



**Финансово-промышленная группа
“Скоростной флот”**

**Служебно-разъездной катер
Проект 21760 «Флагман»**



**СПЕЦИФИКАЦИЯ
(информационная)**

Москва

Мореходный высокоскоростной служебно-разъездной катер "Флагман" (проект 21760) обладает отличными динамическими качествами - высокой скоростью, минимальным временем разгона, отличной маневренностью.

Катер обладает повышенной комфортностью и может быть использован для выполнения представительских разъездных функций.

Катер оборудован закрытой рубкой с помещением для отдыха, санузлом, местом для подогрева пищи, просторным кокпитом, с открытым постом управления, а также укомплектован современным радионавигационным оборудованием, средствами связи, бытовым оборудованием, включая АМ/FM аудиосистему, TV, печь СВЧ.

Поставщик: АО «ЦК ФПГ «Скоростной флот»

Проектант: ОАО «Редан»

| | |
|---------------------------------------|--|
| Длина наибольшая, м | 10,0 |
| Ширина наибольшая, м | 2,85 |
| Водоизмещение полное, т | 5,6 |
| Осадка на плаву, м | 0,5 |
| Скорость, уз | 30,0 |
| Дальность плавания, миль | 300 |
| Автономность, час | 8 |
| Мореходность, балл | 3 |
| Экипаж (пассажиры), чел | 2 (6) |
| Тип двигателя | Yanmar 6LP-STZE |
| Количество двигателей | 1 |
| Суммарная мощность, л.с | 300 |
| Тип движителя | угловая колонка Mercury Bravo III |

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ | 5 |
| 1.1. | Тип. | 5 |
| 1.2. | Назначение. | 5 |
| 1.3. | Класс. | 5 |
| 1.4. | Главные размерения: | 5 |
| 1.5. | Водоизмещения и осадки: | 5 |
| 1.6. | Остойчивость и мореходность. | 5 |
| 1.7. | Непотопляемость. | 5 |
| 1.8. | Скорость хода и дальность плавания. | 5 |
| 1.9. | Управляемость. | 6 |
| 1.10. | Автономность и запасы. | 6 |
| 1.11. | Транспортабельность. | 6 |
| 1.12.1. | Экипаж и пассажиры. | 6 |
| 1.13. | Общее расположение. | 6 |
| 2. | СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ, НАВИГАЦИИ и СИГНАЛИЗАЦИИ | 6 |
| 2.1. | Средства радиосвязи. | 6 |
| 2.2. | Средства навигации. | 6 |
| 2.3. | Сигнальные средства. | 7 |
| 3. | Живучесть и непотопляемость | 7 |
| 4. | КОРПУС | 7 |
| 4.1. | Материалы, расчетные данные и нормы. | 7 |
| 4.2. | Система набора и шпации. | 8 |
| 4.3. | Способы соединений. | 8 |
| 4.4. | Набор днища и бортов. | 8 |
| 4.5. | Поперечные переборки и транец. | 8 |
| 4.6. | Палуба, платформа и рубка. | 8 |
| 4.7. | Защита корпуса от коррозии и обрастания, окраска. | 9 |
| 5. | УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ | 9 |
| 5.1. | Рулевое устройство и устройство управления двигателем. | 9 |
| 5.2. | Якорное устройство. | 9 |
| 5.3. | Швартовное устройство. | 9 |
| 5.4. | Леерное устройство. | 10 |
| 5.5. | Тентовое устройство. | 10 |
| 5.6. | Спасательные средства. | 10 |
| 5.7. | Изоляция, покрытия и окраска. | 10 |
| 5.8. | Дельные вещи. | 10 |

