

# МАЛОТОННАЖНЫЕ И МАЛОМЕРНЫЕ СУДА

В.М.Титкин – Гипрорыбфлот

*Малотоннажные и маломерные суда – самая многочисленная группа в составе промыслового флота России. К малотоннажным относятся суда длиной между перпендикулярами от 18 до 35 м, к маломерным – длиной до 18 м, в том числе самоходные и несамоходные лодки.*



С первых дней существования Гипрорыбфлот (первоначально ЦКБ “Рыбсудоострой”, затем – Рыбсудопроект) занимался проектированием малотоннажных и маломерных промысловых судов, преимущественно деревянной конструкции, строительство которых велось на верфях и судоремонтных заводах отрасли. За период 1931–1935 гг. с верфей Рыбсудоостроя сошло свыше 6,5 тыс. деревянных судов, из них более 1 тыс. самоходных. В послевоенные годы, когда морской промысел осуществляли главным образом мотоботы, плашкоуты, кунгасы, прорези и другие суда довоенной постройки, пополнение флота проходило за счет новых судов, построенных в основном по проектам Гипрорыбфлота. На бассейны начали поступать малотоннажные рыболовные траулеры, тралботы по импорту или в счет репараций.

До середины 60-х годов в Гипрорыбфлоте было спроектировано большое число малотоннажных и маломерных судов различного назначения. Среди них МРТ (пр. 484) деревянно-стальной конструкции, СЧС-150 (пр. 562), МЧС-150 (пр. 565), зверобойная шхуна (пр. 503) для Северного бассейна (все – деревянные), СЧС-150 (пр. 572), ПТС-150 (пр. 697) и их модификации, сетеподъемник МРБ-50 (пр. 574), МРБ-20 типа “Дори” и “Фелюга” (пр. 535 и 651), катер-метчик типа ВКМ (пр. 777), моторная лодка (пр. 711) и др. Суда строили отечественные предприятия или зарубежные. Из Румынии в 1951–1953 гг. поступали МЧС-150, а с 1952 по 1957 г. – СЧС-150. Большим спросом у судовладельцев пользовались СЧС-150, ПТС и их модификации.

Средний черноморский сейнер СЧС-150 проектировался в начале 50-х годов и предназначался для эксплуатации в Черном и Азовском морях. Однако эти суда нашли широкое применение и на других бассейнах, поэтому Гипрорыбфлот в течение многих лет занимался их совершенствованием. Головное судно СЧС-150 появилось в 1952 г., серийное строительство модификаций продолжалось до 1973 г., всего было спущено на воду 707 сейнеров. По состоянию на 01.01.95 г. на различных бассейнах их оставалось в эксплуатации 30.

Приемно-транспортное судно ПТС-150 проектировалось в середине 50-х годов для условий Каспийского моря, но в дальнейшем ПТС стали работать и на других бассейнах. Их строительство велось с 1955 г. (головное судно) до 1985 г. (с уче-

том модификаций) на Астраханской судовой верфи им. С.М.Кирова. Всего построено около 700 судов, из них 72 находились в эксплуатации до 01.01.95 г. На базе ПТС-150 созданы добывающие суда различных назначений: РС-150 (пр. 697ДБ, 697ДБА и 697ДБЭ), МРТР-150 (пр. 697Бкр), ТБ-225 (пр. 697ТБ).

Гипрорыбфлот разрабатывал суда в основном для Европейского региона. Проектированием малотоннажных и маломерных судов для Дальневосточного бассейна занималось отделение во Владивостоке при непосредственном участии головного института. Владивостокским отделением (бывшее ЦПКБ ВРПО “Дальрыба”) разработаны проекты прибрежных судов различного назначения: МРС типов РБД (пр. 116) и РБ-80 (пр. 174), СРБ-50 (пр. 173), буксирные катера (буксировка несамоходных судов для обслуживания пассивного рыболовства) типов Ж (пр. БКЖ) и КЖ (пр. 1439), краболовные боты МРБ-20 типа “Кавасаки” (пр. 285) и т.д.

