

## “The Admiralty regrets...”

### The story of His Majesty’s Submarine “Thetis” and “Thunderbolt”

Το Υ/Β Thetis κατελκύσθηκε στις 29 Ιουνίου 1938 από τα ναυπηγεία CAMMELL LAIRD στο Birkenhead, προάστιο του Λίβερπουλ.

Την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 1939 το Υ/Β ήταν έτοιμο για την πρώτη δοκιμαστική κατάδυση στον κόλπο του Λίβερπουλ.

Εκτός από το πλήρωμά του επέβαιναν στο σκάφος τεχνικοί του ναυπηγείου για να δοκιμάσουν τα διάφορα μηχανήματα καθώς και μέλη πληρωμάτων άλλων υποβρυχίων υπό κατασκευή, σύνολο 103 άτομα.

Πριν από αυτό το ταξίδι, είχαν εκτελεσθεί δοκιμές εν πλω, εν επιφανεία. Στο πρώτο ταξίδι διαπιστώθηκε ότι οι σωλήνες υδραυλικών του πηδαλίου είχαν συνδεθεί ανάποδα χωρίς κανείς να το πάρει είδηση προ του απόπλου. Αποτέλεσμα το πλοίο έστρεφε δεξιά όταν ο πηδαλιούχος έβαζε το τιμόνι αριστερά και αντιθέτως. Η σύνδεση αποκαταστάθηκε μετά τον επανάπλου. Οι δοκιμές καταδύσεως είχαν σχεδιασθεί για τον Μάιο στην περιοχή του Gare Loch όπου ήταν το κανονικό πεδίο δοκιμών καταδύσεως αλλά την προηγούμενη του πλου, στη διάρκεια χειρισμού των οριζοντιών πηδαλίων, αυτά μπλόκαραν στο «Όλο κάτω». Έτσι αποφασίσθηκε οι δοκιμές εν καταδύσει να γίνουν αργότερα στον κόλπο του Λίβερπουλ, κοντά στα ναυπηγεία όπου επανέπλευσε.



Η σύνδεση αποκαταστάθηκε μετά τον επανάπλου. Οι δοκιμές καταδύσεως είχαν σχεδιασθεί για τον Μάιο στην περιοχή του Gare Loch όπου ήταν το κανονικό πεδίο δοκιμών καταδύσεως αλλά την προηγούμενη του πλου, στη διάρκεια χειρισμού των οριζοντιών πηδαλίων, αυτά μπλόκαραν στο «Όλο κάτω». Έτσι αποφασίσθηκε οι δοκιμές εν καταδύσει να γίνουν αργότερα στον κόλπο του Λίβερπουλ, κοντά στα ναυπηγεία όπου επανέπλευσε.

Φθάνει λοιπόν η ημέρα των δοκιμαστικών καταδύσεων. Το υποβρύχιο αποπλέει για ένα τρίωρο δοκιμών στα σχετικά ρηγά νερά του κόλπου. Το συνοδεύει ένα ρυμουλκό τοπικής εταιρίας, ναυλωμένο από το ναυπηγείο. Στο ρυμουλκό επέβαινε ένας αξιωματικός του Ναυτικού ως σύνδεσμος. Δυστυχώς, όπως απεδείχθη αργότερα, το ρυμουλκό δεν διέθετε τα κατάλληλα μέσα επικοινωνίας, ούτε αποτύπωσης ακριβούς στίγματος.

Περί την 1:30 μμ το Υ/Β έφθασε στο στίγμα καταδύσεως και ανέφερε με τον ασύρματο στο σταθμό Α/Τ του Πλύμουθ ότι ήταν έτοιμο να καταδυθεί. Η έγκριση ήλθε στις 2 παρά 4 λεπτά και η διαδικασία πρώτης κατάδυσης άρχισε, πληρώθηκαν τα θαλασσέρματα και άρχισε να καταδύεται. Αλλά για 50 περίπου λεπτά τίποτα δεν συνέβη. Το Υ/Β διατηρούσε θετική πλευστότητα.