| | | |
|--------------|--|-----------|
| 5.9. | Оборудование помещений. | 10 |
| 5.10. | Мачтовое устройство. | 11 |
| 6. | СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ | 11 |
| 6.1. | Система осушительная. | 11 |
| 6.2. | Система вентиляции. | 11 |
| 6.3. | Средства пожаротушения. | 11 |
| 6.4. | Система пресной воды и сточная. | 11 |
| 6.5. | Система обогрева. | 12 |
| 7. | ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА | 12 |
| 7.1. | Основные данные, параметры и расположение. | 12 |
| 7.2. | Топливная система энергетической установки. | 12 |
| 7.3. | Масляная система энергетической установки. | 12 |
| 7.4. | Система охлаждения двигателя. | 12 |
| 7.5. | Система газоотвода. | 13 |
| 7.6. | Пост управления. | 13 |
| 8. | ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА | 13 |
| 8.1. | Основные параметры и назначение. | 13 |
| 8.2. | Источники электроэнергии. | 13 |
| 8.3. | Распределительные устройства. | 14 |
| 8.4. | Потребители электрической энергии. | 14 |
| 8.5. | Защита системы. | 14 |
| 9. | СНАБЖЕНИЕ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ | 15 |
| 9.1. | Снабжение. | 15 |
| 9.2. | Запасные части и приспособления. | 15 |
| 10. | ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ. | 15 |
| 11. | СХЕМЫ ОБЩЕГО РАСПОЛОЖЕНИЯ | 16 |
| 12. | ФОТОГРАФИИ | 17 |
| 13. | РЕКВИЗИТЫ ПОСТАВЩИКА | 21 |

1. ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

1.1. Тип.

1.1.1. Служебно-разъездной катер с рубкой, тентом, остроскулыми обводами корпуса, со стационарным дизельным двигателем и поворотной колонкой.

1.2. Назначение.

1.2.1. Служебно-разъездной катер предназначен для выполнения служебно-разъездных рейсов со спец. персоналом или пассажирами на борту.

1.3. Класс.

1.3.1. Служебно-разъездной катер предназначен для эксплуатации в прибрежных морских районах IV категории сложности плавания 1 разряда – акватории в пределах не более 12 миль от портов (убежищ) в соответствии с Правилами классификации, постройки и обеспечения эксплуатационной безопасности судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) РФ, изд. 2001 г.

1.4. Главные размерения:

- длина наибольшая (м.) 10,0
- ширина наибольшая (м.) 2,85
- высота борта на миделе (м.) 1,4
- высота борта в корме (м.) 1,0

1.5. Водоизмещения и осадки:

- водоизмещение полное (т.) 5,6
- водоизмещение порожнем (т.) 4,4
- осадка средняя при полном водоизмещении (м.) 0,5

1.6. Остойчивость и мореходность.

1.6.1. Остойчивость катера отвечает требованиям Правил Государственной инспекции по маломерным судам.

1.6.2. Мореходные качества катера обеспечивают безопасное плавание на волнении моря с высотой волны 1% обеспеченности 2,0 м. включительно с ограничением по скорости хода.

1.7. Непотопляемость.

1.7.1. Непотопляемость катера обеспечивается при всех случаях эксплуатационной нагрузки при затоплении одного любого отсека.

1.8. Скорость хода и дальность плавания.

1.8.1. Скорость полного хода при 50% запасов с 3 человеками на борту на глубокой и тихой воде составляет около 50 км/ч.

1.8.2. Дальность плавания экономическим ходом на глубокой и тихой воде составляет 300 км.

1.9. Управляемость.

1.9.1. Диаметр установившейся циркуляции на полном ходу при полном водоизмещении при переключке поворотной-откидной колонки на максимальный угол составляет около трех длин катера.

1.10. Автономность и запасы.

1.10.1. На катере предусматривается хранение топлива в двух вкладных цистернах емкостью по 300 л. каждая, расположенных в топливном отсеке.

1.10.2. Пресная вода хранится в двух пластиковых баках емкостью по 42 л., расположенных под сидениями диванов в салоне.

1.10.3. Автономность по запасам топлива, воды и условиям обитаемости составляет 8 часов.

1.11. Транспортабельность.

1.11.1. Катер может транспортироваться по железной дороге как габаритный груз и автомобильным транспортом на трейлере.

1.12.1. Экипаж и пассажиры.

1.12.1. В состав экипажа входит 1 человек.

1.12.2. В состав спецперсонала или пассажиров входят 7 человек.

1.13. Общее расположение.

1.13.1. Общее расположение катера выполнено в соответствии с чертежом 21760.360205.001ВО и таблицей основного оборудования 21760.360205.001ТБ.

1.13.2. Корпус катера разбит на 4 водонепроницаемых отсека: форпик, салон, топливный отсек и моторный отсек.

1.13.3. В средней части корпуса катера установлена рубка, в которой расположен салон, оборудованный диванами и столом. В рубке также имеется сан.блок и место для приготовления пищи.

