

КВход. № 70660
"17" 09 1943г.
1 отдел ШКБФ

РАССЕКРЕЧЕНО

ЭКС. № 4

" У Т В Е Р Ж Д А Ю "

m КОМАНДУЮЩИЙ КБФ
АДМИРАЛ:
/ ТРИБУЦ /

m ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА КБФ
КОМТР-АДМИРАЛ:
/ СМІРНОВ /

10

"17" сентября 1943 года.

О Т Ч Е Т

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТДЕЛА ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ
КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА
за I-ое полугодие 1943 года.

город Ленинград.

После спуска, водолазом произведен осмотр и проверка путей шаблоном - деформирования не обнаружено.

б/ Перевозка подводных лодок типа "М".

Перевозка по железной дороге двух подводных лодок типа "М" из Ленинграда на Ладожское озеро производилась по заданию Военного Совета КВФ в июне месяце 1943 года.

Предварительным планом предусматривалось указанную перевозку совершить на специальных железнодорожных транспортерах. Но отсутствие последних в пределах Ленинградского узла вынудило прибегнуть к обычным четырехосным платформам, чему способствовало наличие опыта перевозки негабаритных тяжеловесных плавсредств / буксиров типа "Ижорец" и др. / на таких-же платформах.

Произведенный расчет нагрузки показал, что перевозка ПЛ, длиной 37,8 м. и шириной 3,5 м., возможна на сцепе из двух четырехосных 60-ти тонных платформ, при условии облегчения веса ПЛ до 145 тонн и равномерном распределении нагрузки на всю площадь платформы; последнее вызвано тем, что при весе ПЛ в 145 тонн каждая платформа воспринимает на себя 72,5 т. при допускаемой сосредоточенной нагрузке всего лишь 30 т.

Для равномерного распределения нагрузки по всей площади платформы было сделано дополнительное устройство в

виде распределительной площадки, выполненной следующим образом: деревянный настил /пол/, площадью 6,3 кв.м. в середине платформы был удален и заменен рядом поперечных стальных двутавровых балок, приваренных к каждой из 4-х продольных рамных балок платформы. Поверх поперечных балок уложены 2 стальных листа, толщиной 20 мм. с отверстием посредине для поворотного устройства; причем, нижний лист приварен к балкам, а верхний свободно вращается вокруг своей оси на 360°. На верхней листе расположены кильблоки / см.эскиз № I/. Таких кильблоков всего два, по одному на каждую платформу; следовательно, подвочная лодка таким образом опиралась на двух вращающихся опорах, передавая нагрузку на каждую ось платформы, равную $\frac{145 + 44 + 3}{8} = 24,0$ тонны, что вполне допустимо / 145 т. - вес ПЛ, 44 т. - вес самой платформы, 3 т. - вес кильблоков, 8 - число осей сцепя/.

По заявке Технического Отдела КВФ, Отделом ВОСО в первых числах июня были предоставлены платформы на ст. Дача Долгорукова для оборудования вышеуказанным устройством и специальными кильблоками. Одновременно с этим, при помощи крана "Инварец" и в соответствии с разгрузочной ведомости, производился демонтаж ПЛ для облегчения веса ее и доведения до расчетного - 145 тн.

Погрузка подводной лодки производилась плавучим 150-тонным краном на специальных полотенцах с помощью детали под"ема / см.эскиз № 3 /. Полотенца заводились под корпус ПЛ при помощи гиеней и двух крановых лебедок и, в целях предохранения от смятия обшивки корпуса, располагались в местах прохождения шпангоутов / см.эскиз № 2/. Крепление ПЛ на платформах производилось после осмотра и проверки правильности ее посадки ее на кильблоки.