Εδώ να σημειώσω ότι κανονικά οι δυο κάτω τορπιλοσωλήνες από τους έξι που είχε στην πλώρη του έπρεπε να είχαν κατακλυσθεί για να αντισταθμισθεί το βάρος των ελλειπουσών τορπιλών κατά την κατάδυση αυτή.

Ο κυβερνήτης του Υ/Β, Πλωτάρχης G. H. Bolus RN, σκέφτηκε ότι ίσως δεν είχαν κατακλυσθεί επαρκώς οι Τ/Σ και διέταξε τον Αξιωματικό Τορπιλών, Υποπλοίαρχο Woods, να ελέγξει την πληρότητα των σωλήνων. Ο Woods εκτέλεσε τη διαδικασία ελέγχου σε όλους τους σωλήνες και στον Νο 5 Τ/Σ και συνεπέρανε ότι ήταν κενός. Τότε άνοιξε το ΠΜ πώμα του Τ/Σ και το τορπιλοστάσιο κατακλύσθηκε από θάλασσα. Όπως απεδείχθη εκ των υστέρων ο Τ/Σ ήταν γεμάτος νερό και η εξωτερική θύρα ήταν ανοικτή παρά τις αντίθετες ενδείξεις στους ελέγχους του αξιωματικού.

Στην επιφάνεια το πλήρωμα του P/K είδε ξαφνικά το Y/B να καταδύεται απότομα και με μεγάλη κλίση ενώ για λιγότερο από μια ώρα πριν, αρνείτο να καταδυθεί. Υπέθεσαν ότι κάποια ανωμαλία στο χειρισμό των θαλασσερμάτων απεκατεστάθη και το Y/B τελικά κατεδύθη.

Κάτω από την επιφάνεια το Y/B κατεδύετο ταχέως με το ΠΡ τορπιλοστάσιο κατακλυσμένο ενώ οι εκεί ευρισκόμενοι άνδρες πρόλαβαν να το εκκενώσουν με τελευταίο τον Woods και συνέχισαν τις προσπάθειες να κλείσουν τη στεγανή θύρα, χωρίς αποτέλεσμα.

Ο κυβερνήτης μόλις έλαβε την αναφορά κατακλύσεως του τορπιλοστασίου διέταξε εκδίωξη και ταχεία ανάδυση με πρόσω ολοταχώς. Το σκάφος όμως αντιθέτως έπαιρνε αυξανόμενη κλίση προς το βυθό, τον οποίο προσέγγιζε με αυξανόμενη επίσης ταχύτητα. Στο πλωριό μέρος του Y/B, αφού η πρώτη θύρα δεν κατέστη δυνατό να ασφαλισθεί, άρχισε η κατάκλυση και του επομένου διαμερίσματος των εφεδρικών τορπιλών. Οι άνδρες αναγκάστηκαν να εκκενώσουν και αυτό το διαμέρισμα, ευτυχώς ασφαλίζοντας την επόμενη στεγανή θύρα. Έτσι το σκάφος με το βάρος τόνων νερού στα δυο προστινά διαμερίσματα δεν μπορούσε να αλλάξει την κλίση προς το βυθό.

Η πλήρη του υποβρυχίου βούτηξε στη λάσπη του βυθού με γωνία 35 – 40 μοιρών. Το βάθος στην περιοχή ήταν περίπου 160 πόδια (το μήκος του Y/B ήταν 270 πόδια).

Μετά την πρώτη επαφή με το βυθό σε τέτοια γωνία το Y/B άρχισε σιγά σιγά να οριζοντιώνεται και σταμάτησε με μια κλίση 6 μοιρών, εμπρός.

