

Link do produktu: <https://silesiabook.pl/stocznia-gdanska-im-lenina-katalog-statkow-ros-p-907.html>



STOCZNIA GDAŃSKA im. LENINA KATALOG STATKÓW (ros.)

Cena	49,00 zł
Gatunek	Albumy historyczne
Język publikacji	polski
Rok wydania	1980
Nośnik	książka papierowa
Autor	praca zbiorowa
Okładka	twarda
Tytuł	STOCZNIA GDAŃSKA im. LENINA
Wydawnictwo	brak danych

Opis produktu

STOCZNIA GDAŃSKA im. LENINA

ALBUM W JĘZYKU ROSYJSKIM

- Gdańsk
- brak daty wydania
- oprawa twarda
- stron 136
- język rosyjski
- format 325x 245 mm
- stan bardzo dobry

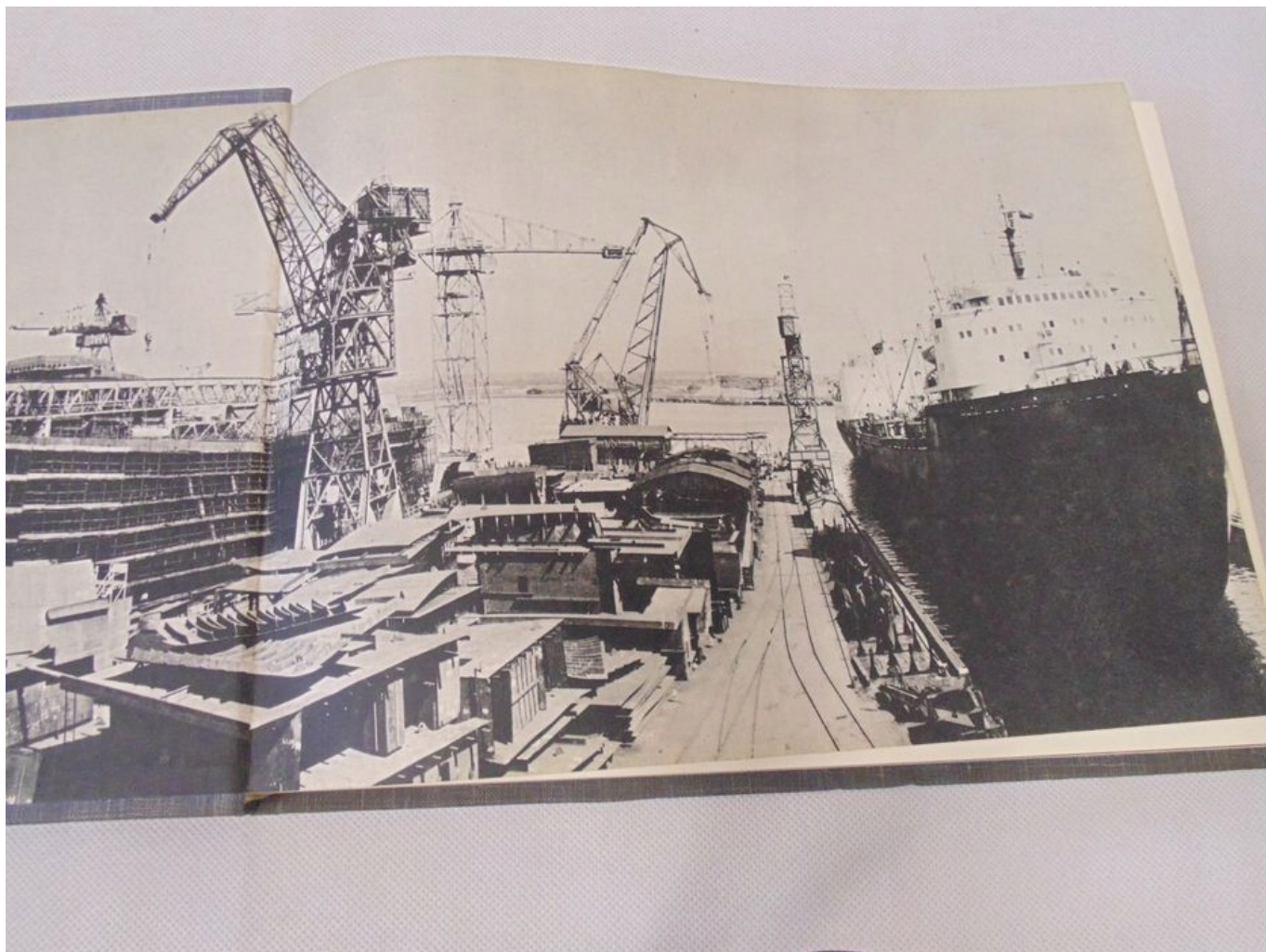
Bogato ilustrowany album wydany w języku rosyjskim, duża część albumu poświęcona jest statkom, prezentuje dane techniczne i przekroje.

