

## 2. STS Asgard II



### STS Asgard II

Typ: brygantyna

LOA: 24,9 m

Materiał kadłuba: drewno

Rok budowy: 1981

**A**sgard II pływał po morzach Irlandzkim, Północnym i Bałtyckim z różnymi załogami. Zimę spędzał na Kanarach. Na koncie miał również dalekie rejsy – do Stanów Zjednoczonych i Australii. Z powodzeniem brał udział w regatach Cutty Sark i Tall Ship Races, stale gościł też na wszelkich zlotach żaglowców. Innymi słowy, był eksploatowany i zarządzany tak, jak na irlandzki żaglowiec szkoleniowy przystało.

10 września 2008 roku brygantyna wyszła w swój kolejny rejs. Tym razem portem początkowym był Douarnenez we Francji. Kolejnym miał być La Rochelle. W skład obsady statku wchodziło pięć osób załogi zawodowej i 20 osób załogi szkolnej.

O północy wachtę przejął pierwszy oficer. Godzinę później uruchomił się alarm zęzowy. Oficer niezwłocznie zszedł do mesy załogi szkolnej w dziobowej części brygantyny. Podnosił po kolei kłapy od

bakist pod kojami, ale nie znalazł śladu przecieku. Sytuacja wydała mu się dziwna, tak więc postanowił na razie nie robić nic. Wrócił na mostek, ale chwilę później zjawił się załogant, twierdząc, że w mesie woda wylewa się nad gretingi. Teraz już nie było na co czekać. Oficer natychmiast poinformował kapitana, a zaraz potem mechanika, którego zadaniem było uruchomienie pomp.

Na kapitanie informacja o wodzie w zężach nie zrobiła dużego wrażenia – już kilka razy w swojej karierze na *Asgard II* taką otrzymywał i w każdym przypadku był to fałszywy alarm. Woda pochodziła z przepelnionych zbiorników. Tym razem jednak miało być inaczej.

Mężczyźni dyskutowali na mostku, gdy z dziobu dobiegł ich kobiecy krzyk. Był to głos pani bosman, która na statku spędziła parę lat i znała doskonale jego odgłosy. Obudził ją dźwięk napływającej wody. Kapitan nie zastanawiał się ani chwili. Zbiegł do mesy. Kabina bosmana znajdowała się tuż przy niej na prawej burcie. Gretingi już pływały. Wody przybywało w zastraszającym tempie.

Dowódca żaglowca wiedział, że sytuacja pogarsza się za szybko, aby była realna szansa na zlokalizowanie przecieku i opanowanie go. Trzeba było działać sprawnie i z rozmysłem. Zarządził zbiórkę załogi w pasach ratunkowych na pokładzie. Oficerowi wydał polecenie nadania wywołania PAN PAN na VHF. Pompa zężowa w mesie nie radziła sobie z ilością wdzierającej się do kadłuba wody, mechanik miał więc wykorzystać wszelkie inne dostępne pompy. Pani bosman zajęła się rozstawianiem ręcznych pomp zężowych na pokładzie. W tym czasie załoga próbowała uruchomić przenośną mechaniczną pompę zężową, co się jednak z niewiadomych przyczyn nie udało.

Wszystkie wysiłki nie dawały rezultatu. Wody przybywało. Kapitan wiedział, że statek tonie i nic więcej nie może zrobić, by go uratować. Poleciał oficerowi nadać wywołanie alarmowe MAYDAY. Załoga zrzuciła żagle i zwodowała trzy tratwy ratunkowe, z czego dwie po nawietrznej i jedną po zawietrznej. Istniała uzasadniona obawa, że żaglowiec położy się na burcie, tak więc zaczęto obsadzać te po nawietrznej. Wsiedli do nich kuk i oficer. Mechanik schodził co

chwilę do maszynowni, aby doglądać pracy pomp zęzowych. Tam również zęza zaczęła wypełniać się wodą, włączył więc dodatkowe pompy elektryczne. W międzyczasie wraz z pierwszym oficerem pomagali załodze szkolnej schodzić do tratw.

Kapitan prowadził łączność alarmową w nawigacyjnej. *Asgard II* szedł na dno i było tylko kwestią czasu, aż zniknie pod powierzchnią. Praca pomp zęzowych zdawała się nie dawać żadnego wymiernego efektu. Z zalanej już niemal całkowicie mesy woda dostawała się do innych pomieszczeń. Nie przeszkadzały jej w tym drzwi wodoszczelne – ściany działowe wykonane z drewna nie były w stanie powstrzymać naporu cieczy.