1.13.4. В корме за рубкой на платформе расположены место судоводителя, два дивана, стол, а также люки, обеспечивающие доступ в топливный и моторный отсеки.

1.13.5. Над платформой устанавливается съемный тент.

1.13.6. На корме имеется кринолин.

2. СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ, НАВИГАЦИИ И СИГНАЛИЗАЦИИ

2.1. СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ.

2.1.1. В состав средств радиосвязи входит 1 комплект УКВ - радиостанции IC-M302 (Icom), которая обеспечивают связь с берегом и другими катерами в соответствии с требованиями ГИМС.

2.2. Средства навигации.

2.2.1. Магнитный компас С-65Wk. Компас предназначен для непрерывного измерения и указания магнитного курса катера.

2.2.2. Судовой картплоттер GP-1650WF с приемником GPS и эхолотом.

2.3. Сигнальные средства.

2.3.1. Комплект сигнально-отличительных фонарей, установленных на катере, соответствует требованиям, установленным Правилами ГИМС и МППСС и обеспечивает безопасность плавания.

Управление сигнально-отличительными фонарями и звуковым сигналом осуществляется с пульта судоводителя через переключатели, питание от сети постоянного тока напряжением 12 В.

2.3.2. В состав сигнально-отличительных фонарей входят:

- бортовой левый 1 шт.;
- бортовой правый 1 шт.;
- топовый 1 шт.;
- кормовой 1 шт.;
- круговой 1 шт.

2.3.3. Огни установлены на мачте.

2.3.4. Во время стоянки на якоре в светлое время суток на мачте вывешивается знак «На якоре», который по-походному хранится в форпике.

Средства подачи сигналов:

- звуковой сигнал служит для подачи звуковых сигналов и маневроуказания;
- прожектор;
- пиротехнические сигнальные средства служат для подачи экипажем катера сигналов бедствия (пиротехнические средства поставляются Заказчиком).

3. ЖИВУЧЕСТЬ И НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ

3.1. Обеспечивается:

3.1.1. водонепроницаемостью наружной обшивки и переборок, ограничивающих водонепроницаемые отсеки;

3.1.2. прочностью корпусных конструкций, рассчитанных на гидродинамическое давление на волнении и гидростатическое при аварийной посадке катера;

3.1.3. снабжением катера аварийно-спасательным имуществом.

4. КОРПУС

4.1. Материалы, расчетные данные и нормы.

4.1.1. В качестве основного материала для постройки корпуса катера применен алюминий-магниево-сплав марки 1561.

4.1.2. Нагрузки, действующие на корпус, приняты по РС-675-66 «Расчет прочности конструкций корпусов спасательных шлюпок, катеров и судов».

4.1.3. Нормы расчета прочности соответствуют требованиям ГИМС.

4.2. Система набора и шпации.

4.1.2. Корпус катера имеет смешанную систему набора, верхнюю палубу и платформу в корме.

4.1.2. Корпус по длине разбит тремя поперечными переборками на четыре водонепроницаемых отсека.

4.1.3. Продольный набор состоит из двух стрингеров, идущих по днищу только в кормовой части в районе моторного отсека (МО), и ребер жесткости.

4.1.4. Поперечный набор – врезной из симметричного полособульба.

Поперечная шпация:

- 0...2 шп.420 мм.;
- 2...3 шп.280 мм.;
- 3...11 шп.540 мм.;
- 11...12 шп.180 мм.;
- 12...15 шп.300 мм.;
- 15...транец540 мм.

4.3. Способы соединений.

4.3.1. Соединения корпусных конструкций выполнены посредством аргонодуговой сварки.

4.4. Набор днища и бортов.

4.4.1. Обшивка днища выполнена: в р-не 6 шп. – транец из панелей ПК 0424 (толщина 4 мм., р.ж. из несимметричного полособульба № 5 со шпацией между ребрами 200 мм.).

4.4.2. В районе форштевень – 6 шп. – из листа толщиной 4 мм. с р.ж. из уголка 40х30х3х4.

4.4.3. Обшивка борта выполнена из панелей ПК 0266 (толщина 3 мм., р.ж. из уголка 40х20х2,5х3 со шпацией между ребрами 200 мм.).

