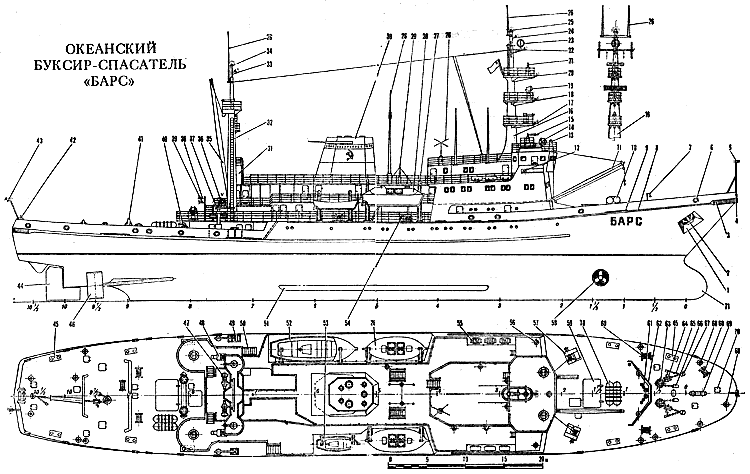
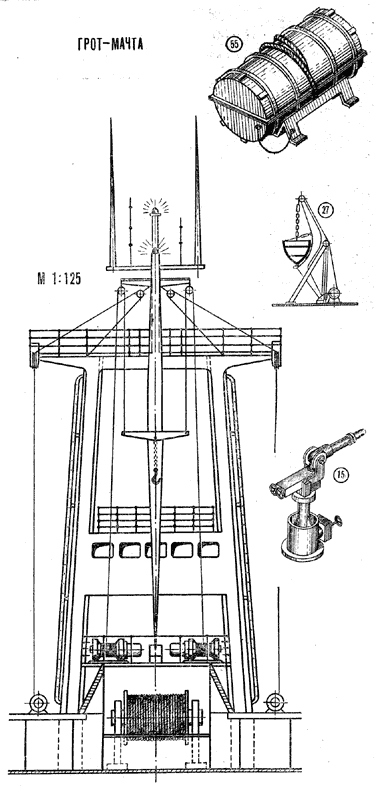


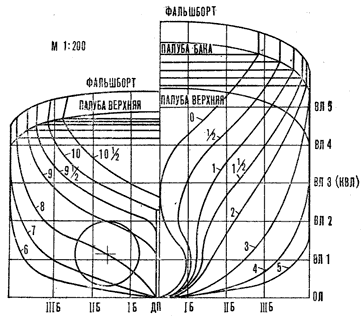
|  |
| --- |
| **«БАРС» СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ**  Когда останавливаются машины и судно перестает слушаться руля, когда ветер ураганной силы срывает крышки люков и вода заливает трюмы, когда гаснет последняя искра надежды на спасение и людям грозит смерть, — в эфир летят радиотелеграфные сигналы бедствия: SOS... SOS... SOS.  Они означают: судно гибнет, жизнь людей в опасности, нужна немедленная помощь. Приняв этот сигнал, другие суда меняют свой курс и спешат на выручку попавшим в беду.  Сколько случаев проявления героизма, стойкости, мужества и гуманизма связано с призывом SOS! He случайно окутаны ореолом романтики морские рассказы и истории, начинающиеся с подачи этого сигнала.  Особая роль в проведении аварийно-спасательных работ в ситуациях, когда промедление смерти подобно, принадлежит специальным судам, оборудованным всем необходимым для того, чтобы затушить пожар, предотвратить взрыв, снять с мели тонущего собрата, вернуть ему плавучесть и отбуксировать в порт.  Отряды таких аварийно-спасательных судов нашей страны подчинены всесоюзному объединению Совсудоподъем. Они осуществляют спасательные и судоподъемные операции на просторах Мирового океана, сотрудничают со многими зарубежными фирмами подобного профиля деятельности.  Сейчас в Советском Союзе успешно эксплуатируется несколько серий буксиров-спасателей, оснащенных самым совершенным оборудованием, но наибольший интерес вызывают океанские суда. Мощные, способные совершать длительное плавание, обнаружить терпящий бедствие корабль и вернуть ему жизнь. Им приходится стаскивать севшие на мель транспорты, откачивать воду, заполнившую трюм, заделывать пробоины в подводной части корпуса, гасить вспыхнувшие на сухогрузах или танкерах пожары и, наконец, приводить неуправляемые или не имеющие хода суда в порт.  Первый морской буксир серии «Атлант» сошел со стапелей в 1959 году. Советские кораблестроители учли накопившийся к тому времени опыт эксплуатации судов-спасателей, и «атланты» значительно превосходили по своим техническим данным все имевшиеся суда аналогичного назначения.  Спасатели следующей серии имели более мощную энергетическую установку, были оснащены современной водолазной техникой и первоклассным навигационным, поисковым и спасательным оборудованием, агрегатами для сварки и резки металла под водой, а также всем необходимым для оказания срочной медицинской помощи.  