

Ф. Шедлинг

**Постройка шлюпок. Часть 2.
Моторные шлюпки**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Ф11

Ф11 **Ф. Шедлинг**
Постройка шлюпок. Часть 2. Моторные шлюпки / Ф. Шедлинг – М.: Книга
по Требованию, 2015. – 361 с.

ISBN 978-5-458-75696-9

ISBN 978-5-458-75696-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

тивного флота, устанавливающего все новые рекорды быстроходности и применяющего все новые и новые конструкции.

Подобно автомобилю моторная лодка на Западе все больше и больше вытесняет все другие виды сообщений на реках, каналах и озерах. Прибрежные воды больших культурных центров Запада буквально кишат моторными лодками всех типов и размеров.

Мотору предстоит сыграть решающую роль в будущей войне. По мнению военных авторитетов победит та страна, которая будет иметь наибольшее количество моторов в виде автомобилей, танков, тракторов, мотоциклов и т. д. Если это положение до известной степени правильно в отношении сухопутных двигателей, то в неменьшей степени оно должно быть распространено и на двигатели, устанавливаемые на судах. В особенности это относится к СССР, изобилующему внутренними водными путями.

Во время гражданской войны 1919—20 г. в особенности выпукло выявилась роль речного транспорта и внутренних водных путей.

И в будущей войне наличие большого количества моторных лодок, несомненно, окажет большую поддержку армиям, оперирующим вдоль водных артерий.

Все вышеизложенное говорит за то, что вопросам мелкого судостроения должно быть уделено большое внимание. Необходимо принять все меры к его „моторизации“. Этого требуют насущные как экономические, так и военные интересы страны.

Между тем, пожалуй, ни в одной другой области народного хозяйства не сделано так мало, как в области мелкого судостроения. При всем понимании задач мелкого судостроения и при всем желании помочь его развитию, на местах не знают как подойти к этому вопросу.

Судопроекту в своей повседневной работе очень часто приходится убеждаться в этом.

Вот почему особого внимания заслуживает труд Ф. М. Шедлинга, трактующий о вопросах, касающихся мелкого судостроения.

Автор, имеющий большой опыт в области строительства шлюпок и катеров, использовал все заслуживающие внимания труды соответственного характера на иностранных языках и обширную литературу специальных журналов.

Благодаря широкому охвату источников, выпускаемый труд имеет целый ряд преимуществ перед имеющимися книгами на ту же тему. Он превосходит даже большинство из них по богатству систематически подобранного материала, как в направлении обзора различных типов моторных шлюпок, так и в вопросе практического выполнения постройки и оборудования. Многие практические стороны постройки освещены с исчерпывающей полнотой, позволяющей вплотную подойти к ее рационализации.

Охвачены вопросы, обычно не затрагиваемые совсем или лишь вскользь, как, например, вопросы стандартизации постройки, оборудования мастерских, применения радио, легких металлов, вопрос о принципе движения глиссеров, об особых родах движителей, об установке автомобильных и воздухоплавательных моторов и т. д. При этом везде даются сведения, соответствующие положению дела в настоящий момент.

Выпуская настоящий труд Ф. М. Шедлинга, являющийся первым серьезным трудом по вопросу постройки моторных шлюпок на русском языке, Судопроект делает попытку, хоть до некоторой степени, заполнить существующий пробел и помочь работникам на местах ориентироваться в выборе тех или иных типов маломерных судов.

Н. Васильев

На всякого рода шлюпках и катерах мотор давно завоевал себе господство и в настоящее время совершенно вытеснил паровую машину. Даже на самых маленьких шлюпках, тузиках, устанавливаются небольшие моторы, не говоря уже о подвесных, забортных двигателях, которыми теперь снабжается множество всевозможных лодок. Применение моторов на воде настолько разнообразно, что трудно перечислить все отрасли водного сообщения, в которых они встречаются. Помимо судовых шлюпок, моторами снабжаются шлюпки и боты спасательных станций, лоцманские и рыбацкие боты, всевозможные служебные шлюпки и катера судоходного и таможенного надзора, рыболовной охраны; с каждым годом все более распространяется применение моторов в паромном и мелком грузовом, почтовом и пассажирском сообщении, на буксирных и пожарных катерах и, наконец, они заполняют громадную область водного спорта. Кроме того, в военное время моторные шлюпки и катера, в том числе и спортивные, могут выполнять ряд разнообразных задач, не только сторожевых, но и боевых.

