

Инж. Л. Н. ПЕЧЕНИК

## Опыт использования судов типа ЧМТ на осенней хамсовой путине

**В** мае 1947 г. Крымский трест принял первые суда ЧМТ (черноморские малые траулеры). Это — суда композитной конструкции, деревянные с металлическим набором, чистой грузоподъемностью 65 т, с двигателем 120—150 л. с.

Траловые лебедки на половине этих судов ручные.

По расположению палубных надстроек, лебедки жилых и служебных помещений ЧМТ ничем не отличались от обычных судов, предназначенных для работы с тралом, и должны были быть использованы для освоения и развития активного про-

мысла пелагических рыб в Черном море, в основном пелаמידы, а в свободное от промысла пелаמידы время — хамсы и дельфина. Для этого ЧМТ надо было соответственно переоборудовать.

Суда для лова пелаמידы, ставриды и других пелагических рыб в Черном море должны быть приспособлены для работы с кошельковыми орудиями лова, т. е. представлять тип сейнера, чему ЧМТ мало соответствовали.

По техническому заданию, составленному Крымским трестом, был изготовлен первоначальный

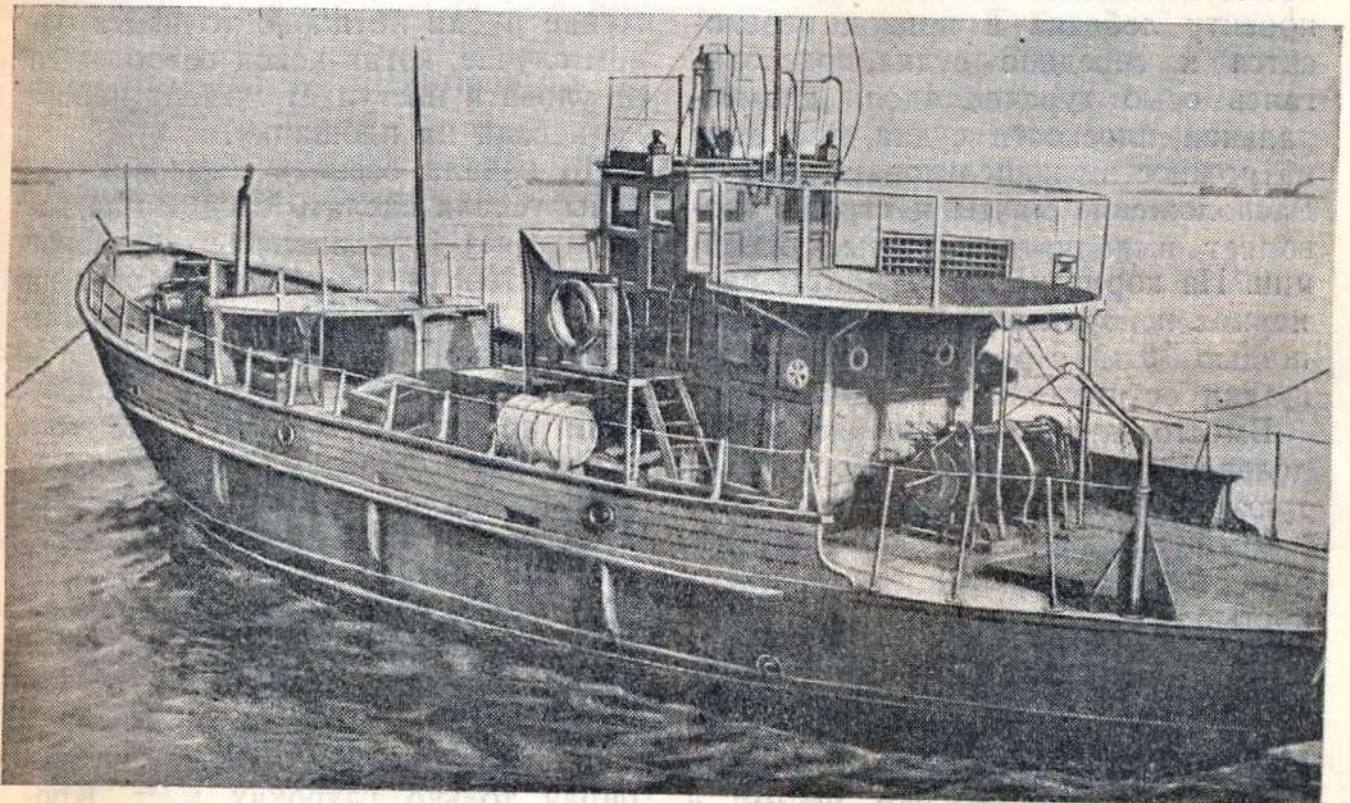
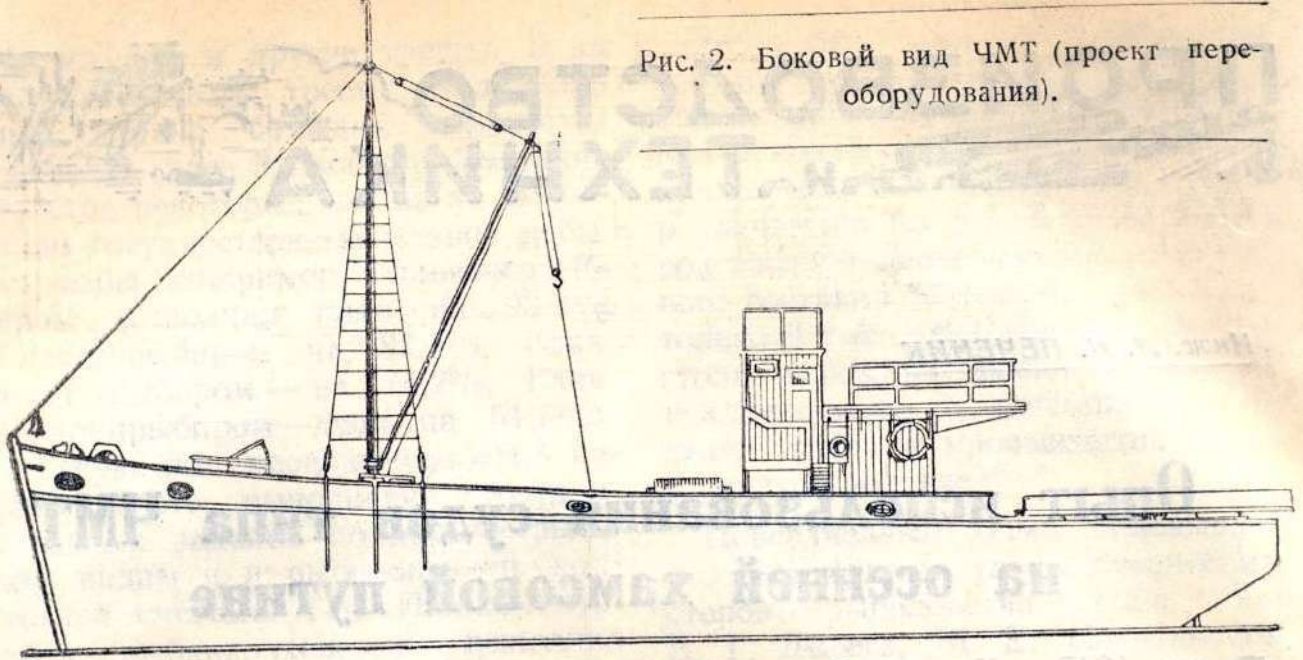


Рис. 1. Черноморский малый траулер до переоборудования.

Рис. 2. Боковой вид ЧМТ (проект переоборудования).



проект, впоследствии законченный Керченской экспериментальной базой, по которому ЧМТ приспособлялся как для лова хамсы, так и для работы с кошельковым неводом и дельфиньим аламаном в Черном море.