В связи с ростом объемов ремонтных работ Минрыбхоз СССР в 1966 г. принял решение о прекращении строительства промысловых судов на судоремонтных предприятиях отрасли, считая, что пополнение флота будет обеспечиваться предприятиями Минсудпрома. Судоверфи в Азове, Николаевске-на-Амуре и ряд других перешли в ведение Минсудпрома, а Гипрорыбфлоту было дано указание о передаче отдельных проектов малотоннажных судов в ЦКБ Минсудпрома и приостановлении работ над новыми техническими проектами и документацией. По этой причине часть специалистов института перешла в проектные организации Минсудпрома. На Гипрорыбфлот были возложены: разработка технических заданий на проектирование судов, экспертиза проектов, участие в экспертных комиссиях по рассмотрению технических проектов новых типов, а также в приемке и промысловых испытаниях головных судов.

В ЦКБ Минсудпрома совместно со специалистами Гипрорыбфлота созданы малотоннажные суда МРТР типа “Балтика” (пр.1328), МРСТ (пр. 1338П), МДС (пр. 1338К), МРС типа “Керчанин” (пр. 1330), МКРТМ типа “Лаукува” (пр. 12961), МРСТР (пр. 13301) и ряд других.

Малый рыболовный траулер рефрижераторный типа “Балтика”, выпускаемый серийно с 1971 г., используется не только на Балтийском море, но и на других бас-

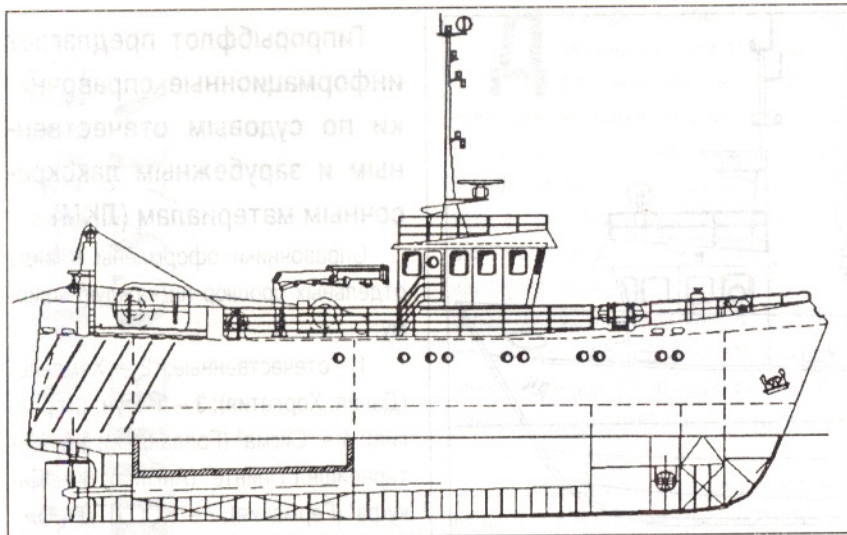


Рис. 1. МРТМ

сейнах.

Взамен физически и морально устаревших МРС-80 (пр. 116 и 389) и РБ-80 (пр. 174), в свое время широко распространенных в дальневосточных рыбоколхозах, разработаны суда типа МРС-225 (пр. 1322) многоцелевого назначения с более высокими промыслово-техническими характеристиками. Однако из-за низкой надежности механизмов массовая серия МРС-225 не пошла. Спроектированы две модификации малых судов – МРСТ (пр. 1338П) и МДС (пр. 1338К) с различным промысловым вооружением. В настоящее время они составляют основу прибрежного Дальневосточного флота и ведут добычу в радиусе 50 миль.