Последовательность работ при погрузке с указанием затраченного времени и количества рабочих, выполнявших эти работы, приведены в следующей таблице:

№ № п.п.	Наименование работ	Норма врем. в час.	кол-во рабочих
1.	Подготовительные работы: а/ сварка балок и крепление к раме платформ... б/ устройство кильблоков	12 18	3 8
2.	Демонтаж ПЛ согласно разгрузочной ведомости.....	24	12
3.	Подготовка крана /подготовка троссов и прикрепление детали под"ема/	3	8
4.	Буксировка ПЛ и заводка полотенец ...	3	10
5.	Под"ем ПЛ из воды и постановка на кильблоки ...	2	14
6.	Крепление ПЛ на платформ.	3	8
7.	Обмер и прием груза комиссией	2	

Примечание: При под"еме необходима регулировка положения корпуса при помощи оттяжек концов.

Особенности перевозки.

Транспортировка подводной лодки была затруднена, т.к. в пути следования приходилось отключать много высоковольтных линий, пересекающих железнодорожный путь от ст.Дача Долгорукова до ст.Ладожское озеро. Пропуск такого негабаритного и ответственного груза потребовал специальной организационной согласованности с Управлением Октябрьской железной дороги и Ленэнерго, ввиду чего транспорт с подводной лодкой сопровождала бригада рабочих, представитель Ленэнерго и представитель службы пути и движения Октябрьской железной дороги.

Скорость движения для транспорта была установлена 5-10 километров в час. Практика же показала, что на прямых участках пути она может быть доведена до 20 км/час.

Телеграфные и телефонные провода целесообразнее ~~снимать~~ обрезать заранее с площадки габаритной рамы, а не рвать грузом, т.к. обрывы грузом могли привести к повалке столбов, людским жертвам и крушению поезда.

При указанных условиях перевозки, транспорта с ПЛ "М-77" и "М-79" находились в пути следования от 9 до 16 часов, причем первый находился в пути 9 часов, а второй - 16 часов.

После пропуска первого транспорта, железнодорожный путь на всем перегоне был тщательно проверен и только лишь после этого была допущена транспортировка второго транспорта.

~~Спуск на воду.~~

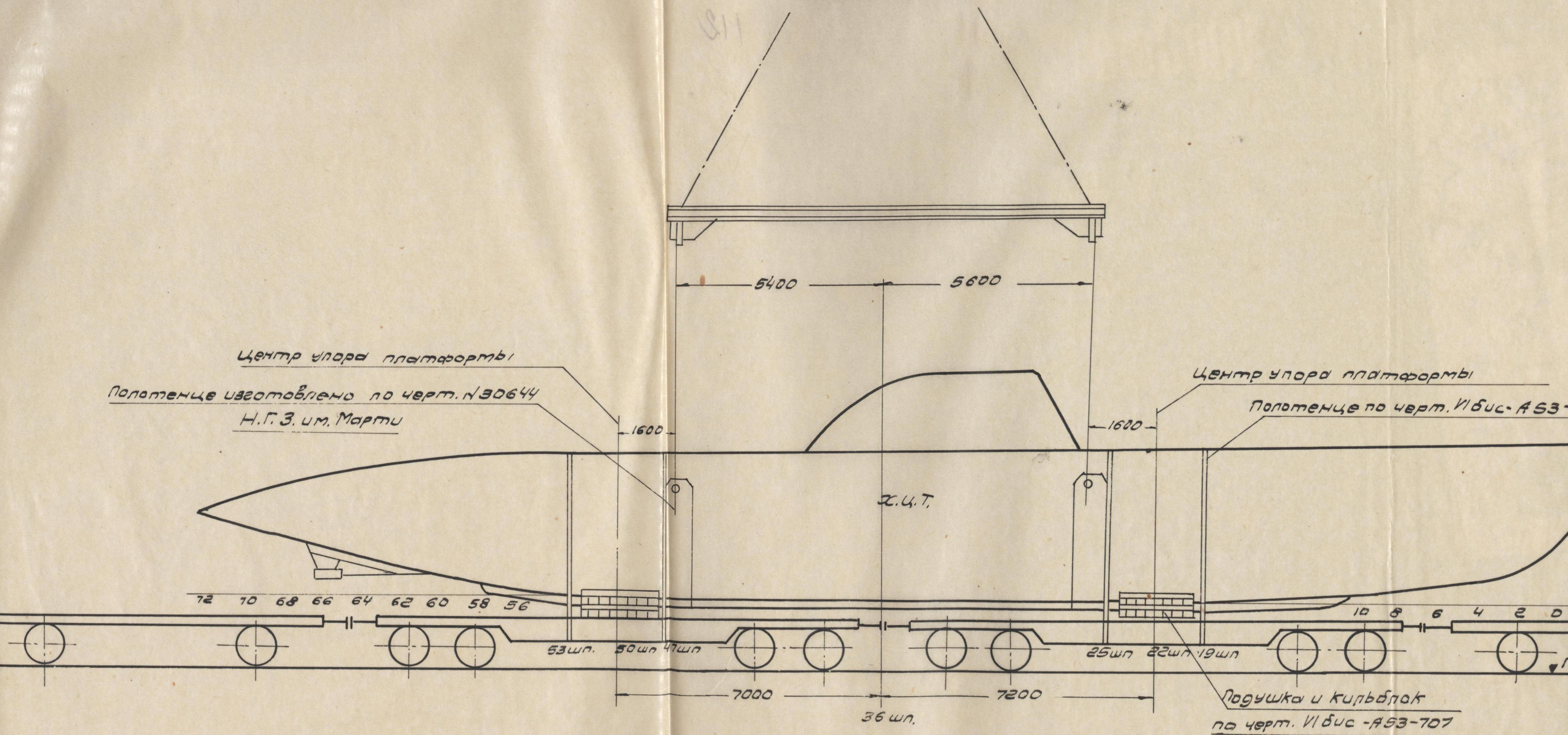
До спуска подводной лодки на воду в бухте Гольдмана, слип был тщательно проверен комиссией с помощью водолазов.