Редко встречается такое предприятие, рабочие которого гордятся не вековыми традициями, а наоборот, „моподостью” их завода. Судостроители Гданьской судостроительной верфи им. В.И. Ленина утверждают, что именно это — залог постоянного улучшения качества изготавливаемых ими судов. Такому мнению способствовал успех 20 летнего развития и достижений этого мощного судостроительного комбината. Мнение это сложилось также в результате необычайных условий, в каких зарождалось и организовалось послевоенное производство предприятия. Стремление на послевоенных развалинах создать польскую национальную промышленность способную строить первоклассные суда отвечающие мировому техническому уровню вызвало энтузиазм и вдохновляло коллектив на преодоление возникающих трудностей и препятствий. Характер современной судостроительной промышленности требует постоянных экспериментов и поисков нового, что вызывает необходимость высокого профессионального уровня и жаний у многочисленных специалистов создающих такие суда, которыми могли бы гордиться самые передовые судостроительные заводы в мире. Такая атмосфера начала создаваться уже в 1945 году, когда на развалинах почти уничтоженной 1И1перовцами Гданьской верфи появилась первая группа инженеров и рабочих — пионеров польского судостроения. Входившие в состав группы опытные специа-писты понимали, что эти покрытые руинами достроечные набережные, стапеля и армированная территория завода представляют собой огромную ценность. Отдавая себе отчет в сущности трудностей и преград стоящих на пути создания ноной крупной судостроительной промышленности они знали, что кроме специа-ми< гов, судостроительной верфи необходима также промышленная база, способной снабжать ее разнообразными судовыми устройствами необходимыми для оборудования изготавливаемых верфью судовых корпусов. Следует заметить, что для окончательной достройки и

оборудования одного судна требуется около 10 тысяч различных элементов поставляемых разными кооперирующими предприятиями. Эта целеустремленность определила, что недостаточно только восстановить уничтоженную довоенную польскую судостроительную промышленность потенциал которой не справился бы с такими заданиями, а следует его во много раз увеличить.

Надо иметь богатое воображение, чтобы представить себе, сколько трудностей пришлось преодолеть до момента спуска на воду в ноябре 1948 года, первого и единственной польской судостроительной промышленности, морского судна, рудовоза п/х „Сопдек”. Это был также первый шаг на далеком еще пути современного строительства новейших







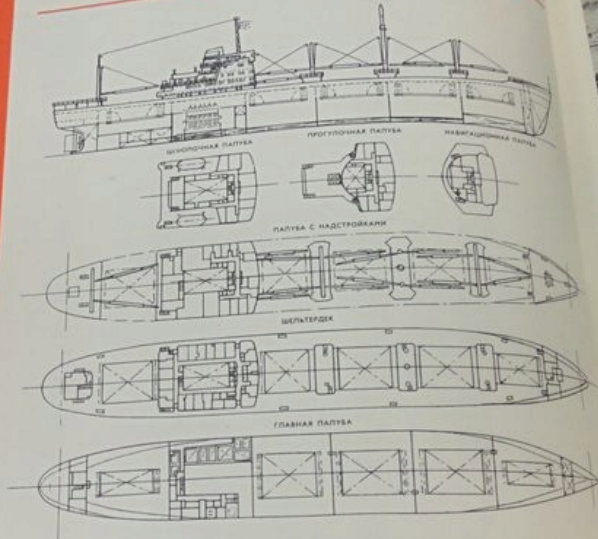
STOCZNIA GDAŃSKA

ГДАНЬСКАЯ СУДОВЕРФЬ ИМЕНИ ЛЕНИНА

ГДАНЬСК, УЛ. ДОКИ 1, ПОЛЬША

B40/I

СУХОГРУЗНОЕ СУДНО



Одновитовое, полнопалубное судно с универсальной грузовой палубой по классу 100 генерального груза, серия в специальном Регистре СССР по классу

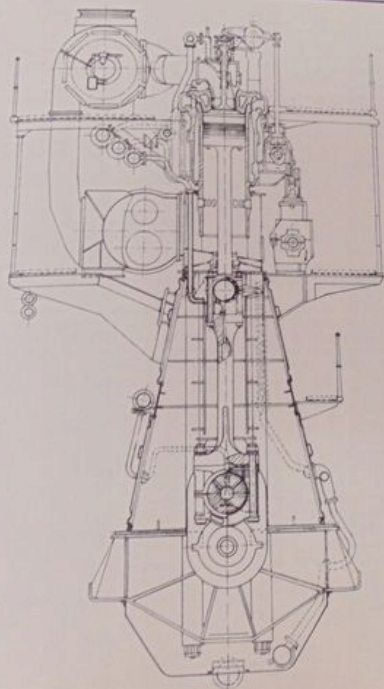
2 4 8

Основные элементы и другие характеристики

- Длина наибольшая
- Длина между перпендикулярами
- Ширина по шпигарту
- Высота до главной палубы
- Осадка
- Дедвейт
- Воловая регистровая вместимость
- Чистая регистровая вместимость
- Мощность главного двигателя
- Скорость
- Дальность плавания
- Увеличенная дальность плавания
- Экспloit