Сегодня в нашей стране флагманами Совсудоподъема являются мощные океанские буксиры «Барс» и «Ягуар», спущенные на воду ленинградскими кораблестроителями в 1978 году. Они обладают высокой скоростью хода и повышенной маневренностью за счет подруливающего устройства и к тому же отличаются изящным внешним видом. В оснащение судна входит разнообразное поисковое аварийно-спасательное и водолазное оборудование, позволяющее работать в автономном режиме на глубине до 60 м. На борту размещены две водолазные станции и большая двухсекционная декомпрессионная камера. Имеются скафандры и легководолазные костюмы, телефонная станция для связи с подводниками, теле- и осветительная аппаратура для работы на дне, агрегат для сварки и резки под водой, дизель-компрессоры для подачи водолазам сжатого воздуха. Стационарные и передвижные насосы могут выкачать за час 3,5 тыс. м3 воды.  При снятии с мели аварийного судна кормовой битенг буксира может выдержать рывок в 300 т, а двухбарабанная буксирная лебедка рассчитана на тягу 60 т.  Судно оснащено мощными противопожарными средствами: расположенные на мачтах четыре лафетных ствола могут подавать в очаг пожара под большим давлением как воду, так и пену.  Даже в условиях сильного шторма судно типа «Барс» хорошо удерживается на курсе благодаря двум винтам регулируемого шага в неподвижных насадках и подруливающему устройству в носу. Для обеспечения безопасности швартовки к борту потерпевшего аварию судна борта «Барсов» защищены надувными кранцами.  Эвакуация людей с терпящего бедствие судна может осуществляться или двумя моторными ботами вместимостью по 55 человек, или шестью автоматическими надувными плотами, рассчитанными на 10 человек каждый.  **СОВЕТЫ ПО МОДЕЛИРОВАНИЮ**  Основываясь на чертежах океанского спасателя «Барс», можно сделать отличную радиоуправляемую модель фигурного курса.  Оговоримся заранее, что эта модель ввиду весьма подробной деталировки сложна в изготовлении и ее постройка доступна моделистам, которые имеют достаточный опыт работы.  При масштабе 1 : 100 водоизмещение модели спасателя составляет всего 4 кг*.* Поэтому следует корпус и все детали модели сделать по возможности легкими, так как, кроме массы самой модели, надо учесть и массу электродвигателей, аккумуляторов и радиоаппаратуры с исполнительными механизмами. Кроме того, необходимо предусмотреть место для свинцового балласта, обеспечивающего нормальную остойчивость модели.  Если сделать корпус модели наборным, то выступающие внутрь шпангоуты, стрингеры и бимсы значительно сократят и без того небольшой объем внутренних помещений. Вот почему предпочтительнее изготавливать его из стеклопластика. Обклейку лучше всего вести эпоксидной смолой ЭД-5 или ЭД-6. Отвердителем служит полиэтиленполиамин, его добавляют в смолу в количестве 8—10% объема перед непосредственным использованием. Чтобы стеклоткань лучше пропитывалась, в состав полезно ввести немного толуола или ацетона. Промазав болванку приготовленным клеем, на нее накладывают первый слой стеклоткани и тщательно проглаживают его руками, затем еще раз наносят клей и вновь накладывают слой стеклоткани. Каждый слой необходимо тщательно прогладить, чтобы, между ними не оставалось воздушных пузырей.  