Для работы в более удаленных районах, а также участия в промысловых экспедициях в середине 50-х годов создано судно типа РС-300 (пр. 388) рассчитанное на траловый, кошельковый и дрейфтерный лов. В 60-х годах РС-300 были модернизированы (пр. 388М) и до сих пор эксплуатируются на Дальнем Востоке и других бассейнах.

В 1972 г. Минрыбхоз СССР принял решение о расширении строительства малотоннажных и маломерных судов на предприятиях отрасли, поскольку Минсудпром не мог полностью обеспечить поставок рыболовному флоту таких судов. В 70-е годы появились отделения Гипрорыбфлота в Николаеве и Астрахани. Николаевское отделение стало ведущей организацией отрасли по развитию и типизации маломерного промыслового флота, а Астраханское – по проблемам технологии строительства малотоннажных судов, внутриотраслевой и межотраслевой кооперации изделий и оборудования.

В феврале 1982 г. Минрыбхоз утвердил перечень перспективных типовых судов маломерного флота, разработанный николаевским отделением Гипрорыбфлота с целью упорядочения проектирования и строительства, а также сокращения числа типов. В перечень вошел 21 тип судов: боты промысловые самоходные, палубные (БП-10, БП-12, БП-14, БП-16 и БП-18); судно промысловое речное, несамоходное, палубное (СПР-10Н); лодки промысловые морские, самоходные, беспалубные (ЛП-7, ЛП-8, ЛП-9 и ЛП-10); лодки промысловые речные, самоходные, беспалубные (ЛПР-6, ЛПР-7, ЛПР-8 и ЛПР-9); лодки промысловые морские, несамоходные, беспалубные (ЛП-7Н, ЛП-10Н, живорыбные прорези ЛПТ-14Н и ЛПТ-18Н); лодки промысловые речные, несамоходные, беспалубные (ЛПР-6Н, ЛПР-8Н и живорыбная прорезь ЛПТР-15Н). Николаевским отделением была подготовлена рабочая конструкторская документация на строительство БП-10 (пр. 70290), БП-12 (пр. 70090), БП-14 (пр. 70150)

и ЛП-7 (пр. 70100), Астраханским – СПТР-10Н. Однако отсутствие отечественных главных двигателей, задержка с проектированием и изготовлением промысловых механизмов и другого комплектующего оборудования не позволили организовать серийное строительство судов. На Советском заводе промыслового судостроения были построены 4 судна типа БП-10, на Петрозаводской судовой верфи – 2 БП-14, на Ейском СРЗ – лодки ЛП-7 (пр. 70100).

С изменением экономической обстановки в России возникло большое количество индивидуально-частных, совместных предприятий, различных товариществ. Новые судовладельцы из-за недостатка средств вынуждены приобретать малотоннажные и маломерные суда, находящиеся в эксплуатации. Практически все они имеют большой сверхнормативный срок службы и в конечном итоге должны быть списаны и заменены более современными типами.

В последнее время Гипрорыбфлотом выполнены проработки ряда малотоннажных и маломерных судов.

**Малый рыболовный траулер морозильный МРТМ мощностью 440 кВт.** Предназначен для лова донным, близнецовым, пелагическим тралами по кормовой схеме, выработки разделанной и неразделанной рыбы. Продукция хранится в грузовом трюме при  $-28^{\circ}\text{C}$ , транспортируется и сдается на приемные суда или береговые базы (рис. 1).

Предусматривается вариант траулера с выпуском пресервов. Состав оборудования в рыбцехе определяется по согласованию с судовладельцем.