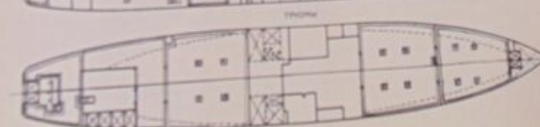
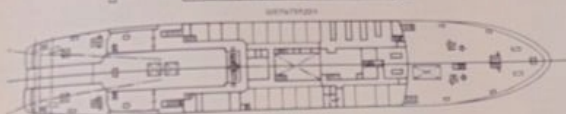
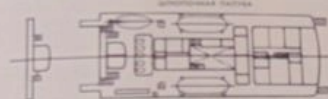
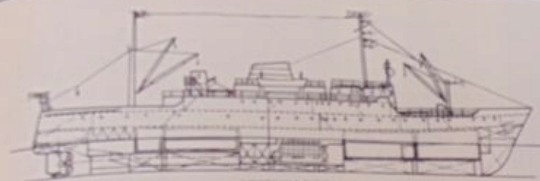
¹⁾ данные для судна с открытой палубой
²⁾ данные для полнопалубного судна

ГЛАВНЫЕ СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ ГДАНЬСК — БУРМЕЙСТЕР И ВАЙН



GDANSK
B&W

ТРАУЛЕР - РЫБОЗАВОД



B26/III



Траупер-рыболов предназначен для коровьеголова белой рыбы и морского оскуна в районах полярной Арктики, переработки упловленной рыбы на филе и тушки, а также для замораживания и хранения замороженных продуктов в рефрижераторных трюмах. Отходы переработанной рыбы используются для выработки рыбной муки, печени — для производства консервов и рыбьего жира. Судно построено по проекту Регистра СССР и под надзором Польского Регистра судов на класс:

$\Delta \star P \frac{4}{1} C \oplus$ (ТРАУПЕР)

Судно спроектировано с учетом односторонней непотопляемости и отвечает требованиям Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года.

Основные элементы и другие характеристики судна

Длина наибольшая	81,00 м
Длина между перпендикулярами	75,00 м
Ширина наибольшая	13,80 м
Высота бимса до главной палубы	7,10 м
Высота бимса до верхней палубы	9,75 м
Осадка расчетная	5,50 м
Балласт в морской воде с удельным весом 1,025 т/м³	1 250 т
Чистая регистровая вместимость	2 950 т
Скорость судна на испытаниях при мощности главного двигателя 2 000 л.с. и т = 5,4 м	12,5 узл.
Автономность плавания	70 суток
Колличество суток на промыслах	50
Численность команды	100 чел.

Конструкция корпуса

Корпус судна стальной, построен по системе поларечного набора, состоящий из главной и верхней. Переборочная палуба — стальная. Судно спроектировано с учетом возможности плавания в белом море.

Грузовые устройства

В носовой части судна установлены две грузовые колонны, оборудованные паровыми стрелами и грузовыми лебедками, тяговым усилием 12 т каждая. Длина стрел — 9 м; вылет за борт судна — 4 м. Скорость подачи груза — 40 м/мин.

В кормовой части судна установлена портальная мачта с двумя парами стрел, длиной по 9 м и вылетом за борт по 4 м каждая. Стрелы оборудованы паровыми лебедками, тяговым усилием 5,3 т каждая и скоростью подачи груза 40 м/мин. Кормовая портальная колонна служит для выгрузки сетей с выловленной рыбой.

Якорные и швартовные устройства

Электрический брашпиль с цепью, калибром 43 мм, изготовленной из стали, повышенной прочности, выбирает якоря типа Холла с глубиной 100 м и весом до 2500 кг. В состав швартовного устройства входят:

- 4 швартовых кнехтов, установленных в носовой части судна;
- 4 швартовых кнехта в кормовой части судна.

Судно оборудовано 7 швартовными клясами. Швартовные тросы изготовлены из стальной проволоки. Для швартовки предусмотрен также брашпиль в кормовой части судна.

Рупевые устройства

Электрогидравлическая рупевая машина 6,3 тн, обслуживаемая с обоих концов судна при помощи гидравлического телемотора. Судно оборудовано тросовым пуском.

Спасательные средства

Судно оборудовано:

- двумя пластмассовыми моторными спасательными шлюпками, вместимостью по 56 человек каждая;
- шлюпочными лебедками со скоростью:
 - а) подьема — 7—10 м/мин;
 - б) опускания — 20—36 м/мин;
- шлюпочными гравитационного типа;
- 3 пневматическими спасательными плотами, вместимостью по 10 человек каждый.

Траловые устройства

Электрическая траловая лебедка, тяговым усилием 12 т, со скоростью вытравливания трала 72 м/мин. Вместимость барабана — 2000 м. Трал имеет диаметр 26 мм. В кормовой части судна имеется траловый мостик, по которому