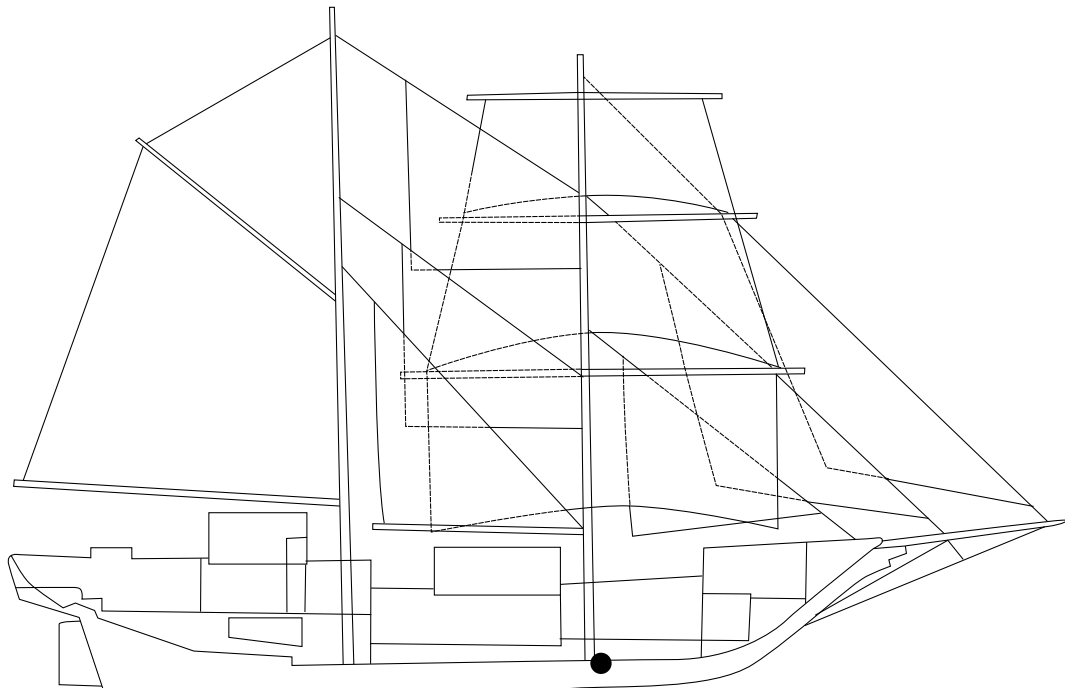
Cała załoga zdążyła opuścić statek. Na pokładzie oprócz kapitana pozostali jedynie mechanik i bosman. W międzyczasie jedna z tratw znajdujących się po nawietrznej uległa awarii – rozszczelniła się podłoga, wskutek czego znajdujący się w niej ludzie znaleźli się w wodzie. Widząc to, bosman szybko zabrała się do przeciągania w ich stronę pustej tratwy z zawietrznej. Kapitan zarządził ewakuację reszty załogi statej. Odciął falenie tratw i zszedł ostatni z pokładu. *Asgard II* z włączonymi światłami nawigacyjnymi powoli zniknął w ciemności. Były to wczesne godziny poranne 11 września.

Na pomoc rozbitkom wyruszyły łodzie ratownicze z Belle-Île. Ich działania były sprawne, wskutek czego załoga żaglowca nie musiała przebywać w tratwach długo. Po odstawieniu na brzeg przez ratowników zajęta się nimi miejscowa ludność, zapewniając schronienie, suche ubrania, jedzenie i pomoc medyczną. Zostali przyjęci z sercem, co z pewnością złagodziło traumatyczne przeżycia minionej nocy.



## PRZEMYŚLENIA

*Asgard II* został zbudowany z myślą o szkoleniu morskim młodzieży. Wyposażenie go pod kątem bezpieczeństwa i łączności było więc kluczowe. Na statku znajdowało się sześć tratw ratunkowych



Miejsce rozszczelnienia kadłuba

*Plan brygantyny z miejscem rozszczelnienia poszycia*

o łącznej pojemności równej niemal trzykrotnej liczbie załogi. Były też pasy i skafandry ratunkowe. Oprócz tradycyjnego radia VHF na mostku brygantyny znajdowały się radia MF oraz MF/HF i dwa transpondery radarowe SART.