4.4.4. Днищевые ветви шпангоутов выполнены из симметричного полособульба № 10, бортовые шпангоуты выполнены из симметричного полособульба № 8.

4.4.5. Стрингеры в районе 15 шп. – транец выполнены составными таврового сечения из листов толщиной 4, 6, 10 мм. и служат одновременно фундаментом под главный двигатель.

4.5. Поперечные переборки и транец.

4.5.1. Поперечные переборки установлены на 2, 12, 15 шп. и выполнены из листов толщиной 3 мм. с ребрами из угольника 40х30х3х4.

4.5.2. Транец установлен на 18 шп. и выполнен из листа толщиной 5 мм. с ребрами из угольника 50х50х4.

4.6. Палуба, платформа и рубка.

4.6.1. Обшивка палубы, платформы и рубки выполнены из панелей ПК 0266 и листов толщиной 3 мм. В качестве набора применен угольник 40х30х3х4.

4.7. Защита корпуса от коррозии и обрастания, окраска.

4.7.1. Окраска наружных и внутренних поверхностей корпуса и корпусных конструкций производится в соответствии с ведомостью окраски. Корпус катера окрашивается импортной краской с предварительной грунтовкой.

4.7.2. В качестве защиты от электролитической коррозии на транце катера установлены два протектора типа П-НОА-2АП4.

5. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ

5.1. Рулевое устройство и устройство управления двигателем.

5.1.1. В состав рулевого устройства входят машинка рулевая гидравлическая «Qwick Silver» поворота колонки, соединенная шлангами с гидроцилиндром агрегата двигателя.

Управление колонкой производится дистанционно с поста судоводителя производится дистанционно с помощью штурвала и гидропривода.

5.1.2. Управление оборотами двигателя и реверсированием производится при помощи рукоятки управления, расположенной на пульте судоводителя, связанной с двигателем тросами в гибкой оболочке.

5.1.3. Все тросы управления расположены по правому борту катера.

5.2. Якорное устройство.

5.2.1. Якорное устройство предназначено для стоянки катера на якорю на глубинах до 10 м. и волнении до 3 баллов.

5.2.2. В состав якорного устройства входят:

- два якоря Данфорта массой 15 кг. и 10 кг.;
- якорная цепь;
- полипропиленовый якорный канат диаметром 13 мм., длиной 15 м.

По походному якорь массой 15 кг. находится в клюзе, якорь массой 10 кг. и якорный канат хранятся в МО по левому борту.

На катере предусмотрен электрический шпиль якорный Agies 512/500W, 12V, 6 mm – овальный, с реле включения и пультом дистанционного управления, со счетчиком цепи, роульс якорный и стопор для якорной цепи.

5.3. Швартовное устройство.

Швартовное устройство обеспечивает швартовку катера к береговым и плавающим объектам, а также аварийную буксировку самого катера или других плавсредств.

В состав швартовного устройства входят:

- четыре швартовные утки, по две с каждого борта;
- три капроновых каната диаметром 13 мм., длиной по 10 метров;
- съемные эластичные кранцы, хранящиеся в корзинах в районе транца.

Для спуска (подъема) катера используются носовые и кормовые утки.

Для предохранения катера от повреждений при швартовке по обоим бортам предусмотрен привальный брус.

5.4. Леерное устройство.

Для обеспечения безопасности при проходе по катеру на нем предусмотрены: носовой релинг, поручни по крыше рубки и на мачте и фальшборт в корме вдоль платформы.

5.5. Тентовое устройство.

В кормовой части катера над платформой для защиты от атмосферных осадков предусмотрено съемное тентовое устройство, крепящееся к ветровому козырьку и мачте.

5.6. Спасательные средства.

В качестве спасательных средств на катере предусмотрены индивидуальные спасательные средства: восемь спасательных нагрудников и два спасательных круга, один со спасательным линем и один с буйком светящимся.

5.7. Изоляция, покрытия и окраска.

Корпус катера может быть окрашен в любой цвет по желанию Заказчика.

В салоне катера предусмотрены съемные пайолы, выполненные из бакелизированной фанеры.

Изоляция салона и моторного отсека выполнена матами ИЗИС-Б-1-30.

Палуба оклеена нескользящим синтетическим покрытием.

5.8. Дельные вещи.

