

## РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД «АКТЮБИНСК»

Дизель-электроход «Актюбинск», строительный № 463 – головное судно серии рефрижераторов проекта 569, разработанного Центральным Конструкторским Бюро № 32 МСП (Начальник ЦКБ Сытов Н.П., Главный инженер Голубев Н.В., Главный конструктор Щукин Н.Ф.), построен по заказу Министерства Рыбной промышленности СССР на ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени Балтийском судостроительном заводе имени С. Орджоникидзе МСП. (Директор завода Балаев Д.Н., Главный инженер Кузнецов Я.Я., Старший строитель серии Харитонов В.С.). Дизель-электроход «Актюбинск» построен по согласованному с Морским Регистром Союза ССР проекту, и под его наблюдением. Судну присвоен класс Морского Регистра Союза ССР УЛ ⊕ Р 4/1 С.

Дата закладки на стапеле – 25 сентября 1954 г.

Дата спуска на воду – 24 сентября 1955 г.

Для сдачи судна, приказом директора завода Балаева Д.Н. назначены: ответственный сдатчик Харитонов В.С., сдаточный механик Мануйло Н.И., сдаточный электромеханик Гудков А.М., начальник испытательной партии Свинарченко В.А., сдатчик рефрижераторной установки Бакалло Н.И., сдатчик по системам Волков П.А. и, по согласованию с заказчиком, сдаточный капитан, – капитан дизель-электрохода «Актюбинск» Самольянов Ф.И. Швартовые испытания начаты 2 апреля 1956 г. и окончены 24 июня 1956 г. После полного окончания швартовых испытаний у стенки завода, опытного кренования и регулировки схемы ДУ, по официальному представлению завода от 7 июля 1956 г., приемная комиссия, назначенная приказом Министра Рыбной промышленности СССР Ишкова А.А. от 11 мая 1956 г. за № 168, а также приказом Заместителя Министра Судостроительной промышленности СССР Редькина А.М. от 12 июня 1956 г. за № 388, приступила к ходовым испытаниям дизель-электрохода «Актюбинск», которые проводились в Финском заливе с 7 по 11 июля 1956 года. За время ходовых испытаний судно прошло более 1000 миль. 12 июля дизель-электроход «Актюбинск» был поставлен у стенки завода на ревизию механизмов и окончательную покраску, которые окончены 28 июля 1956 года. 31 июля 1956 года был произведен контрольный выход в море.

1 августа 1956 года, по результатам швартовых и ходовых испытаний приемная комиссия отметила, что Балтийский завод имени С. Орджоникидзе выполнил свои договорные обязательства по постройке дизель-электрохода «Актюбинск» и признала качество работ завода – хорошим. Судно считалось принятым от Балтийского завода и с 1 августа 1956 г. переданным в состав действующего флота Министерства Рыбной промышленности СССР. Дизель-электроход «Актюбинск» предназначен для перевозки мороженой и малосоленой рыбы, а также для доставки в районы промыслов путинных грузов.

### Техническая характеристика

Длина наибольшая – 130,84 м.

Длина между перпендикулярами – 118,0 м.

Ширина наибольшая – 16,83 м.

Высота борта на мидель-шпангоуте (средняя) – 9,515 м.

Осадка по грузовую марку – 7,5 м.

Дедвейт при перевозке мороженой рыбы – 3700 т.

Дедвейт при перевозке малосоленой рыбы – 4400 т.

Дедвейт при перевозке путинных грузов – 6100 т.

Объем рефрижераторных трюмов – 6850 м<sup>3</sup>.

Район плавания – неограниченный

Тип машинной установки – дизель-электрическая на постоянном токе.

Мощность – 4 дизельгенератора по 1600 л. с.

(после доводки по результатам испытаний на стенде головного двигателя – 4 по 1800 л. с.)

Скорость полного хода в балласте (при 4-х работающих дизельгенераторах) – 17,8 узлов.

Холодопроизводительность – 300000 ккал/час.

Температура охлаждения трюмов – до минус 18°С

На дизель-электроходе установлены новые образцы основных механизмов и оборудования:

1. Четыре главных дизельгенератора марки ЗД100, мощностью по 1100 квт. (после доводки по 1250 квт.), число оборотов 810 об/мин., изготовления завода п/я 61 в г. Харькове.
2. Гребной электродвигатель, двухъякорный, марки 2МП-7000-115, напряжение в каждом якоре по 1000 в., число оборотов 125 об/мин., изготовления завода «Электросила» им. Кирова в г. Ленинграде.

3. Три вспомогательных дизельгенератора марки ДГ-300, мощностью по 300 квт., число оборотов 750 об/мин., изготовления завода «Двигатель Революции» в г. Горьком.
4. Главный распределительный щит и щит электродвижения с дистанционным пультом управления движением из рулевой рубки, изготовления завода «ХЭМЗ» в г. Харькове.
5. Производственная аммиачная холодильная из 3-х двухступенчатых агрегатов (из которых установка, состоящая из МХМ-АДС-150, холодопроизводительностью по 150000 ккал/час, изготовления завода «Компрессор» в г. Москве.
6. Четыре утилизационных котла-глушителя, работающих на выхлопных газах главных дизельгенераторов, изготовления Балтийского судостроительного завода в г. Ленинграде.
7. Электрогидравлическая рулевая машина-марки РЭГ-3, электрический брашпиль – марки БЭ-8, четыре электрические лебедки г/п 10 т. – марки ЛЭГР-4 и электрические шлюпочные лебедки г/п 5 т. – марки ЛЭРШ-10, изготовления Морского Черноморского завода в г. Николаеве.
8. Гравитационные шлюпбалки для спасательных шлюпок, изготовления Балтийского судостроительного завода в г. Ленинграде.

Рефрижератор вооружен:

десятью грузовыми стрелами грузоподъемностью 3-5 т.,  
двумя тяжеловесными стрелами грузоподъемностью 40 и 60 т.,  
снабжен водонепроницаемыми металлическими закрытиями грузовых люков.

На судне установлено современное навигационное оборудование с радиолокационной станцией «Нептун».

Экипаж д/э «Актюбинск» размещен в хорошо оборудованных одноместных и двухместных каютах, с подачей в умывальники горячей и холодной воды. Каюты старшего комсостава, каюткомпания, столовая и красный уголок отделаны ценными породами дерева. Камбуз оборудован электрическими плитой и хлебопекарной печью.

«Актюбинск» предназначался для «Востокрыбхолодфлота». В конце 1955-го, начале 1956-го года в Ленинград была отправлена группа работников этой организации для наблюдения за постройкой «Рефрижератора № 463». Однако, судно в процессе достройки было передано Калининградскому управлению рефрижераторного флота «Запрыбхолодфлот».

Информация: [vedmedj \(https://forums.airbase.ru\)](https://forums.airbase.ru)