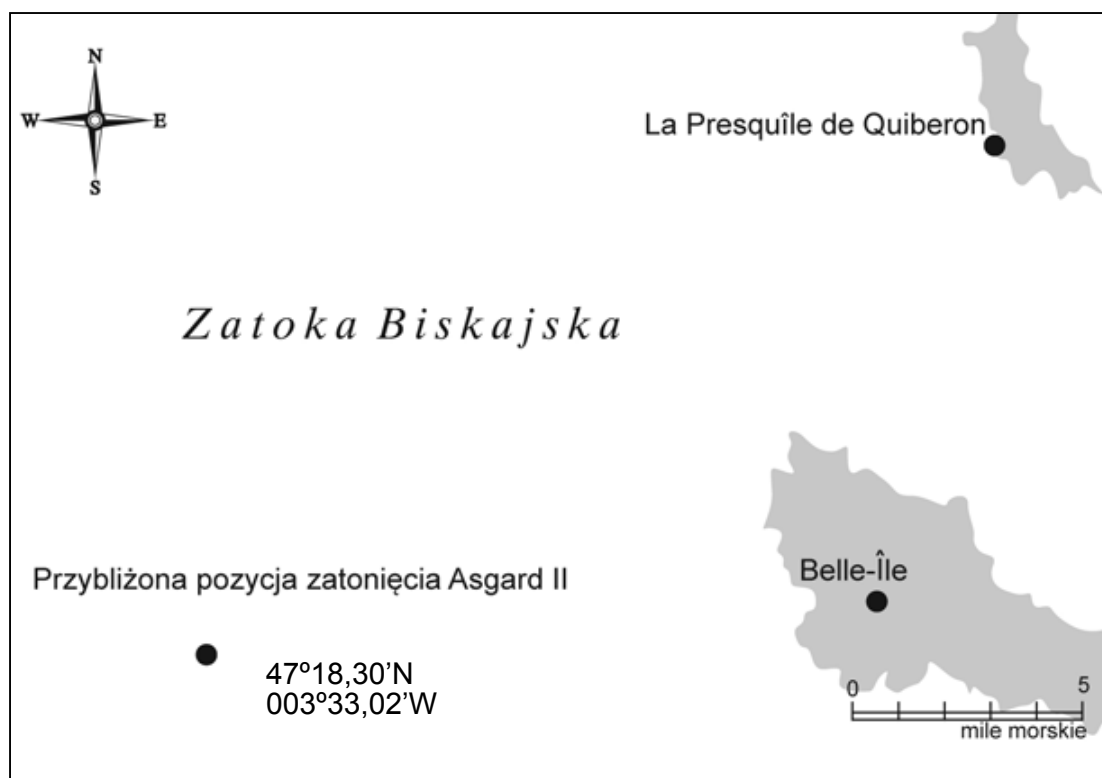
Powszechną praktyką na żaglowcach szkolnych jest okrętowanie załogi szkolnej jako załogi, a nie pasażerów. Pozwala to na uniknięcie obowiązku spełniania nierzadko nierealnych dla żaglowca wysokich wymagań dotyczących bezpieczeństwa i procedur dla statków pasażerskich. *Asgard II* był więc zarejestrowany jako statek handlowy, a nie pasażerski. W związku z tym musiał spełniać wymagania formalne dotyczące certyfikacji i wyposażenia dla takich jednostek, które są o wiele wyższe niż wymagania dla jachtów.

Przepisy przepisami, a podejście armatora do statku to zazwyczaj odrębna kwestia. W tym przypadku było ono wyjątkowo troskliwe. Armator dbał o swój żaglowiec i kwestie bezpieczeństwa traktował

bardzo poważnie. Świadczy o tym między innymi jego stosunek do spraw formalnych, który jest daleki od drogi na skróty. Brygantyna była statkiem o pojemności poniżej 500 BRT i zgodnie z prawem nie podlegała obowiązkowi posiadania Minimum Safe Manning Document opisującego wymagania dotyczące załogi. *Asgard II* taki dokument otrzymał na specjalną prośbę armatora, przy czym rozpisane w nim funkcje alarmowe uwzględniały wyłącznie załogę etatową. Załoga szkolna miała jedynie obowiązek przejść szkolenie z procedur na statku. Podobnie *Asgard II* jako niewielki żaglowiec nie podlegał obowiązkowi posiadania dokumentów i przeglądów urządzeń do łączności, jednak były one przeprowadzane na prośbę armatora. Ten sam model postępowania dotyczył środków ratunkowych i wyposażenia mającego zapewnić bezpieczeństwo.

Jako jednostka o drewnianym kadłubie *Asgard II* wymagał wyjątkowej troski. Dokowania i remonty miały miejsce wtedy, kiedy były potrzebne, a nie wtedy, kiedy wymagały tego przepisy. W efekcie przeprowadzano je częściej. Dwa lata przed wypadkiem, czyli w 2006 roku, kadłub zeszlifowano i pomalowano. Nie wykryto wówczas nic, co mogłoby budzić wątpliwości. Co więcej, remont ten był prowadzony pod nadzorem skutnika, który uczestniczył w budowie brygantyny i czuwał nad wszystkimi późniejszymi pracami, znał więc kadłub bardzo dobrze. On również nie zauważył żadnych nieprawidłowości, a wszelakie ślady gnicia czy uszkodzenia klepek wykryłby z pewnością. Kadłub *Asgard II* był wykonany z dębiny i iroko, a zatem drewna bardzo wytrzymałego. Można więc przypuszczać, że to nie jakość i kondycja drewna przyczyniły się do wypadku. W nocy z 10 na 11 września siła wiatru wynosiła 4<sup>0</sup>B. Wysokość fal oceniano na 2 metry. Nabieranie wody raczej nie było wynikiem intensywnej pracy kadłuba na sztormowej fali. Dlaczego zatem żaglowiec zatonął?