На катере предусмотрены три водонепроницаемых и один световой люки.

На бортовых и лобовой стенке рубки установлено остекление из поликарбонатного стекла. На крыше рубки установлен ветровой козырек.

Для входа в салон в кормовой переборке салона установлена сдвижная дверь, для входа в туалет – дверь из столярной плиты, отделанная шпоном ценных пород дерева.

Для доступа в моторный отсек установлена потайная водонепроницаемая крышка.

На транце для защиты поворотно-откидной колонки установлен кринолин.

5.9. Оборудование помещений.

Салон катера оборудован двумя диванами, столом для переговоров, столом для приготовления пищи, холодильником Indel 49/4 12/24 В, тумбой, шкафом для одежды, телевизором LCD 15" с DVD, радиоприемником АМ/FM в морском исполнении с CD/MP3 плеером.

Имеется санузел с прокачным унитазом и умывальником, работа которых обеспечивается наличием гидрофора с питанием 12 В с напорным баком 8 л. и регулятором давления.

Поддержание необходимой температуры воздуха в салоне обеспечивается отопителем Tenere D.

Для отделки салона на катере применены винилискожа для подволока, ковровин для пола, шпон ценных пород дерева для бортов и переборок.

Для обтяжки мебели применены специальные мебельные материалы.

По желанию Заказчика для отделки салона и обтяжки мебели могут применяться иные материалы.

На платформе вдоль бортов расположены диваны.

Между диванами установлен стол.

На правом борту у кормовой переборки салона организован пост судоводителя, который оборудован пультом управления катером и специальным регулирующимся креслом.

В кормовой части катера предусмотрен проход на кринолин, откидной трап для спуска в воду.

5.10. Мачтовое устройство.

Мачтовое устройство арочного типа расположено в кормовой части катера, выполнено из труб с зашивкой из листов и служит для несения антенных устройств, ходовых огней, прожектора и навигационного оборудования.

Мачта имеет возможность заваливаться.

6. СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ

6.1. Система осушительная.

Для осушения отсека салона предусмотрен электрический насос погружной «King» (по каталогу фирмы «Maritim» 15004162K) производительностью 40 л./мин. и датчик уровня к этому насосу (по каталогу фирмы «Maritim» 15004435K). Его работа обеспечивается от судовой сети постоянного тока напряжением 12 В.

Для осушения других помещений предусмотрен шприц осушительный; для сбора подсланевых нефтесодержащих вод - канистра, которые располагаются в МО.

6.2. Система вентиляции.

Для обеспечения вентиляции помещений на катере на подволоке в салоне установлены три вентиляционные головки Ду150, а над местом приготовления пищи и в санузле - вентиляционные головки с электровентилятором.

Для вентиляции моторного отсека и отсека цистерн предусмотрены вентиляционные решетки. В форпике вентиляция осуществляется через вентиляционный гусек.

Для вентиляции аккумуляторных ящиков установлены решетки.

6.3. Средства пожаротушения.

Для тушения возможных возгораний на катере в снабжение приняты два порошковых огнетушителя ОП-5 и один углекислотный огнетушитель ОУ-2.

6.4. Система пресной воды и сточная.

На катере предусмотрена система пресной воды, в состав которой входят две цистерны вместимостью по 42 литра каждая и гидрофор, обеспечивающий автоматическую подачу воды к крану умывальника в санблоке.

Сток воды обеспечивается в сточную цистерну, аварийно – за борт.

Цистерны расположены внутри диванов салона.

Сточная цистерна – под пойолами.

Слив воды из унитаза прокачного Jabsco Par Big осуществляется в ту же сточную цистерну, емкостью 100 л. В аварийных случаях сток может осуществляться за борт.

Система пресной воды и сточная оснащены необходимой запорной арматурой, трубопроводы выполнены из специальных шлангов и сплава МНЖ5-1М.

Заправка цистерн водой и зачистка сточной цистерны – через палубные втулки.

Зачистка сточной цистерны – при помощи электронасоса Whale Gulper.

6.5. Система обогрева.

На катере для обогрева салона предусмотрена система, использующая тепло охлаждающей жидкости главного двигателя.

В состав системы входит отопитель Tenere D, который установлен в диване салона, связан с системой охлаждения главного двигателя и работает только при включенном главном двигателе.

