

NUSKENDUSIŲ LAIVŲ PAIEŠKOS BALTIJOS JŪROJE NAUDOJANT SONARĄ

Vladas ŽULKUS

2001 m. VLPIC planavo Girulių–Karklės pajūrio ruože ieškoti nuskendusiu laivų. Kadangi tyrimuose sutiko dalyvauti Karališkojo Stockholmo technologijos instituto tyrimų laivas „Altair“, buvo nuspręsta neapsiriboti tik Girulių–Melnragės apylinkių žvalgymu. Buvo tyrinėta teritorija beveik nuo pat Latvijos–Lietuvos sienos iki Klaipėdos. Paieškų darbai jūroje prasidėjo liepos 24 d. ir su pertraukomis dėl blogo oro tęsėsi iki rugpjūčio 3 d.

„Altair“ pastatytas Vokietijoje 1962 m. kaip ekspedicinis laivas nemagnetiniu korpusu. Po 10 metų jį nupirko švedai ir modernizavo pritaikydami nuskendusiu laivų paieškai. Laivas turi elektroninį echolotą, GPS, videokamerą, magnetometrą ir šoninį sonarą. Tyrimų laivo „Altair“ kapitonas ir tyrimų mokslinis vadovas yra Bengtas Griselis. 2001 m. „Altair“ ekspedicijoje Lietuvoje dalyvavo KU studentai ir Povandeninių tyrimų klubo nariai, Lietuvos karinių jūrų pajėgų narys, Rygos jūreivystės muziejaus bendradarbis D. Pozinšas, Torunės universiteto studentai P. Bokiniecas ir M. Celarekas.

„Altair“ pagrindinė tyrimo priemonė yra šoninio skanavimo sonaras. Tai akustinis prietaisas, sumontuotas plaukiančioje dalyje – „žuvyje“, kuris siunčia virpesius vandenyje ir priima atsimušusius nuo dugno signalus. Virpesiai siunčiami į abi puses nuo prietaiso. Kuo didesniame gylyje vyksta paieškos, tuo platesnį dugno ruožą „mato“ sonaras (iki 500 m į vieną

ir kitą pusę). Mažiausias teorinis gylis, kuriame gali dirbti sonaras, yra 10 m, tačiau esant ramiam orui galima žvalgyti ir apie 6 m gylyje. Sonaro signalai kabeliu perduodami į kompiuterį ir monitoriuje galima stebėti dugno vaizdą. Visas kelias, praeitas dirbant sonarui, yra įrašomas ir gali būti peržiūrėtas arba atspausdintas spausdintuvu. Naudojama speciali programa, todėl skaityti duomenis iš CDR kituose kompiuteriuose neįmanoma. Sonaras pagamintas JAV ir kainuoja apie 120 000 dolerių. Aptikus objektą automatiškai registruojamos tikslios jo koordinatės, gylis nuo sonaro, o pagal žymimas mastelines linijas (jas kompiuteris žymi kas 25 m) gali būti nustatomas jo dydis. Be to, objekto aukštis virš dugno gali būti nustatomas elektroniniu echolotu. Kas dieną vidutiniškai buvo ištiriamas apie 10 km² plotas, jei oras geras – galima išžvalgyti dvigubai didesnę plotą. Neaiškūs objektai buvo žvalgomi nardant. 2001 m. nardyta iki 25 m gylio. Nardymo tikslas yra pirminė nuskendusio objekto apžiūra.

Prieš pradėdant darbus planuota nuodugniausiai ieškoti projektuojamo Šventosios uosto akvatorijoje. Planus pakeisti privertė blogas oras – ties Šventąja buvo dirbta tik dvi dienas. Esant blogesniai orui ieškota arčiau Klaipėdos, farvaterio ir šalia jo. Tyrimų vietoje, jūrlapių duomenimis, turėjo būti iki 10 nuskendusiu laivų. Žvalgomieji tyrimai šoniniu sonaru parodė, jog jūrlapių informacija apie šalia farvaterio ir farva-

terijoje nuskendusius laivus yra nepatikima. Duomenys apie nuskendusius laivus, povandenines kliūtis, buvo renkami iš įvairių šaltinių, tikslų vietos nustatymo palydovais priemonių anksčiau nebuvo, todėl kaskart galėjo būti nurodomos tos pačios kliūties šiek tiek skirtingos koordinatės. Tokiu būdu tų „skenduolių“ skaičius vis didėjo.

