



el exitoso experimento

por robert barton

De acuerdo con los informes publicados, el Experimento parece ser un éxito, amén de su novedosa aplicación en las faenas de pesca con redes de arrastre y de cerco. En forma breve, sus características sobresalientes son las siguientes: eslora total, 131 pies 3 pulgadas (esto lo hace el mayor catamarán pesquero del mundo); eslora entre perpendiculares, 114 pies; manga total, 62 pies; manga de un casco, 24 pies; altura de francobordo, 13.4 pies. El tonelaje total es de 950 toneladas, siendo propulsado por dos motores diésel de 300 HP —uno en cada casco—, lo que le da una velocidad de nueve nudos en mar tranquilo. La capacidad de almacenaje de pescado es de 450 metros cúbicos (15 750 pies cúbicos); almacena combustible para 27 días, a toda velocidad, y tiene alojamiento para 33 tripulantes.

Las cubiertas de pesca facilitan grandemente las operaciones de arrastre. Cada cubierta, por ejemplo, tiene 72 pies de largo y una rampa en la popa. La parte superior de cada rampa gira hacia arriba, formando una compuerta en lo alto de la rampa cuando el barco está navegando; cuando las compuertas están bajas, durante los vientos fuertes, las olas nunca llegan a ellas por las rampas, no importando la dirección que siga el barco.

Este catamarán tiene tres gúinches de arrastre: de ellos, uno a proel de cada cubierta de arrastre y el otro en la superestructura de entre los cascos. La operación del lanzamiento de la red es como sigue: las redes se extienden en ambas cubiertas con las rabizas en los gúinches a proel. Suponiendo que la red de babor va a ser lanzada primero, las puertas de arrastre son suspendidas fuera de borda del pórtico fijo de popa (a ambos lados de la rampa de babor de dicha popa). El calabrote de arrastre de la puerta de babor es conducido, por vía de los bolardos, al costado de dicho babor y a través de la cubierta del mismo, pasando después al tambor izquierdo del gúinche en la superestructura.



El motopesquero Experimento, gracias a su doble casco, puede realizar ya capturas considerables



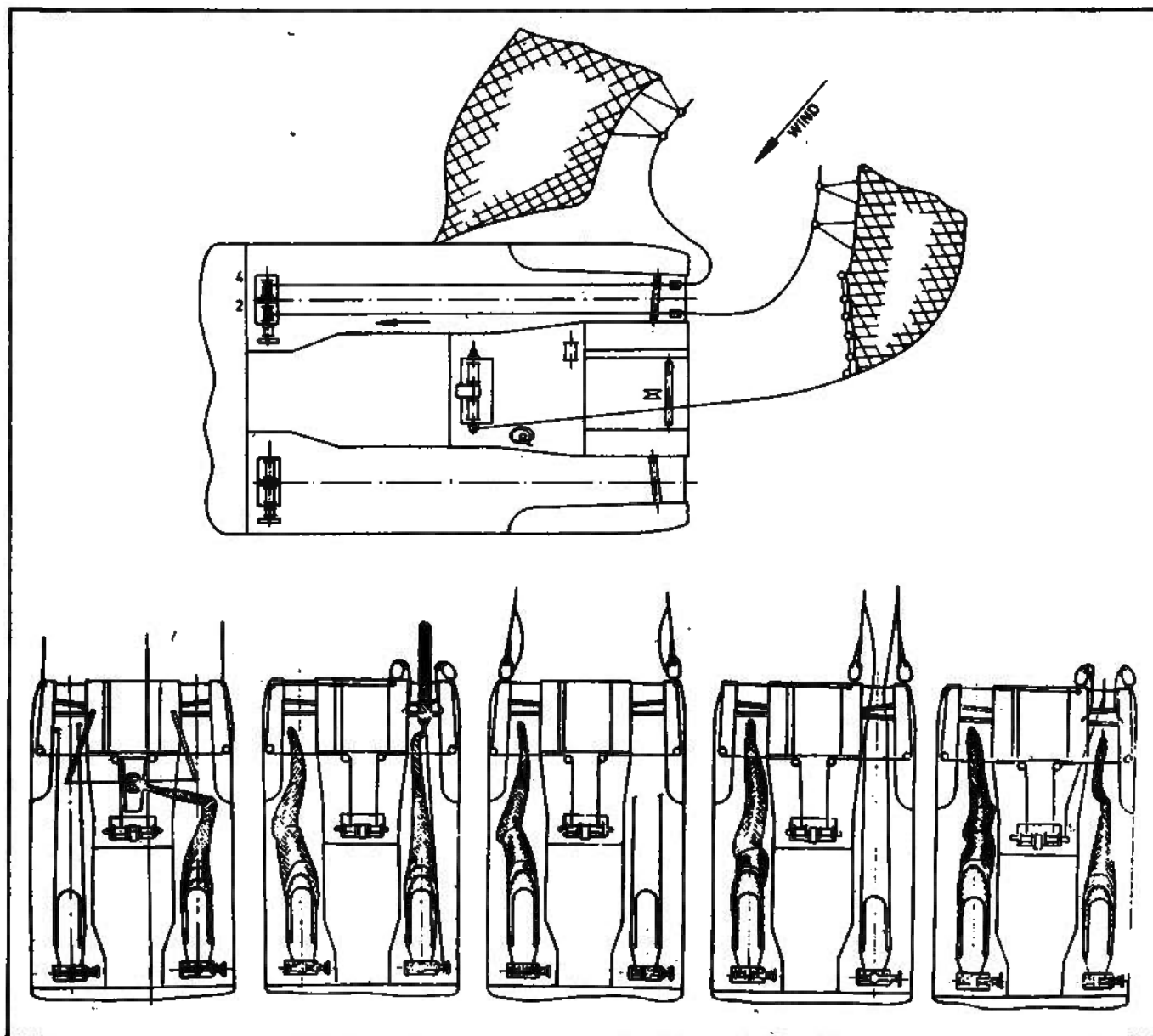
Poco después de las pruebas definitivas, el pesquero catamarán Experimento se lanzó a navegar