Отопитель может работать как вентилятор.

7. ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА

7.1. Основные данные, параметры и расположение.

На катере установлен один судовой дизельный двигатель 6LP-STZE фирмы Yanmar максимальной мощностью 300 л.с. с электростартерным запуском и дистанционным управлением.

Двигатель работает на поворотно-откидную колонку Mer Cruiser Bravo III с двумя соосными винтами фиксированного шага.

Двигатель располагается в моторном отсеке.

Панель управления двигателем установлена на пульте судоводителя.

7.2. Топливная система энергетической установки.

Топливо для главного двигателя хранится в двух вкладных цистернах вместимостью по 300 л. каждая, расположенных в топливном отсеке.

Цистерны имеют необходимую арматуру для приема, расхода, замера уровня топлива и удаления отстоя, а также вентиляцию.

В состав системы входит топливный трубопровод из стали с двумя фильтрами, установленными параллельно для возможности их очистки без выключения двигателя, быстрозапорные клапаны с дистанционным управлением, расположенные в районе поста судоводителя.

Имеется система контроля уровня топлива в цистернах.

7.3. Масляная система энергетической установки.

Масляная система энергетической установки является принадлежностью двигателя.

7.4. Система охлаждения двигателя.

Система охлаждения двигателя двухконтурная. Внутренний контур, являющийся принадлежностью двигателя, заполняется антифризом, внешний – заборной водой.

Система охлаждения предназначена для охлаждения двигателя в процессе эксплуатации.

В состав системы забортной воды входят: два фильтра, установленные параллельно для возможности очистки одного из них при засорении без выключения двигателя; трехходовые краны; шланги.

7.5. Система газоотвода.

Система газоотвода является неотъемлемой частью главного двигателя, обеспечивает отвод выхлопных газов от двигателя через угловую колонку и ступицу винта в воду.

7.6. Пост управления.

Дистанционное управление оборотами, реверсированием, запуском и остановкой главного двигателя производится с поста судоводителя.

Управление поворотом колонки осуществляется также дистанционно с поста управления.

В состав системы дистанционного управления входят: рулевая машина; штурвал; рукоятка (газ, реверс); тросы дистанционного управления (ТДУ).

8. ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

8.1. Основные параметры и назначение.

Электроэнергетическая система (ЭЭС) катера представляет собой сеть постоянного тока напряжением 12 В.

Для распределения электроэнергии принята фидерная двухпроводная изолированная система, обеспечивающая распределение электроэнергии от генератора и аккумуляторных батарей к потребителям электроэнергии.

ЭЭС обеспечивает:

- стартерный пуск двигателя;
- питание электрической системы двигателя;
- длительную работу источников постоянного тока;
- защиту генератора и аккумуляторных батарей (АБ) от перегрузок, коротких замыканий и обратных токов АБ;
- защиту потребителей от перегрузок и коротких замыканий;
- подзаряд аккумуляторных батарей от генератора;
- подключение аварийной аккумуляторной батареи на нагрузку в аварийном режиме (при остановке ГД);
- контроль напряжения, тока нагрузки ЭЭС, состояния заряда АБ;
- прием питания от берегового источника напряжением 24 В.

В снабжении имеется инвертор 12 В/220 В и зарядное устройство 220 В/12 В, 100 А.

8.2. Источники электроэнергии.

Источники электроэнергии обеспечивают питание потребителей во всех режимах.

Источниками электроэнергии на катере являются:

- генератор, навешенный на двигатель. Генератор предназначен для питания электрической системы двигателя, питания потребителей и подзарядки аккумуляторных батарей. Номинальная мощность генератора 0,96 кВт, номинальное напряжение 12 В, номинальный ток нагрузки 80 А;
- две аккумуляторные батареи типа ВАТ12200, 12V, 200Ah, емкостью 200А-ч.

Аккумуляторные батареи обеспечивают:

- стартерный пуск главного двигателя;
- питание электрической системы двигателя;
- аварийное питание потребителей (при неработающем двигателе).

Аккумуляторные батареи расположены в кокпите на платформе.

8.3. Распределительные устройства.

Распределение электрической энергии на катере производится на распределительных устройствах, установленных в пульте судоводителя: панели с автоматами и предохранителями, панели управления и блоке с клеммными платами.