Ciekawe jest to, że jedna z osób z załogi w swojej relacji po wypadku wspomina dźwięk przypominający trzask bądź huk, który dało się słyszeć z prawej burty jeszcze przed pojawieniem się wody



#### Miejsce wypadku

w zęzie. Potwierdza to pani bosman, której dziewięcioletni staż pracy na *Asgard II* stanowi silny argument za prawdziwością tych zeznań. Według niej niestandardowy dźwięk pojawił się około północy.

Wrak brygantyny został zbadany przez nurków. Osiadł na dnie stępką w dół, tak więc poszycie obu burt było dobrze widoczne. Co ciekawe, uszkodzenia z prawej i lewej strony kadłuba okazały się podobne. Na obu burtach wykryto pęknięcie i oderwanie się klepki w części dziobowej mniej więcej na linii podwężzi wantowych. Gdyby uszkodzenie wystąpiło tylko w jednym miejscu, można byłoby domniemywać, że zawiniły niedoskonałości strukturalne drewna skutkujące jego zmniejszoną w danym miejscu wytrzymałością. Inna koncepcja zakłada uderzenie w niewidoczny pod wodą obiekt. Rozpatrywano też możliwość przegnicia elementu poszycia. Wszystkie te ewentualności odrzucono. Trzeba było wziąć pod uwagę powstanie

uszkodzeń podczas osiadania statku na dnie, jednak tę hipotezę trudno powiązać z faktem, że pęknięcia wystąpiły symetrycznie na linii want. Wykonano jednak obliczenia czasu zalania kadłuba przy założeniu, że uszkodzenia wystąpiły przed zatonięciem. Okazuje się, że jeżeli zalanie mesy trwało 45 minut, otwór bądź otwory w kadłubie musiały być mniejsze niż te we wraku. Wynika z tego, że uszkodzenia klepek musiały powstać lub znacznie się powiększyć już po zatonięciu.

Istnieje jeszcze hipoteza, której w czasie analizy przyczyn wypadku nie rozpatrzono z braku danych. Dotyczy ona nadwyrężenia elementu kadłuba przed żegluga i pogłębienia się uszkodzenia w czasie żeglugi. Czyż nie zdarza się, że podczas manewrów w porcie statki żaglowe uderzają lub przynajmniej z dużą siłą opierają się dziobem o keję? Oczywiście, że tak. Być może coś podobnego stało się w Do-uarnenez lub jednym z poprzednich portów i później przerodziło się w przyczynę tragedii. Wszystkie opisane teorie są jedynie rozpatrywaniem różnych możliwości. Ostatecznie nie udało się określić przyczyny zatonięcia żaglowca.

Zwróćmy jeszcze uwagę na sprawne działanie załogi podczas walki o pływalność oraz ewakuacji. Funkcje alarmowe były rozpisane jedynie na członków załogi zawodowej, i to okazało się skuteczne. Nie miała tu znaczenia ich niewielka liczebność. Zarówno mechanik, jak i bosman i oficerowie wiedzieli, co mają robić, i potrafili sprostać swoim zadaniom. Czas, jaki upłynął od momentu uruchomienia się alarmu żęzowego do odcięcia faleni tratw, tylko nieznacznie przewyższał czas od nadania wywołania PAN PAN. Całość zabrała około 45 minut. Zważając na ilość wykonanej pracy i skuteczne ewakuowanie całej załogi, jest to wynik dobry i świadczy między innymi o porządnym wyszkoleniu załogi zawodowej. Profesjonalizm to jednak nie wszystko. O skutecznej ewakuacji zdecydowały też odwaga i zdyscyplinowanie w walce o statek i życie ludzi do samego końca.

Pozostaje kwestia oderwania się podłogi tratwy ratunkowej po wejściu do niej rozbitków. Nie było tu zaniedbań proceduralnych

– tratwa niedługo przed wypadkiem wróciła z przeglądu i miała wszelkie atesty. W wyniku późniejszych badań okazało się, że zawiódł klej łączący podłogę i pływaki. Awarię tę uznano za przypadek odosobniony, ale jednocześnie wprowadzono ostrzejsze wymagania dotyczące testowania tratw ratunkowych.