Длина, м: наибольшая – 27, между перпендикулярами – 24; ширина на миделе – 8,2 м; высота борта, м: до ГП – 3,8, до ВП –

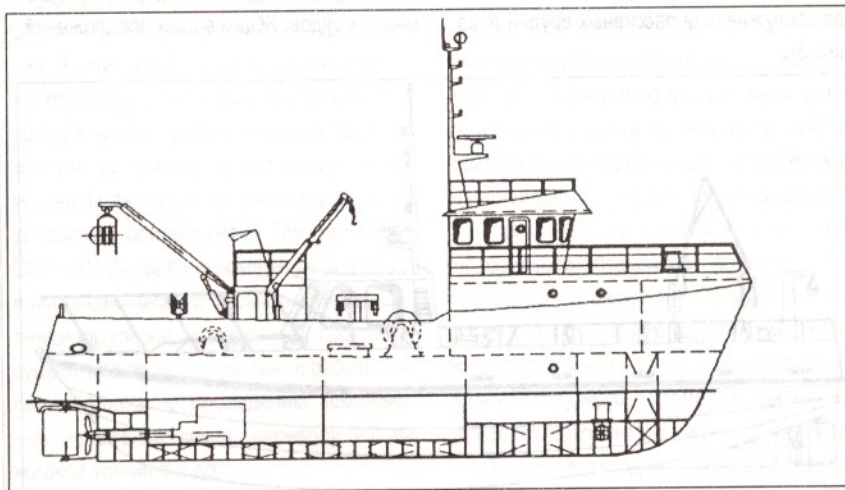


Рис. 2. МДС

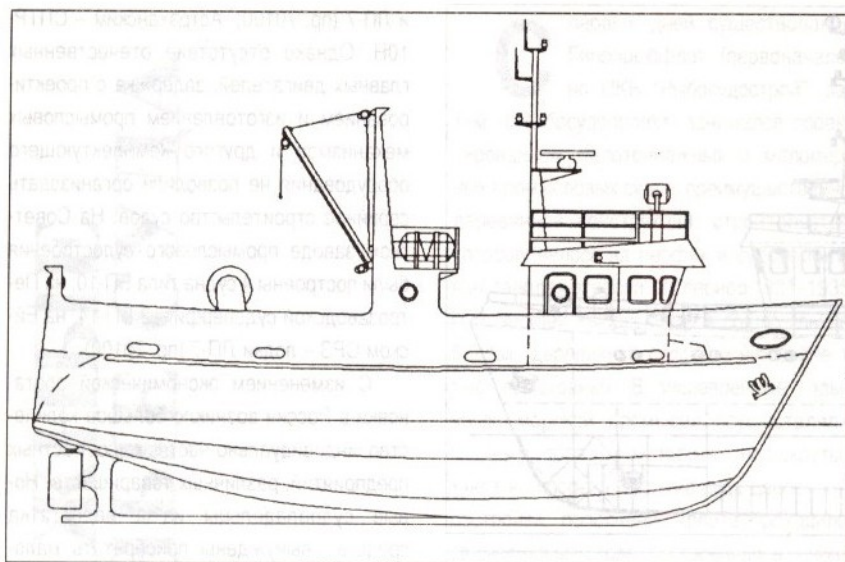


Рис. 3. БП-18

6,0; осадка по грузовой марке – 2,75 м; водоизмещение по грузовой марке – около 265 т; вместимость грузового трюма – около 100 м<sup>3</sup>; количество коечных мест – 10.

Проработана модификация этого судна – малый рыболовный дрейфтер-траулер морозильный (МРДТМ).

**Малое добывающее судно МДС мощностью 260 кВт.** Предназначено для лова рыбы кошельковым неводом, снюрреводом, обслуживания ставных неводов. Улов в свежем виде транспортируется на сдаточные пункты (рис. 2).

Длина, м: наибольшая – 22,5, между перпендикулярами – 20,0; ширина наибольшая – 6,5 м; высота борта до ГП – 3,1; осадка в грузу – 1,9 м; вместимость грузового трюма – около 45 м<sup>3</sup>; количество коечных мест – 7.

**Бот промысловый БП-18 мощностью 175 кВт.** Предназначен для лова рыбы близнецовым, донным, пелагическими тралами и буксировки промысловых лодок для обслуживания пассивных орудий лова (рис. 3).

