Автор: Administrator
28.02.2017 18:14 -



Можно сказать, что новая фаза покорения гидрокосмоса в русских водах началась после того, как севастопольские подводники покорили 2 тыс. метровую глубину Черного моря. Стоит отметить, что рекорд в 2026 м был побит только через 4 года только вследствие технических возможностей. Так, в 1979 г. Черноморский флот пополняется более мощным подводным аппаратом проекта 1906 – АС-7.

Настоящий батискаф

Основным отличием этого аппарата от предшественников было то, что он не являлся сверхмалой подлодкой, и даже существенно отличался от спасательных и рабочих аппаратов 1837 и 1839. Это был технический прогресс СССР, который породил настоящий батискаф необычного назначения.

Стоит понимать, что от подводной лодки батискаф отличается системой, которая обеспечивает сооружению отрицательную плавучесть. Другими словами, подводная техника лучше идет на дно. Правда, раньше погружение подводного аппарата осуществлялось по принципу подводной лодки – через открытые клапаны вентиляции,

расположенные в балластных цистернах, вместо воздуха шел забор забортной воды.

Что же касается батискафа, то в нем балластные цистерны отсутствуют, но имеется большой поплавок-резервуар с топливом. Поскольку бензин легче воды, это позволяет батискафу держаться на поверхности. Но при обратном действии, когда бензин замещается водой, батискаф совершает погружение. Для того чтобы потом аппарату подняться наверх, задействуются контейнеры с дробью. Они отдаются за счет применения электромагнитов, поднимая батискаф со дна.

Подводный гигант

Батискаф АС-7 считался самым большим аппаратом для погружения с водоизмещением в 950 т. Для этого агрегата требовалось 240 т бензина и 30 т спасительно-отбрасываемой дроби. Само собой, каждое погружение батискафа сопровождалось выбросом в море не одного десятка тонн топлива. Конечно же, такое положение вещей оказалось бы пагубным для экологии, если бы не одно «но».

Топливо для батискафа кардинально отличается от своего «земного» аналога. Дело в том, что этот бензин был более летучим и чистым. То есть при выбросе в море он поднимается на поверхность и испарялся в течение нескольких часов. Таким образом, бензин для батискафов является едва ли не единственным топливом, которое имеет разрешение всех международных экологических организаций. Испытания батискафа длились на протяжении 5 лет, пока не удалось до конца освоить и разобраться со сложной техникой.

Большое будущее?

Прогнозы относительно будущего аппарата были более чем утешительны. Однако в 1988 г. батискаф настигает непредвиденная беда – на глубине около 5600 м по вине экипажа происходит столкновение корабля с грунтом, в результате чего тот разбивает свою носовую часть. Повреждения оказались настолько серьезными, что на восстановление батискафа ушло около 2х лет. В конце 90-х, опять же по причине неосторожности и неверных расчетов, агрегат тонет в бухте Раковая, где и находится до сих пор.