

# Пополнение дрейфтерного флота

Дрейфтеры, выстроенные по проекту № 372,—это двухмачтовые одновинтовые парусно-моторные суда, предназначенные для лова рыбы не дальше 100 миль от берега (см. рисунок). Такие суда должны обладать соответствующей прочностью и быть мореходными.

Наибольшая длина дрейфтера 19,8 м, ширина 4,8 м, высота борта около 3 м, водоизмещение в полном грузе 62 т и осадка при этом 1,7 м, вместимость трюма 15 т и его объем 30 м<sup>3</sup>. Экипаж состоит из 8 человек. Запасы пресной воды и снабжения обеспечивают автономность судна на 7 суток.

Обводы дрейфтера остроскуловые, с развалом носовых шпангоутов и заваленными бортами в средней и кормовой частях. Форма шпангоутов прямолинейная как в надводной, так и в подводной частях, за исключением небольшого участка борта в носу.

Для обеспечения непотопляемости судна корпус разбит пятью водонепроницаемыми переборками на шесть отсеков. При затоплении любого из них дрейфтер останется на плаву.

Работающая от главного двигателя сейнерная лебедка служит для выбирания дрейфтерного вожака и сейнерных арканов. В качестве подъемной стрелы используется гак носовой мачты; грузоподъемность этой стрелы 0,5 т.

Управление двигателем и лебедкой выведено в рубку к капитану.

Крупным нововведением в практику рыбного промыслового судостроения является широкое применение клееных деревянных конструкций. Дубовые изделия—такие, как киль, штевни, шпангоуты и прочий набор судна—заменены клееными из сосновых маломерных досок. Клей ВИАМ-БЗ показал отличную прочность в морской воде. Во многих случаях использована также бакелизированная фанера. Из этой фа-

неры изготовлены обшивка бортов, днище, рубка, обшивка внутри помещений, полы и т. д.

Рубка снимается при погрузке двигателей в моторный отсек и при транспортировке дрейфтера по железной дороге.

У носовой стенки рубки расположен пост управления: ручная рулевая машинка, машинный телеграф, рычаги управления реверсом и подачи топлива, а также управление сейнерной лебедкой.

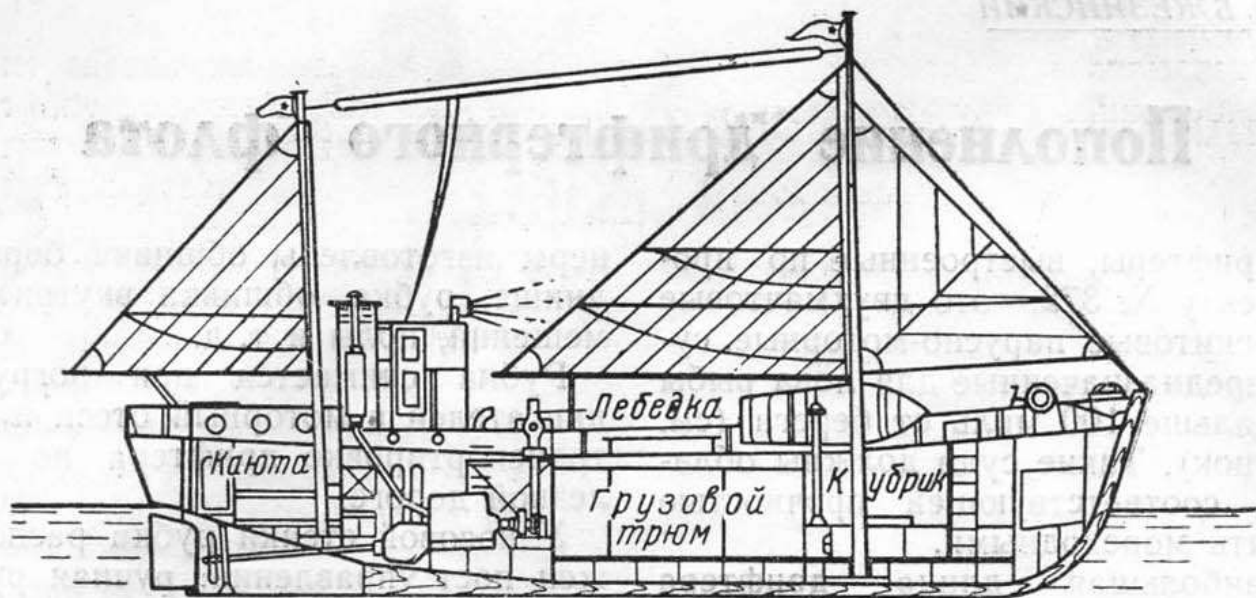
У кормовой стенки находится вентиляционная шахта моторного отделения.