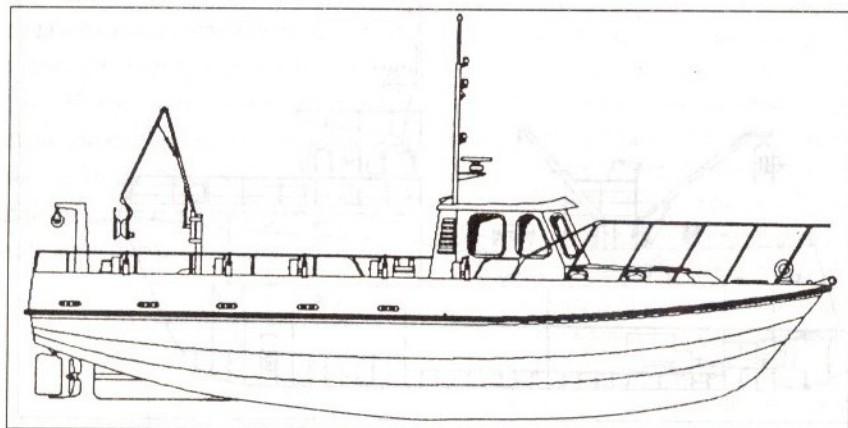


Рис. 4. БП-15

Длина, м: наибольшая – 18,02, между перпендикулярами – 15,60; ширина наибольшая – 5,40 м; высота борта на миделе – 3,20 м; вместимость грузового трюма – около 35 м<sup>3</sup>; количество коечных мест – 4.

**Бот промысловый БП-15 мощностью 110 кВт.** Предназначен для лова рыбы близнецовым тралом, ставными сетями, закидным неводом, донным ярусом механизированного удебного лова и буксировки промысловых лодок для обслуживания пассивных орудий лова (рис. 4).

Состав промысловых механизмов на судне устанавливается по согласованию с судовладельцем.

Длина, м: наибольшая – 15,0, между перпендикулярами – 13,5; ширина наибольшая – 4,2 м; высота борта на миделе – 1,6 м; вместимость грузового трюма – около 5 м<sup>3</sup>; количество коечных мест – 4.

Гипрорыбфлот приглашает судовладельцев к деловому сотрудничеству в области создания малотоннажных и маломерных судов. Ждем ваших предложений.

## Гипрорыбфлот предлагает информационные справочники по судовым отечественным и зарубежным лакокрасочным материалам (ЛКМ).

Справочники оформлены в виде отдельных брошюр на каждую фирму:

1 – отечественные; 2 – “Хемпель” (Дания, Хорватия); 3 – “Йотун” (Норвегия); 4 – “Сигма” (Голландия); 5 – “Интернейшнл Пейнтс” (Англия); 6 – “Лакуфа” (Германия); 7 – “КСС ЛТД” (Южная Корея); 8 – “Чугоку” (Япония).

В информационных справочниках представлены:

системы окрашивания основных судовых конструкций, включающие требования по подготовке поверхности, а также ориентировочный срок службы покрытий;

основные технологические характеристики ЛКМ, указанные в системах окрашивания;

характеристики зарубежных и отечественных ЛКМ, где приведены основные показатели аналогичных по назначению и составу ЛКМ;

совместимость покрытий на различных основах.

Системы окрашивания, технологические и сравнительные характеристики ЛКМ составлены на основании данных каталогов и консультаций со специалистами зарубежных фирм, отечественных руководящих документов, а также опыта применения этих материалов на судах морского флота.

Разработанные информационные справочники по судовым ЛКМ не имеют аналогов в России. Объем сведений, изложенных в изданиях, обеспечит Вам хорошую ориентацию на рынке зарубежных судовых ЛКМ.

**Обращаться в институт “Гипрорыбфлот”:**

190000, Санкт-Петербург, ул. М.Морская, 18–20.

Телефоны: (812) 312-76-21, (812) 219-13-15.

Телефакс (812) 314-60-36, для телеграмм ТРАЛ.