Правильно разведенная смола затвердевает за 12 часов, так что на следующий день, не снимая корпуса с болванки, его можно обработать напильниками и наждачной бумагой и зашпаклевать. Состав мастики — смола плюс тальк, либо нитрошпаклевка, продающаяся в хозяйственных магазинах. После вторичной шлифовки наждачной бумагой корпус готов для окраски нитроэмалью в два слоя и окончательной шлифовки тонкой наждачной бумагой и полировки пастой ГОИ.  При изготовлении модели стремитесь сделать все ее детали по возможности из наиболее легких материалов — бальзы или кленовых шпонов.  Особенностью радиоуправляемого «Барса» является подруливающее устройство, расположенное в поперечной трубе, проходящей от борта до борта. По устройству оно аналогично водометному движителю с двумя гребными винтами, вращающимися от электродвигателя в разные стороны через конический редуктор.  **А. ЦЕЛОВАЛЬНИКОВ, мастер спорта СССР** |





|  |
| --- |
| **ОКЕАНСКИЙ БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ «БАРС»:** 1 — якорный клюз-ниша, 2 — якорь Холла, 3 — кранец, 4 — носовой буксирный клюз, 5 — фонарь носового якорного огня, 6 — швартовный клюз, 7 — судовой колокол, 8 — привальный брус, 9 — штормовой портик, 10 — пневмокранец, 11 — носовая грузовая стрела, 12 — фонарь бортового отличительного огня, 13 — нактоуз магнитного компаса, 14 — прожектор, 15 — лафетный ствол, 16 — фок-мачта, 17 — фонарь нижнего топового огня, 18, 22 — фонарь аварийного огня, 19, 21 — антенна РЛС, 20, 24 — фонарь буксирного огня, 23 — антенна радиопеленгатора, 25 — фонарь клотикового огня, 26 — радиоантенна, 27 — шлюпбалка, 28 — закрытая моторная спасательная шлюпка, 29 — перекладина для физических упражнений экипажа, 30 — дымоход, 31 — кабина управления кормовой грузовой стрелой и буксирной лебедкой, 32 — грот-мачта, 33 — фонарь второго верхнего топового огня, 34 — фонарь второго клотикового огня, 35 — кормовая грузовая стрела, 36 — леерное ограждение, 37 — кран для спуска водолазов, 38 — фонарь кильватерного огня, 39 — фонарь гакабортного огня, 40 — буксирный битенг, 41 — буксирная дуга, 42 — кормовой буксирный клюз с роульсами, 43 — фонарь кормового якорного огня, 44 — перо руля, 45 — швартовные кнехты, 46 — направляющая насадка гребного винта, 47 — грузовая лебедка кормовой стрелы, 48 — топенантная лебедка, 49 — клеть для спуска водолазов, 50 — трап, 51 — бортовой киль, 52 — большой рабочий катер, 53 — малый рабочий катер, 54 — шлюпочная лебедка, 55 — автоматический надувной спасательный плот в контейнере, 56 — репитер гирокомпаса, 57 — грузовая лебедка носовой стрелы, 58 — тоннель подруливающего устройства, 59 — носовой грузовой люк, 60 — вьюшка для троса, 61 — пульт управления шпилями, 62 — волноотбойник, 63 — якорно-швартовный шпиль, 64 — винтовой стопор якорной цепи, 65 — цепной стопор якорной цепи, 66 — палубный клюз, 67 — крышка клюзовой трубы, 68 — вентилятор, 69 — буксирный кнехт, 70 — сходной люк в форпик, 71 — бульб. |





|  |
| --- |
| [Чертежи для печати](http://www.hobbyport.ru/mkmagazin/ships/draw/bars.rar)   **Источник:** "Моделист-Конструктор" 1982, №3  **OCR:** mkmagazin.almanacwhf.ru |