Темой первой главы книги является обзор различных типов моторных шлюпок, прежде всего судовых, а затем и некоторых других родов службы, которые по основным предъявляемым к ним требованиям могут быть сближены и взаимно служить образцами в том или ином отношении или даже быть непосредственно использованы в различных областях практического применения. Целый ряд специальных типов при этом затронут лишь в общих чертах или даже не рассмотрен совсем, в силу невозможности

уложить в рамки книги всего вышеуказанного многообразия. Спортивные моторные шлюпки вошли в книгу постольку, поскольку они допускают сближение спорта с той или иной стороной практической деятельности.

Даваемый в этой главе материал может оказать помощь как при выборе из имеющихся чертежей, так и при разработке новых (как индивидуального назначения, так в особенности типовых или стандартных). Но он не может претендовать быть атласом подробных чертежей, пригодных целиком для какого-либо конкретного случая. Отбором приводимых чертежей руководило желание указать типы наиболее целесообразные, испытанные и возможно шире применимые. Теоретические чертежи подобраны по возможности ближе всего отвечающие последним требованиям шлюпочного строительства. Главное внимание обращено было на шлюпки малых размеров, а вообще пределом, в связи с термином „шлюпка“, поставлена максимальная длина в 12 м и лишь для общего ознакомления немного большая.

За обзором типов следует подробное разъяснение особенностей постройки, конструкции и оборудования деревянных моторных шлюпок с остановкой на всех наиболее важных деталях. Даваемый здесь материал является развитием и дополнением к общему руководству I части книги. Вопрос о двигателях затрагивается лишь в пределах его отношения к постройке и оборудованию, а не к управлению или проектированию шлюпок.

Последняя глава содержит различные сведения справочного характера по вопросам, могущим встретиться в практике строителя моторных шлюпок.

Г л а в а I.

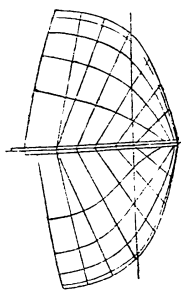
Типы моторных шлюпок

Моторные судовые шлюпки.

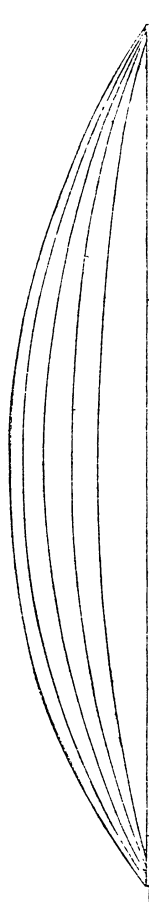
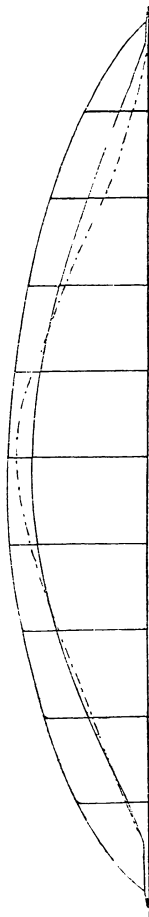
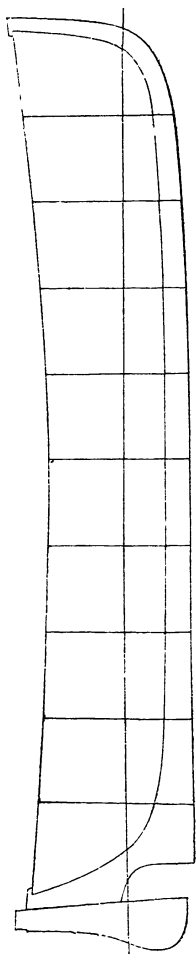
Значение моторных судовых шлюпок твердо установлено как в военном, так и в торговом флоте. Предписания определяют для пассажирских судов их необходимый минимум, имея в виду как возможность буксировки ими гребных шлюпок, так и радио-установки для призыва на помощь после гибели судна. Совершенно очевидно преимущество моторных шлюпок в выполнении большинства разнообразных задач, для которых служат судовые шлюпки вообще, но особенно важна их роль, помимо спасательного дела, в поддержании быстрого сообщения с сушей в гаванях и на рейдах. В военном флоте наличие моторных шлюпок в комплекте предусматривается даже на кораблях очень небольшого водоизмещения. Во многих случаях существующие гребные шлюпки переделаны и переделываются на моторные. В отношении выбора наиболее удобных и практичных типов и нормирования моторных шлюпок пока еще не проделано той крупной работы, которая выполнена для гребных и парусных. Здесь сделаны лишь первые шаги разработки правил и стандартизации.