По прибытии транспорта с ПЛ "М-77" на станцию Ладожское озеро, сразу же была убрана маскировка и было снято крепление. Затем между паровозом и подводной лодкой, было поставлено прикрытие в составе 22-х платформ с камнем. Спуск всего этого состава по слипу производился со скоростью 1-2 километра в час. Процесс спуска, до всплытия подводной лодки на воду, занял 2-3 часа. С целью маскировки работ и предохранения объекта от воздушных налетов противника, спуск подводной лодки производился в ночное время.

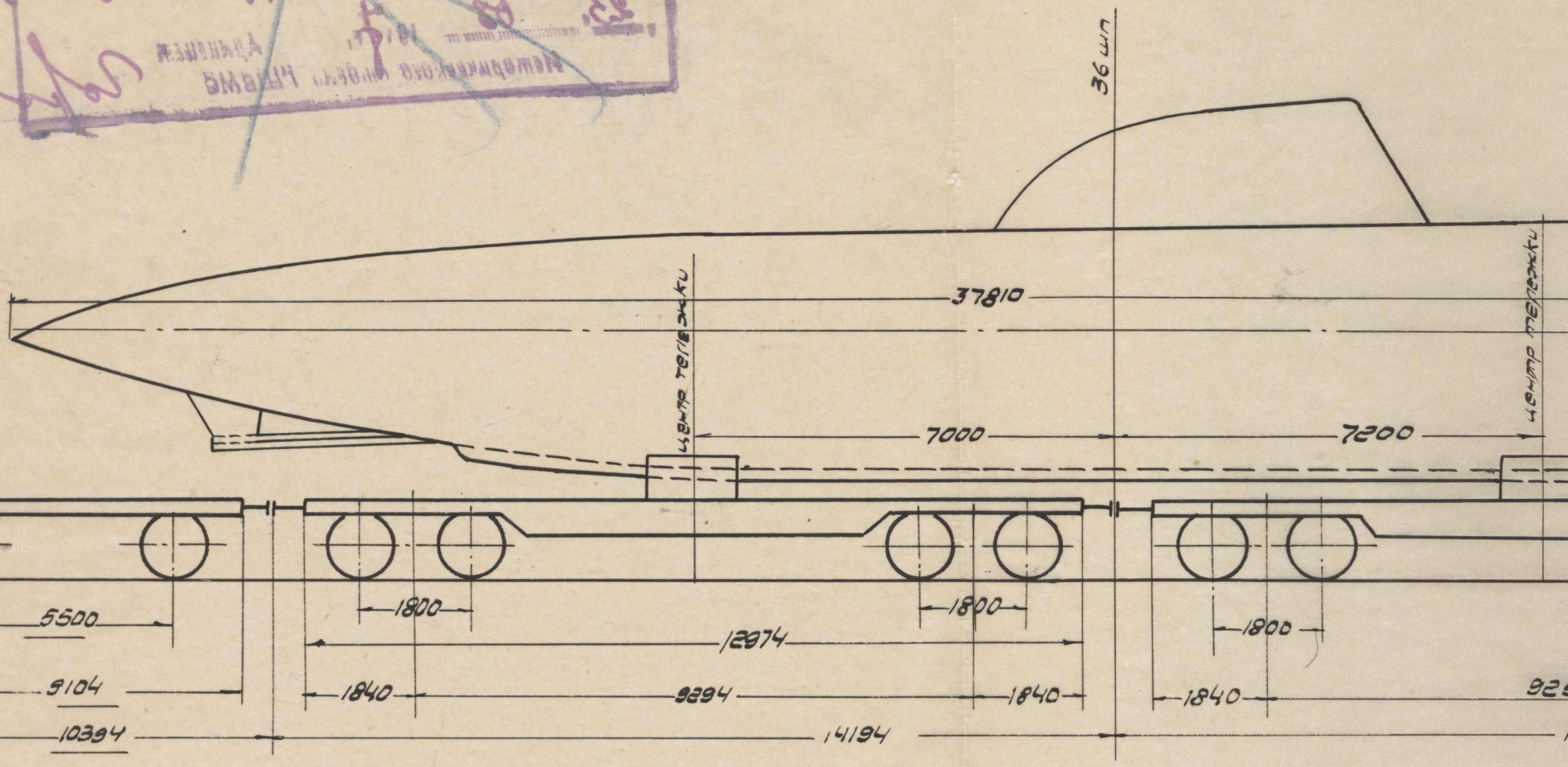
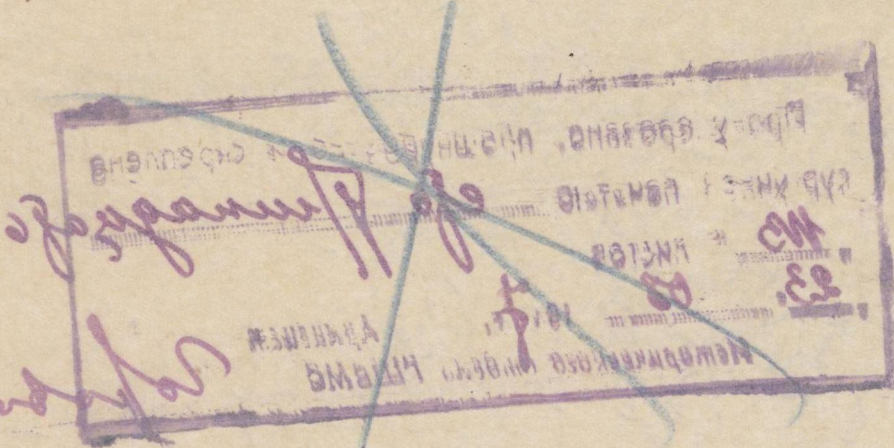
После спуска подводной лодки "М-77" была произведена тщательная проверка всего слипа и убедившись в полной исправности такового, были допущены отправление и спуск ПЛ "М-79".