По правому борту расположен галюнь, а по левому—сход в моторное отделение.

На стенке шахты установлена радиостанция; однолучевая Г-образная антенна подвешена на мачтах. На крыше рулевой рубки размещена электрическая сирена.

Тяговое усилие сейнерной лебедки марки АД-1 составляет 1500 кг при скорости выбирания вожака и арканов 30 м/мин. и 750 кг при скорости выбирания 60 м/мин. На дрейфтере обеспечена возможность выметывания сетных порядков как с правого, так и с левого бортов. Для пропуска дрейфтерного вожака во время дрейфа на фальшборте около форштевня установлены киповые планки. Сейнерные арканы выбираются через мальго-геры, установленные на фальшборте против барабанов сейнерной лебедки. Для пропуска сейнерных арканов при буксировке невода на транцевой части фальшборта в диаметральной плоскости установлены киповые планки.

Все части корпуса выполнены из дерева, кроме шахты моторного отделения, комингса грузового люка, фундаментов, подкреплений и оковок, выполненных из стали. Деревянные элементы корпуса соединены металлическими креплениями и фенольно-формальдегидовым клеем ВИАМ-БЗ. По наружной обшивке,



Дрифтер (продольный разрез).

килю, штевням и нижнему привальному брусу крепеж латунный, в остальных местах — стальной оцинкованный.

Главный двигатель — дизель марки ЗД6 мощностью 150 л. с. при 1500 об/мин. Двигатель шестицилиндровый, четырехтактный, простого действия, снабжен реверсивно-редукторной муфтой на гребном вале. Выхлопной коллектор имеет водяную рубашку.

Насос забортной воды имеет привод от главного двигателя. К носовой части двигателя присоединяется коробка для отбора мощности на сейнерную лебедку.

Пуск двигателя — электростартерный от пускового щитка на двигателе или из рулевой рубки. Двигатель может также запускаться воздухом высокого давления, для чего предусмотрены два баллона с воздухом 150 атм. Управление двигателем и реверс-редукторной муфтой предусмотрено как из машинного отделения, так и из рулевой рубки.

Из машинного отделения связь с капитаном осуществляется переговорной трубой и машинным телеграфом.

Гребной вал стальной, с латунной облицовкой.

Упорный подшипник — роликовый,

размещен в реверс-редукторе. Опорные подшипники — резиновые, Гудрича; их два: в дейдвуде и в кронштейне гребного вала.

Топливо в количестве 3,5 т размещено в двух запасных цистернах и расходной, находящихся в машинном отделении.

Осушение носового кубрика, трюма, машинного отделения и кормового кубрика осуществляется шестеренчатым насосом, имеющим привод от главного двигателя; его производительность 170 л/мин., напор 30 м, всасывание 2 м. В качестве резервного средства предусмотрен насос Гарда в машинном отделении. Аварийное осушение осуществляется переносным насосом Гарда.

Пресная вода содержится в двух цистернах емкостью 500 и 200 л; первая установлена в машинном отделении, вторая — в камбузе.

Жилые помещения отапливаются герметическими камельками.

Якорное устройство состоит из двух якорей системы Данфорта, двух стопоров и якорных цепей. Для выбирания якорей предусмотрен ручной брашпиль.

Источником электрической энергии служит генератор в 600 вт, навешенный на главный двигатель, и шесть кислотных аккумуляторов.