В помещенных ниже чертежах отмечаются основные тенденции и требования, которым должны удовлетворять судовые моторные шлюпки.

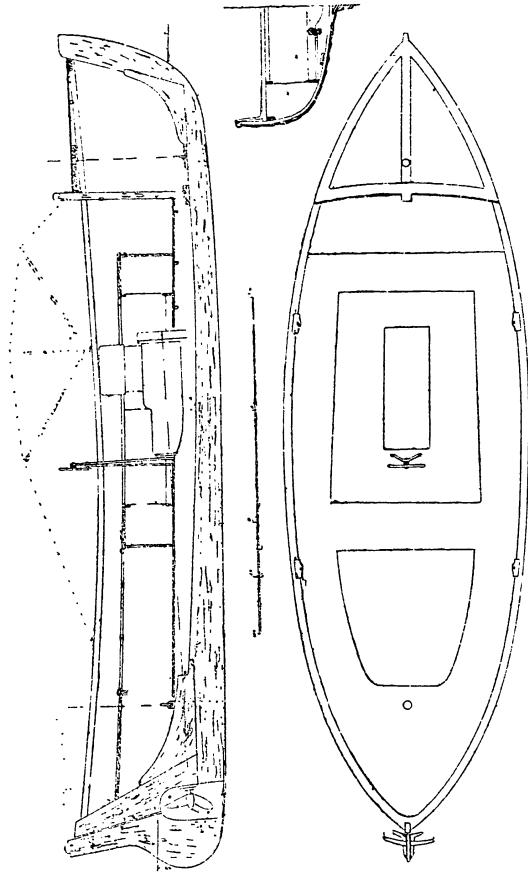
Чертеж I представляет небольшой открытый бот, могущий служить как спасательной, так и рабочей



Теоретический чертёж
судового моторного
бота 7,15 м длины.



Черт. I-a



Черт. I б

Чертеж продольного и поперечного разрезов и вида сверху судового моторного бота 7,15 м длины.

судовой шлюпкой. Боты подобного типа строились в большом числе в иностранных и в нашем флоте. Они могут быть применимы одинаково и на военных и на торговых судах и служить для всевозможных целей поперечных сечений.

Размеры бота:

Длина	7,15 м
Ширина	2,17 м
Глубина	0,90 м
Осадка наибольшая	0.60 м
Мотор	8—12 сил
Скорость	6 ¹ / ₂ узлов

Теоретические чертежи для этой шлюпки разрабатываются или типа I-а или по типу XXV, с меньшей клинообразностью поперечных сечений.