Общий Вид

Масштаб 1:100

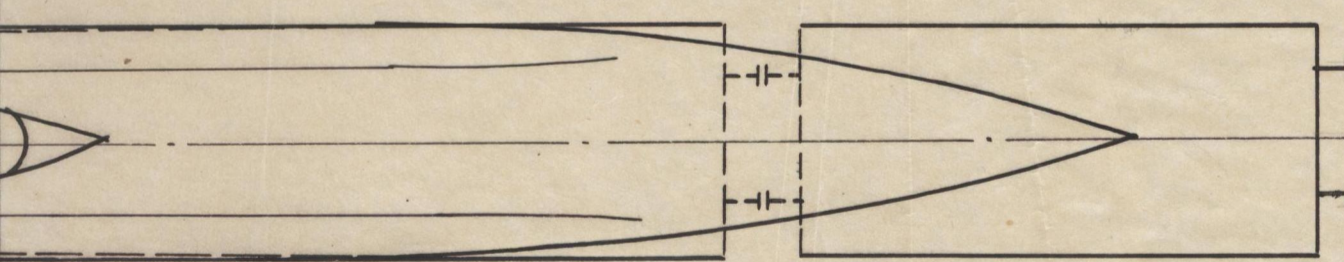
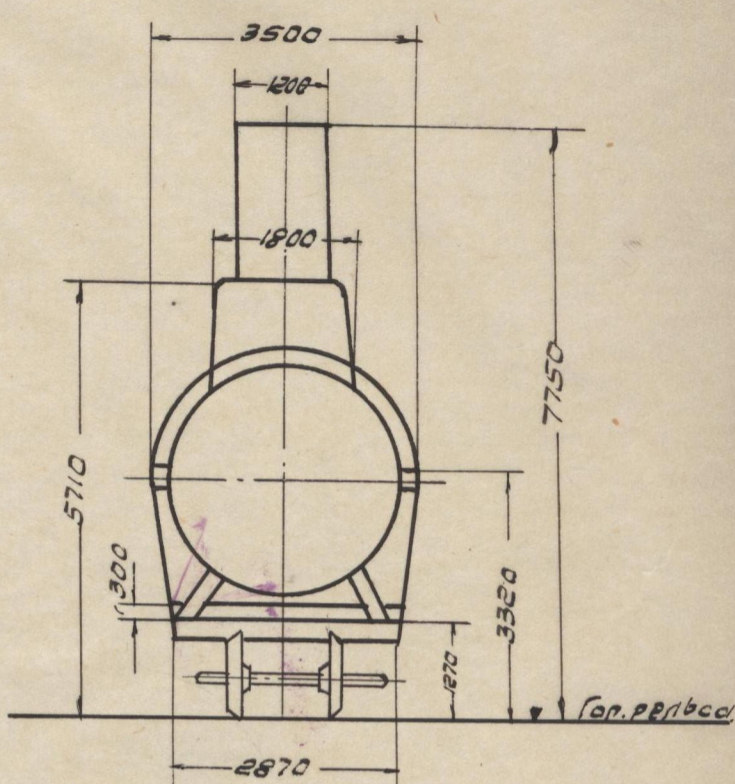
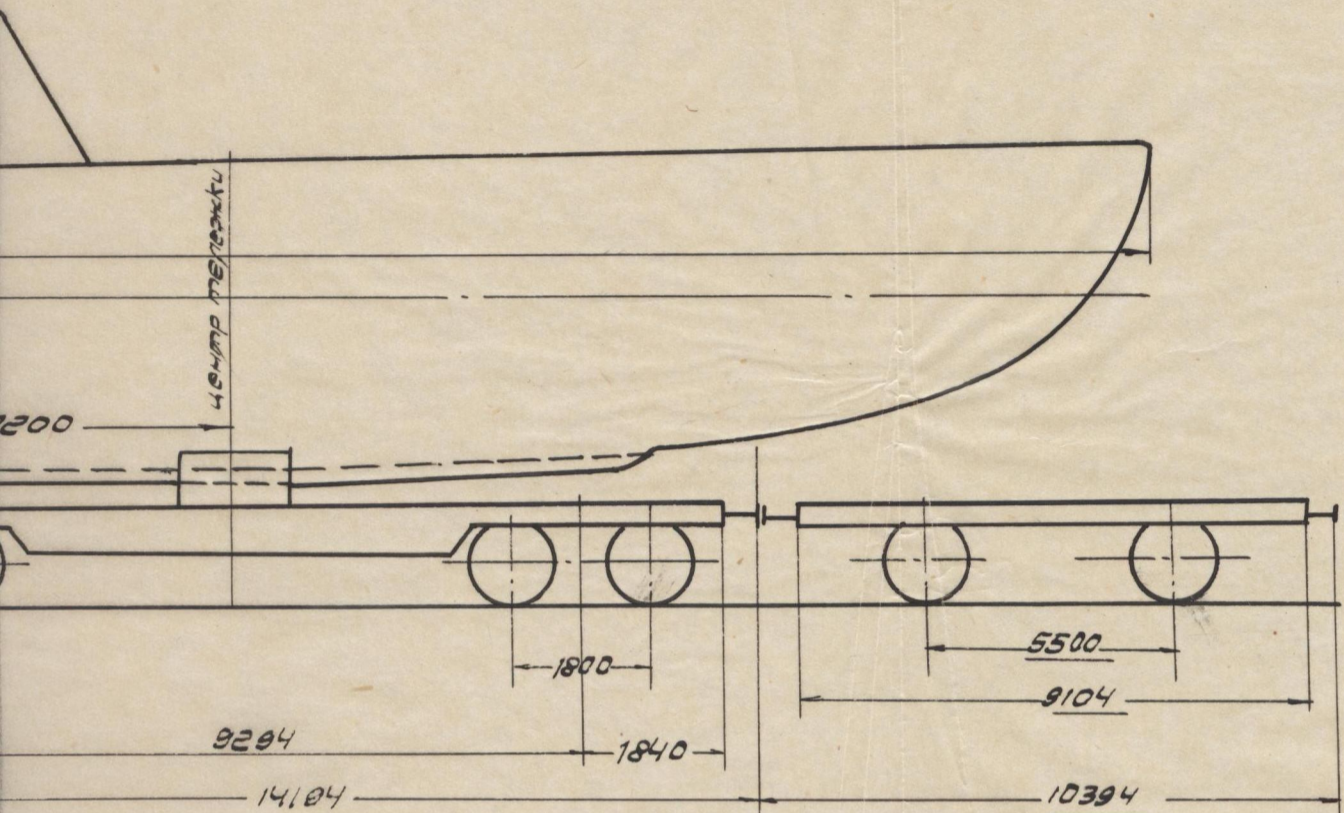