8.4. Потребители электрической энергии.

Основными потребителями электрической энергии являются:

- электрическое оборудование, обеспечивающее пуск, работу и остановку двигателя;
- сеть освещения;
- прожектор;
- световая сигнализация о достижении верхнего контролируемого уровня воды в трюме в районе салона и осушительный насос;
- вентиляторы систем вентиляции и отопления;
- средства навигации, сигнальные световые и звуковые средства;
- средства радиосвязи;
- насос системы пресной воды;
- бытовая техника;
- оборудование сточной цистерны;
- шпиль якорного устройства.

8.5. Защита системы.

Для защиты от перегрузок и коротких замыканий источников и потребителей, отдельных фидеров используются автоматические выключатели и предохранители.

9. СНАБЖЕНИЕ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

9.1. Снабжение.

Катер снабжен имуществом и инструментом согласно ведомости снабжения, размещенным в соответствии с его назначением на соответствующих местах.

9.2. Запасные части и приспособления.

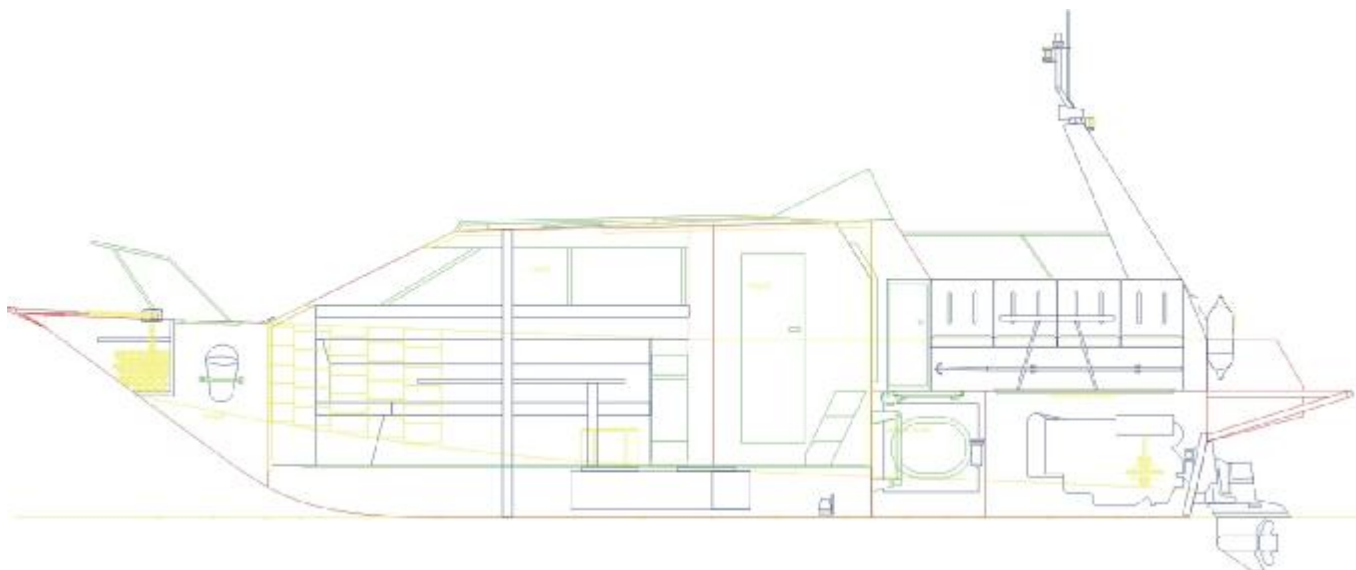
Запасные части и приспособления в объеме, поставляемом заводами-поставщиками оборудования в соответствии с документами на поставку, передаются с катером по ведомости ЗИП.

Хранение ЗИП предусматривается на базе.

