

## Pojazd podwodny „Delfin 1”

**NUMER INWENTARZA:**

CMM/DO/684

**TYTUŁ:**

Pojazd podwodny „Delfin 1”

**AUTOR:**

Antoni Dębski

**CZAS POWSTANIA:**

1970

**TYP OBIEKTU:**

pojazd podwodny, pojazd

**RODZAJ:**

technika

**WYSOKOŚĆ:**

1800 mm

**SZEROKOŚĆ:**

1880 mm

**DŁUGOŚĆ:**

2600 mm

**WŁAŚCICIEL:**

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

**SŁOWA KLUCZOWE:**

pojazd podwodny, Delfin 1

**KOLEKCJA:**

pojazdy podwodne

**MIEJSCE POWSTANIA:**

Poligon Ośrodka Badawczo-Rozwojowego, Port Gdynia

**MIEJSCE POZYSKANIA:**

Morski Instytut Rybacki, Gdynia

**MATERIAŁ:**

stal

**TECHNIKA:**

spawanie

**MAT. I TECH. OPISOWO:**

blacha ST 41,5 mm

**DZIAŁ:**

Oceanografii

## DARCZYŃCA:

Morski Instytut Rybacki

## LOKALIZACJA:

Spichlerze na Ołowiance w Gdańsku, hol główny

## OPIS:

„Delfin I” jest pojazdem jednoosobowym. Korpus o kształcie cygara wykonany z 5-mm blachy ST 41, wzmocniony usztywnieniami wykonanymi z płaskowników. W części środkowej znajduje się nadbudówka z hermetycznie zamykanym włazem. W dolnej części korpusu znajduje się drugi właz, przewidziany do awaryjnego opuszczania pojazdu, po uprzednim wyrównaniu ciśnienia wewnętrznego do wielkości ciśnienia hydrostatycznego. Po obu stronach korpusu znajdują się zbiorniki balastowe szasowane sprężonym powietrzem, którego zapas mieścił się w czterech 8-litrowych butlach pod ciśnieniem 150 at. Ośiem iluminatorów skierowanych do przodu, na boki i w dół pozwalało na prowadzenie obserwacji oraz wykonywanie zdjęć fotograficznych. Do holowania pojazdu wykorzystywany był kabel echosondy sieciowej, który jednocześnie stanowił linię nośną telefonu. Odpowiednie ustawienie pojazdu w toni wodnej regulowano długością wydanego kabla oraz ustawieniem sterów pionowych i poziomych. Stateczność pojazdu zapewniały duże płetwy balastowe, mające kształt płóz, umocowane pod spodem korpusu. Służą jednocześnie jako stojak pojazdu w czasie jego transportu lub składowania. Głębokość robocza 35 m, czas pracy pod wodą 2 godz. Pierwszy kadłub „Delfin I” został zgnieciony na głębokości 68 m podczas prób wytrzymałościowych. Zbudowany następny pojazd przeszedł pomyślnie próby wytrzymałości (80 m) i z jego pokładu wykonano serię obserwacji podwodnych włoka zelektryfikowanego oraz prowadzone były próby obserwacji tuk pelagicznych. Na początku lat osiemdziesiątych pojazd przekazano z MIR-u do CMM. Pod koniec lat 80. wymieniono przedziewiałe blachy korpusu. Wymieniono popękane iluminatory. W 2008 roku uzupełniono ubytki kadłuba, wypiąskowano pozostałe części kadłuba i pomalowano cały pojazd. Wymieniono iluminatory i zawory. Wyremontowany pojazd został wypożyczony do produkcji filmu fabularnego.

## BIBLIOGRAFIA:

A. Dębski. Na dnie i w toni. 2000





**CKWS**  
CENTRUM KONSERWACJI  
WRAKÓW STATKÓW



NARODOWE  
MUZEUM  
MORSKIE  
w Gdańsku



WIRTUALNE  
MUZEUM  
MORSKIE

Copyright © 2016 Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku. Niektóre prawa zastrzeżone



ICELAND  
LIECHTENSTEIN  
NORWAY



KONSERWACJA  
I REWITALIZACJA  
DZIEDZICTWA  
KULTUROWEGO

Ministerstwo  
**Kultury**  
i Dziedzictwa  
Narodowego.

Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie – budowa infrastruktury kultury Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

WSPARCIE UDZIELONE Z FUNDUSZY NORWESKICH I FUNDUSZY EOG, POCHODZĄCYCH Z ISLANDII, LIECHTENSTEINU I NORWEGII, ORAZ ŚRODKÓW KRAJOWYCH.

POLITYKA PRYWATNOŚCI