Τότε το πλήρωμα άρχισε να ασχολείται με την διαφυγή αφού διαπιστώθηκε ότι τρόπος να αποκολληθεί δι' ιδίων μέσων δεν ήτο εφικτός και τρόπος επικοινωνίας με την επιφάνεια και το ρυμουλκό δεν υπήρχε.

Ύστερα από λίγο απεφασίσθη να ξανα-αυξηθεί η κλίση προς τον βυθό ώστε η πρυμναία κάθοδος διαφυγής να έλθει πλησιέστερα στην επιφάνεια και να διευκολυνθεί η διαφυγή του πληρώματος.

Στην επιφάνεια το P/K παρέμεινε στη θέση όπου αντελήφθη το Y/B να καταδύεται και ανέμενε να περάσει ο χρόνος καταδύσεως σύμφωνα με το πρόγραμμα. Γύρω στις 5 το απόγευμα οι αρμόδιοι άρχισαν να ανησυχούν και διετάχθησαν μερικά αντιτορπιλικά που ευρίσκοντο στην περιοχή να πλεύσουν προς το στίγμα καταδύσεως. Δυστυχώς αγνοήθηκε το στίγμα που περιείχετο στο σήμα του Y/B και βασίσθησαν στο στίγμα του P/K, το οποίο όπως απεδείχθη ήταν εσφαλμένο. Οι προσπάθειες εντοπισμού κράτησαν πολλές ώρες και τελικά το A/T BRAZEN εντόπισε την πρύμνη του Y/B να εξέρχεται από την επιφάνεια γύρω στις 7:54 το πρωί της 2ας Ιουνίου.

Συγχρόνως από το Y/B εγένοντο προσπάθειες διαφυγής με μεγάλη δυσκολία λόγω της κλίσεως του δαπέδου αλλά και του μολυσμένου αέρα. Το οξυγόνο κατηναλώνετο γρήγορα από τους 103 άνδρες έναντι του συνήθους πληρώματος των 53 ανδρών.



Τελικά κατάφεραν να βγουν στην επιφάνεια τέσσερις άνδρες. Ο Υποπλοίαρχος Woods, ο Πλοίαρχος Oram που επέβαινε ως παρατηρητής του Ναυαρχείου στις δοκιμές, ο υπαξιωματικός Arnold και ο κύριος Frank Shaw τεχνίτης των ναυπηγείων. Το ιστορικό του ατυχήματος βασίστηκε στις καταθέσεις τους αλλά και στην αυτοψία που έγινε όταν ανελκυσήθηκε το υποβρύχιο μετά από πολλές προσπάθειες και αφού όλοι οι υπόλοιποι επιβαίνοντες πέθαναν από ασφυξία. Η τελευταία προσπάθεια διαφυγής από ένα πλήρωμα που είχε σχεδόν χάσει τις αισθήσεις του από έλλειψη οξυγόνου κατέληξε να μείνουν και οι δύο καταπακτές του θαλάμου διασώσεως ανοικτές και να κατακλυσθεί ολόκληρο το σκάφος από θαλασσινό νερό.

Η βοήθεια για διάφορους λόγους άργησε και αυτή να φτάσει στον τόπο του ατυχήματος. Το υποβρύχιο ανελκυσήκε στις 23 Οκτωβρίου αφού είχε ήδη κηρυχθεί ο πόλεμος με τη Γερμανία.

Προωθήθηκε στα ναυπηγεία Cammell Laird όπου, ύστερα από εκτεταμένες επισκευές, ανέλαβε υπηρεσία με το όνομα “Thunderbolt”.



Το Υ/Β Thunderbolt ετέθη σε επιχειρησιακή ετοιμότητα τον Νοέμβριο του 1940 με πλήρωμα αποτελούμενο εξ ολοκλήρου από εθελοντές, λόγω της φήμης του.