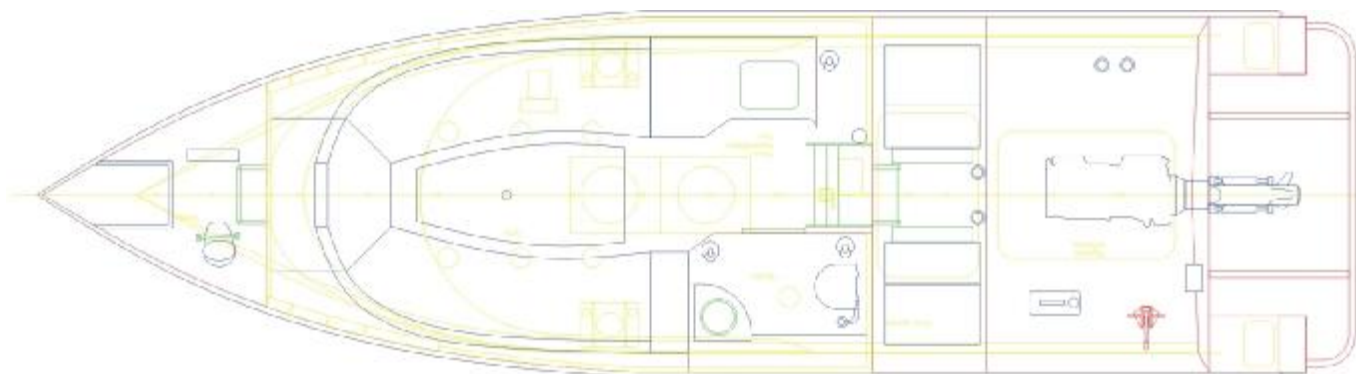
10. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ.

С катером передаются один комплект общесудовой эксплуатационной документации согласно ведомости и один комплект документов на комплектующие изделия в соответствии с ведомостями эксплуатационных документов заводо-поставщиков.

11. СХЕМЫ ОБЩЕГО РАСПОЛОЖЕНИЯ



Проект 21760 «Флагман». Разрез по ДП.



Проект 21760 «Флагман». План со снятой палубой.

12. ФОТОГРАФИИ



Проект 21760 «Флагман». Катер на ходу. Режим малого хода.



Проект 21760 «Флагман». Катер на полном ходу (скорость 30 узлов).



Проект 21760 «Флагман». Катер на полном ходу (скорость 30 узлов).



ВИД ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ ЖЕСТКОГО ТЕНТА



Общий вид поста судоводителя.



Общий вид кокпита.



Гальюн.



Место приготовления пищи с

холодильником и печью СВЧ.



Общий вид пассажирского салона.

13. РЕКВИЗИТЫ ПОСТАВЩИКА

Предприятия, созданной в 1994 году Финансово-промышленной группы «Скоростной Флот», готовы предложить своим клиентам самые современные высокоскоростные корабли, суда и катера различного назначения с динамическими принципами поддержания, включая:

- Высокоскоростные малые корабли и катера, включая патрульные, разъездные, спасательные, пожарные и пр.
- Пассажирские суда на подводных крыльях и воздушной каверне для линейных и экскурсионных перевозок, организации отдыха на воде.
- Многоцелевые суда на воздушной подушке для пассажирских и грузовых перевозок, решения задач лоцманских и спасательных служб.
- Многоцелевые экранопланы для пассажирских и грузовых перевозок, спасательных целей.
- Служебные, рабочие и прогулочные катера и моторные лодки.

Применение передовых решений в области гидродинамики и технологии судостроения, использование современного судового оборудования, включая высокооборотные судовые дизельные двигатели и высокоэффективные движительные комплексы, позволяет нам обеспечивать достижение максимальных скоростей при сохранении высокого уровня комфорта и обитаемости.

Применение судостроительной продукции предприятий ФПГ «Скоростной флот» обеспечит морским частям силовых ведомств, спасательным, лоцманским и портовым службам, пассажирским и туристическим компаниям успешное решение входящих в их обязанности задач даже в самых сложных погодных условиях и на различных акваториях.

Созданные нашими специалистами корабли, суда и катера помогут в охране морских рубежей и спасении терпящих бедствие в море, обеспечат быструю доставку пассажиров и грузов в удаленные и труднодоступные районы побережья.

Мы работаем вместе с Вами и для Вас от замысла до организации эксплуатации.

Генеральный директор

ОАО «Центральная компания ФПГ «Скоростной флот»

В.П.Куликов

ОАО «Центральная компания ФПГ «СКОРОСТНОЙ ФЛОТ»

107023, г. Москва, ул. Суворовская, 6

тел. (495) 964-0088, факс (495) 963-0018

flot@hs-ships.ru