113



5.	Водоизмещение корабля при транспортировке
4.	Центр тяжести располож. в расстоянии от носа.
3.	Наибольшая высота от головки рельса
2.	Ширина наибольшая
1.	Длина наибольшая
п/п.	Наименование

Таблица главных раз



Примечание:

1. Опоры, расположенные по середине платформ, обеспечивают поворот каравля относительно платформ при проходе по кривым.
2. Настоящий чертеж рассматривать совместно с определением напряжений в боковых и осредствных балках платформ VI БУС-А53-701.
3. Каравль транспортируется в особом составе состоящим только из двух 4^{ых} осных платформ и 2^{ух} платформ ограждения карав. инж. Т.О. КБФ.
Ст. инж. лейтенант /Рахманов/

Масса каравля в погрузке	125	т	
Расстояние от носа до центра тележки	18840	мм	
Высота платформы от рельса	7750	мм	
Ширина платформы	3500	мм	
Высота платформы	37810	мм	
Примечание	величина	измерение	Примечание

Эскиз погрузки п/п на 4^{ых} осные нетормозные платформы грузоподъемностью 60 тонн

VI БУС А-53-709
4399 с

СССР-НКсп	Констр.		Нач. отд.		Лист 2	Мас. штаб
Завод № 196	бригадир		Гл. констр.		Листов 1	1:100
Констр. бюро.	рук. группы		Гл. инж.		Заменяет №	

главных размеров