Στην πρώτη του περιπολία τον μήνα Δεκέμβριο, πλησίον των γαλλικών ακτών συνάντησε δυο σκούνες και ένα υποβρύχιο εν επιφανεία, το Ιταλικό Tarantini, προφανώς σε Α/Υ άσκηση. Εναντίον του Υ/Β εκσφενδόνισε και τις 6 τορπίλες με αποτέλεσμα να το βυθίσει.

Μετά από μερικές περιπολίες στο Β. Ατλαντικό διετάχθη να πλεύση στη Μάλτα και από εκεί στην Αλεξάνδρεια. Παρέβαλε στο γνωστό μας και από τον δικό μας Στολίσκο Υ/Β βοηθητικό Medway. Η πρώτη του περιπολία από την Αλεξάνδρεια (σύμφωνα με το βιβλίο) έγινε στην περιοχή της Βεγγάζης. Από τον Αύγουστο του 1941 μέχρι τον Φεβρουάριο του 1942 το Υ/Β Thunderbolt διετέθη σε αποστολές κομάντος στην Κρήτη. Για τη δεύτερη αποστολή, το βιβλίο, στη σελίδα 192 γράφει:

*“...There was the time – it was in fact the second patrol – when they embarked the special agents to be landed in Crete. The party numbered a British Army Intelligence Officer, two Commandos, two Cretans (an old chieftain on whom the Germans had quite a large sum of money placed on his head), three Greeks and **one Pole...**”*

Τον Μάρτιο του 1943 το Υ/Β αποπλέει από τη Μάλτα για την έβδομη περιπολία του στην περιοχή του Cape San Vito της Δυτικής Σικελίας.



Τη νύχτα της 12-13 Μαρτίου εντοπίζει μια νηοπομπή συνοδευόμενη από ένα Ιταλικό περιπολικό. Επιτίθεται στο ατμόπλοιο Esterel και το βυθίζει. Το περιπολικό Cigonia με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Migliorini, παλαιό αξιωματικό των υποβρυχίων, επιτίθεται χωρίς αποτέλεσμα και συνεχίζει την έρευνα όλη τη νύχτα και όλη την 13<sup>η</sup>. Ο Migliorini επιμένει να ερευνά στην

περιοχή και το πρωί της 14<sup>ης</sup> περί ώραν 07:30 εντοπίζουν περισκόπιο. Η έρευνα με το A/Y όμως δεν αποδίδει και περί ώραν 08:45 διατάσσεται από τη βάση του να ολοκληρώσει την έρευνα και να επιστρέψει για να αναλάβει άλλη συνοδεία.

Ο Migliorini σε μια τελευταία προσπάθεια ανακτά A/Y επαφή και επιτίθεται με 24 βόμβες βάθους. Προς στιγμήν το περισκόπιο του Y/B φάνηκε στη δεξιά πλευρά του και σε απόσταση 2 (δυο) ναρδών. Το περιπολικό στρέφει 180 μοίρες και επιτίθεται με άλλη μια δέσμη βομβών βάθους.

Αυτό ήταν και το τέλος του Y/B Thunderbolt πρώην Thetis.

Η αναγγελία της απώλειας του “Thunderbolt” έγινε από το Βρετανικό Ναυαρχείο στις 2 Ιουνίου 1943, ακριβώς τέσσερα χρόνια μετά τη βύθιση του “Thetis”:

*“The Admiralty regrets to announce that His Majesty’s Submarine Thunderbolt must now be considered lost...”*

Η αυλαία είχε τελικά πέσει...

---

Πηγές: Ελήφθησαν στοιχεία και εικόνες από:

- Το βιβλίο **“The Admiralty regrets...”**  
***The story of His Majesty’s Submarine “Thetis” and “Thunderbolt”***  
Εκδόσεως 1958 από τον οίκο GEORGE G. HARRAP & CO. LTD
- από το site: <http://www.angelfire.com/co3/submarinethetis/thetis.htm>
- και το site: <http://www.angelfire.com/co3/submarinethetis/thunderbolt.htm>