Por otra parte, el calabrote de la puerta de estribor pasa directamente, a través de la popa del barco, a la sección final de la popa de estribor y, de allí, al tambor de estribor del güinche en la superestructura. La red es dejada llevar por la corriente detrás del barco y las rabizas se conectan a las puertas de arrastre por vía del cable que une dicha rabiza con la puerta en la forma convencional. La puerta a estribor de la cubierta de babor, que está montada en un carro, es transportada a través de la popa del barco a la sección de estribor. Es entonces que las puertas se sueltan y, prácticamente, todo el ancho del barco se utiliza para darle extensión horizontal al aparejo.

2 Según la descripción, la red de arrastre usada por el Experimento es de 24.60 metros (81 pies), provista de 70 flotadores de vidrio con un diámetro de 70 milímetros cada uno. Un total de 418 libras de plomo se ajustan a la relinga.

Con respecto a la operación de izar la red, ésta sigue el mismo método que la del lanzamiento; las puertas se llevan a cada sección de la popa; la puerta de estribor se monta en el carro, que la transporta hacia el costado de estribor de la rampa de babor. Las rabizas se desconectan y la red se iza a la cubierta de labor. El tambor de calabrote del güinche a proel alza el saco por la rampa y la captura se vacía en la plataforma que está entre los cascos. Inmediatamente después que las rabizas han sido separadas de las puertas, la red de la cubierta de estribor es lanzada y, de esta manera, mientras una red se está calando, la otra ya está siendo vaciada de su captura. Esto significa que casi siempre hay durante la pesca una red en el fondo, por lo que se ha calculado que el Experimento gana un 33% de tiempo de arrastre sobre los arrastreros convencionales del mismo tamaño. Además, se puede dedicar mucho más tiempo a inspeccionar y reparar las redes, mientras que en un arrastrero convencional la pesca tiene que ser detenida al efectuarse las reparaciones.

Otra de las características singulares del Experimento es la siguiente: un arrastrero convencional, de 800 caballos de fuerza, remolca una red de 80 pies con puertas de 32 pies cuadrados. Sin embargo, el Experimento, con 600 caballos de fuerza, puede remolcar una red del mismo tamaño con puertas ovaladas de 21 pies cuadrados, debido a que los puntos de remolque tienen 52 pies de separación. Por esta razón unas puertas más pequeñas le dan tan buena extensión horizontal como la que se obtiene en arrastreros convencionales, en tanto que se requiere menos potencia para remolcarlas. Por otra parte, los resultados de recientes viajes exploratorios indicaron que se necesita más potencia para que la cadencia del método de transportador, en el cual una red es lanzada mientras otra es izada,



A la izquierda, método de manipulación del arte. Abajo, secuencia de una operación con los dos arrastres (alternativamente tal y como se describe en el texto)

no se rompa cuando el barco está maniobrando contra el viento y la corriente.

Durante los viajes de prueba del Experimento a los Bancos George, se comparó su funcionamiento con el de un arrastrero convencional de alrededor de 400 caballos de fuerza operando en las mismas aguas. Y, aceptando el funcionamiento del arrastrero convencional como de un 100%, el del Experimento fue como sigue: captura, por día de arrastre, 164%; alza, por día, 133%; duración de los arrastreros, 114%; captura, por hora de arrastre, 144%; captura obtenida por cada miembro de la tripulación, 119%.

La mayor captura, de una solaizada, fue de 15 toneladas, y la estabilidad del barco fue tal que, durante el alza de aquélla, el ángulo de inclinación excedió en ningún momento el $\frac{1}{2}$ grado. Además, la captura sufrió poco daño, ya que fue descargada en una cubierta relativamente estable.