Общий вид ЧМТ до переоборудования показан на рис. 1.

Переоборудование ЧМТ заключалось в следующем (рис. 2 и 3).

Лебедка, находившаяся на корме не позволяла установить сейнерную площадку нужных размеров и создать необходимую площадь для работы с кошельковым неводом. По проекту лебедка и привод переносятся к середине судна, располагаясь осью турачек вдоль диаметральной плоскости судна, что дает возможность кошельковать невод. Расположение мачты и стрелы позволяет выполнять грузовые операции. На корме устанавливается сейнерная поворотная площадка с площадью 18 м<sup>2</sup> с ролем, поворот площадки осуществляется вручную.

Вместо жилых помещений в миделевой части судна оборудуется трюм грузоподъемностью 65 т.

Устанавливается грузовое устройство (мачта, стрела) грузоподъемностью 1 т.

Путем внутреннего переустройства количество мест в носовом кубрике увеличивается до 11. Оборудуется кормовой кубрик на 8 мест. Вместе с одним жилым местом в рубке всего получается 20 мест

(обычно судовая команда и бригада кошелькового судна состоят из 18 чел.).

В носовой части судна оборудован камбуз с продуктовыми шкафами.

Не совсем удачное расположение рубки между неводной площадкой, лебедкой, трюмом и грузовым устройством является вынужденным, так как рубка расположена над машинным отделением и при переносе рубки все равно потребовалось бы устраивать светлый машинный люк, что в одинаковой степени неудобно. Указанное расположение рубки неудобно только в одном случае, когда невод освобожден от улова и наступает момент сборки невода на площадку.

До начала осенней хамсовой путины успели сделать следующие работы: 1) установить грузовое устройство; 2) оборудовать трюм на 65 т и 3) оборудовать кормовой и переустроить носовой кубрики.

К началу хода хамсы в Керченском проливе все ЧМТ, частично указанным образом переоборудованные, вступили в путину. Первоначально бригады-аламанщики неохотно соглашались работать на ЧМТ. Это объяснялось привычкой керченских бригадиров к судам с меньшей осадкой (1,8—2,4 м), с которых можно ловить на любых глубинах Керченского пролива, не выбирая только глубоких мест. Кроме того, обычные низкобортные мо-