2001 m. aptikti ir apžiūrėti du šalia Klaipėdos nuskendę laivai. Abu jie nuskendę II Pasaulinio karo metu. Laivas **W-30**. Atrodo, tai vokiečių transportinis laivas. Pagal sonaro nuotrauką jo bendras ilgis yra apie 100–105 m. Laivas guli ant kairiojo borto apie 13 m gylyje, aplink – apie 20 m gylis. Laivas smėlyje, aplink didelių akmenų plotai. Laivą nuskandino, matyt, torpedos – yra skylė korpuso apatinėje dalyje. Kito nuskendusio laivo **W-32** ilgis – apie 75 m, plotis – apie 8,5 m. Laivo liekanos guli 18 m gylyje, aplink – 22 m gylis. Jis suardytas smarkaus sprogiimo, matyt, pataikius torpedai ar bombai ir sprogus amunicijai viduje. Korpusas kniedytas, pertvaros medinės.

Ties Palanga jūrlapiuose, apie 22 m gylyje yra pažymėtas nuskendęs laivas (mūsų registre W-9). Aptiktas laivo formos povandeninis objektas. Sprendžiant iš keturių plaukimų sonarinių nuotraukų atrodė, jog tai gali būti burinio laivo apatinė dalis su balastu. Objektas buvo patikrintas po vandeniu. 25 m gylyje rasta milžiniška, daugiau kaip 25 m ilgio uola, iškilusi virš dugno apie 2 m. Jos kraštai lygūs, užsilenkiantys, primena laivo bortus, pietinis kraštas status. Jokių laivo pėdsakų neaptikta.

2001 m. senovinių laivų nerasta. To galėjome tikėtis, nes dirbta tik kelias

dienas. Kita vertus, senoviniai laivai visur yra gana retas radinys, pvz., Rygos įlankoje 2000 m. buvo aptikta keliasdešimt nuskendusių laivų, tačiau tarp jų nebuvo senovinių.

Priežastys gali būti dvi: pirma, senoviniai laivai dažniausiai suduždavo netoli kranto, ir dabar jų liekanos yra nedideliame 2–5 m gylyje; antra, didesnė dalis senųjų laivų yra užnešti smėliu. Po smėlio sluoksniu gulinčius laivus aptikti sonaru neįmanoma. 2002 m. planuojamos ekspedicijos metu iš „Altair“ borto bus bandoma ieškoti magnetometru.

2001 m. rugpjūčio 4 d. žvejybinis laivas tralu užkabino ir ištraukė iš 24 m gylio apie 3 m aukščio inkarą su dviem letenomis, apie 0,5 m skersmens grandimi, apvyniota audiniu ir virve, su mediniu iš dviejų dalių apie 4 m ilgio štoku. Inkaras gerai išlikęs. Sprendžiant iš štoko formos, gali būti XVII–XVIII a. Šioje vietoje paieškos planuojamos 2002 m.

SEARCH OF SUNKEN SHIPS IN THE BALTIC SEA BY MEANS OF SONAR

In 2001 the investigations started at the bottom of the sea from the Latvia–Lithuania border to Klaipėda. WL PCH organized the expedition with the help of the Royal Stockholm Technological Institute (Research Ship ALTAIR). By star chart data, near to Klaipėda, up to 10 sunken ships ought to be situated. Using the lateral sonar, two ships (W-30 and W-32), that shipwrecked in years of World War Two, were found. The fisher ship using a trawl landed a well-preserved big anchor of the 17th–18th centuries from a depth of 24 m. No ancient ships were discovered.