El Experimento, como se sabe, emplea redes pelágicas de fondo y redes de cerco. Para el manejo de esta última, el catamarán está equipado con un motón movido por energía eléctrica con velocidad de alza de 42 pies por minuto (el motón está situado a popa, en el centro de la plataforma que une los dos cascos). Desplegada, la red tiene un largo —de relinga de corcho y de relinga de plomo— de 2.100 pies, una altura de 313 pies y, totalmente aparejada, pesa alrededor de 18 000 libras. Las rabizas y jaretas son manejadas por el gúinche de la superestructura de la plataforma y por el gúinche arrastrero, a proel de una de las cubiertas arrastreras. Durante el alza la red es traída al lado del barco, cerca de la



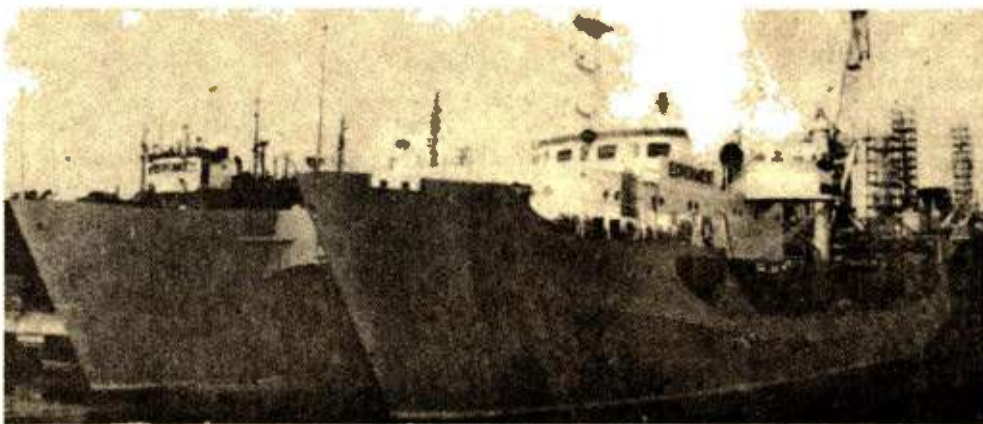
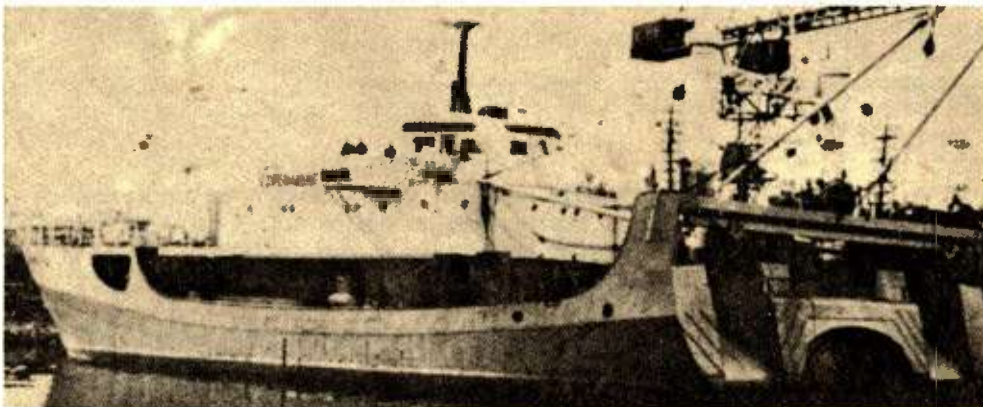
15 toneladas en una sola izada

popa, desde donde el pescado se puede cargar o bombear con una bomba RB-150.

También, durante la pesca de cerco, se puede obtener un gran provecho de las hélices del barco. . . Si, por ejemplo, la red está siendo izada hacia la sección de la popa de estribor, se utiliza solamente el motor de babor, lo que evita que el barco se mueva en dirección a la red. Efectuando las pruebas, por cierto, comprobó que el barco podía pasar de la pesca de arrastre a la de cerco en 30 minutos aproximadamente.

3 Podemos señalar, en resumen, que independientemente del éxito real de operaciones pesqueras del Experimento, sus constructores se muestran particularmente satisfechos de las habilidades marineras del barco. Y es para menos: la embarcación ha sido puesta a prueba en dos largos viajes uno en las zonas del Mar del Norte y el Atlántico Noreste, y otro —de 154 días en el Atlántico Noroeste, donde pescó en los Bancos George y fuera de las costas de Nueva Inglaterra. Estando de costado a la marejada, el balanceo

Esta vista de popa del Experimento muestra las dos rampas —una en cada casco— por las que se efectúa el lanzamiento del arte



El doble casco, indudablemente, le proporciona al Experimento una gran estabilidad

del barco fue de poca amplitud —regularmente 3.8 grados en fuerza mientras que el ángulo inclinación fue de 12 a 15 grados en fuerza 7-9. En otra parte, el cabeceo fue casi el mismo al de un buen arrastrero convencional; sin embargo, una característica del funcionamiento del Experimento fue que, aún con vientos fuertes de fuerza 8, el barco no encapilló golpes de mar y, en ningún momento, su cubierta de labor estuvo inundada de agua. De ahí que el efecto de los golpes de mar en la estructura del puente entre los cascos, fue mínimo —aunque ruidoso—, y la tensión en la plataforma entre los cascos, nunca fue mayor a un décimo de lo permitido en el diseño y construcción de este tipo de no arrastrero que, con justa lógica, hace que los constructores y técnicos soviéticos se sientan plenamente satisfechos del mismo.

MyP!