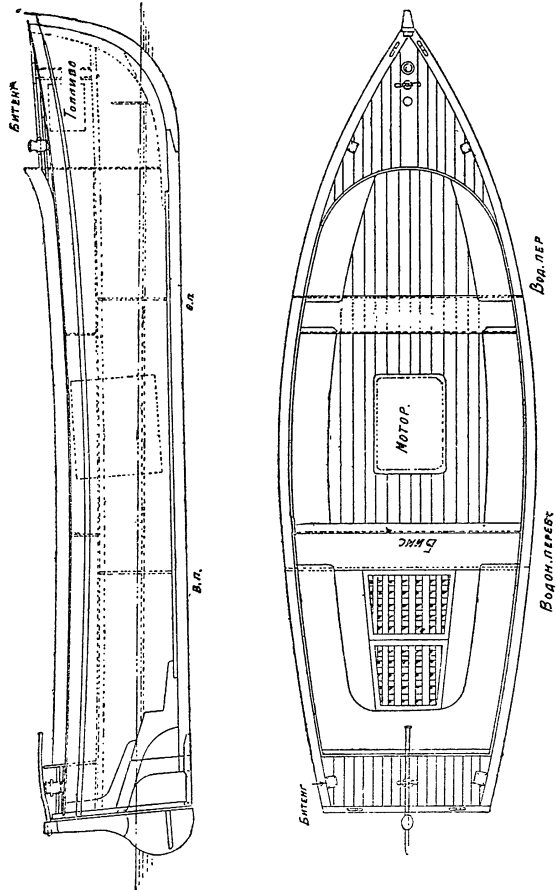
Если шлюпка должна служить спасательной судовой, то на ней необходимы воздушные ящики (в носу, в корме и по бортам) в 10% вместимости. Вместимость определяется так же, как у гребных шлюпок (см. I часть), при чем на человека должно приходиться 0,283 м³. Вес моторной установки точно определяется и каждые 75 кг этого веса уменьшают число поднимаемых шлюпкой людей на одного. Или же из общей вместимости высчитывается занимаемое мотором пространство.

Чертежи II представляют стандартную (Board of Trade) спасательную шлюпку ¹⁾, имеющую размеры:

Длина	6,81 м
Ширина	2,13 м
Глубина	0,86 м
Водоизмещение	2,2 т.
Число людей	17 ч.
Мотор	12 сил
Скорость	7 узлов

¹⁾ Blocksidge. Ship boats.

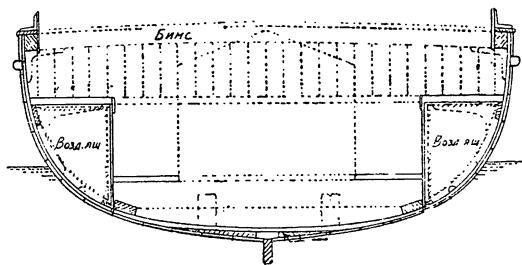
Чертежи дают тип, широко распространенный в Англии как в виде спасательных, так и рабочих шлюпок с различными но в общем близкими к вышеуказанным, размерами. Спецификация размеров



Черт. II-а

частей шлюпки разработана согласно предписаниям Board of Trade и приводится в помещенной в конце книги общей таблице спецификаций моторных шлюпок.

Из чертежей видно, что по бортам под банками шлюпка имеет воздушные ящики. Мотор помещен под кожухом в средней части; сзади моторного отделения борта соединены солидным бимсом и под поперечными банками расположены две водонепроницаемые переборки. В носу и корме установлено по два надежных битенга для буксировки и причальных концов. В качестве образца для теорети-



Черт. II-б

ческого чертежа подобной шлюпки дан черт. II-в, на котором, однако, кормовые шпангоуты не имеют обратного выгиба вниз, к килю и ахтерштевню.

Примером запалубленного с носа и кормы спасательного бота несколько больших размеров может служить изображенный на черт. III. Его длина 7,5 м и ширина 2,3 м. Кроме мотора, дающего скорость хода в $6\frac{1}{2}$ узлов, он снабжается также и вспомогательным парусом. Управление может быть проведено в среднюю часть бота, а в случае повреждения проводки производится через люк на корме.

Чертеж IV представляет английский стандартный спасательный катер в 8,5 м длины, 2,59 м ширины, 1,06 м глубины и 0,76 м осадки. Этот катер с мотором в 20 сил дает 7 узлов и рассчитан на 27 человек. Теоретический чертеж его в основном сходен с черт. II. Моторное отделение совершенно обособленно, и перед ним помещается приподнятый мостик рулевого с компасом впереди. По обеим сторонам