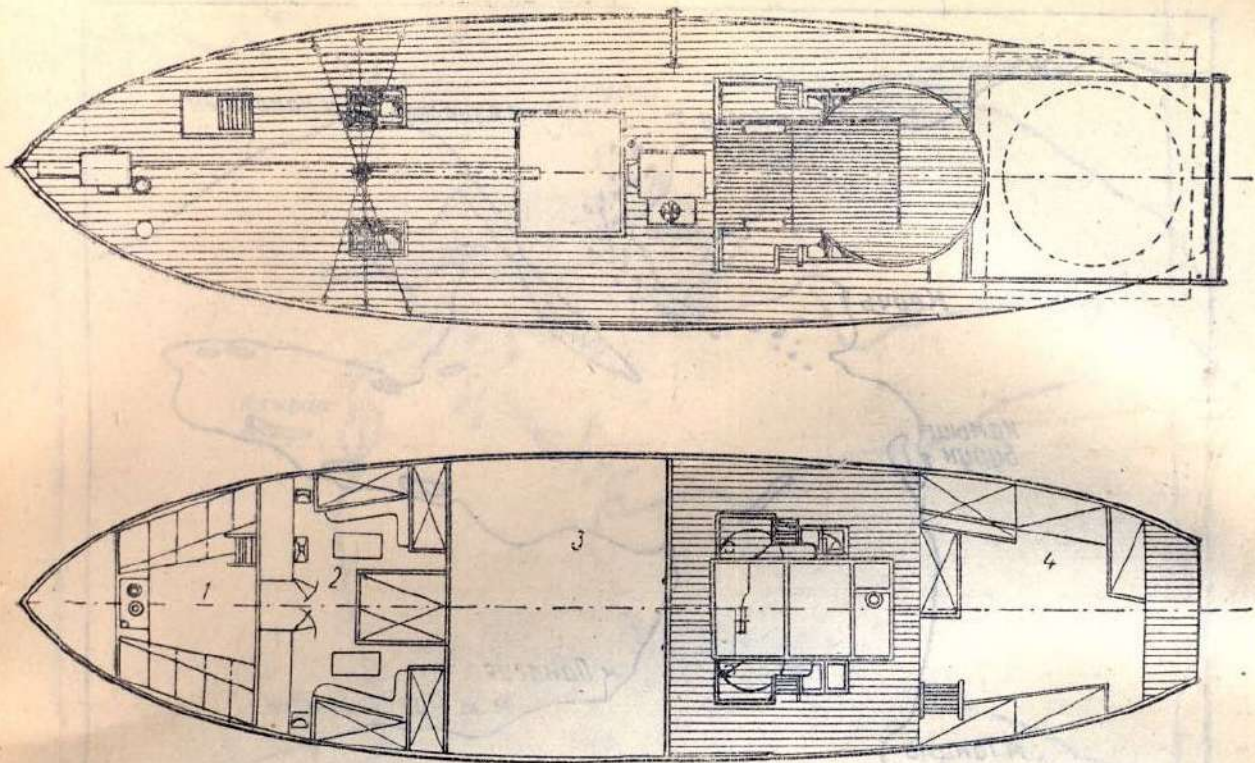


Рис. 3. Проект переоборудования ЧМТ (вид палубы и расположение отсеков):  
1 — камбуз; 2 — носовой кубрик; 3 — трюм; 4 — кормовой кубрик.

тоботы удобнее при выгрузке улова. Между тем обычные мотоботы имеют ряд крупных недостатков. Из-за малой емкости их трюма часть улова при хороших заметах (свыше 200 ц) приходится выпускать в море. Отсутствие жилых помещений вынуждает рыбаков в любое время суток и при любой погоде находиться на палубе; поэтому бригада уходит на лов утром, а к ночи должна возвращаться на базу. К недостаткам существующих мотоботов относится также их тихоходность (в среднем не больше 5—6 миль) и т. д. Во всех этих отношениях ЧМТ очень выгодно отличаются от мотоботов. Судовая команда и рыбаки обеспечиваются жильем и, следовательно, не зависят от берега. Скорость хода ЧМТ составляет 8—9 миль. Сюда же надо отнести большую емкость трюма, хорошие мореходные качества и неограниченный район плавания.

При благоприятных гидрометеорологических условиях хамсовая путина в самом проливе продолжается от 10 до 16 дней (иногда больше). Аламанские бригады встречают хамсу в предпроливном пространстве и облавливают ее во время хода через пролив. Потом лов

продолжается уже в Черном море, начиная от мыса Панагия — Железный Рог до Новороссийска — Туапсе; в редкие годы хамса останавливается на зимовку в районе Сухуми.

В осеннюю путину 1947 г., вследствие штормовой погоды, совпавшей с началом хода хамсы через пролив, и наличия Тузлинской промойны (через которую хамса быстро проходит в Черное море), интенсивный лов аламанскими бригадами собственно в самом проливе продолжался всего три дня. Когда установилась нормальная погода, хамса была уже в районе Железного Рога — Благовещенки, т. е. в Черном море на расстоянии шести-семи ходовых часов от Керчи.

Промысловая обстановка, сложившаяся в осеннюю хамсовую путину 1947 г., характеризуется данными разведывательных полетов, приведенными на рис. 4—6.

Начало входа хамсы в пролив отмечено 10 сентября (рис. 4).

В самом начале путины, под влиянием сильных северо-восточных ветров силою 7—8 баллов, значительная часть хамсы прошла пролив и находилась уже в районе Пан-

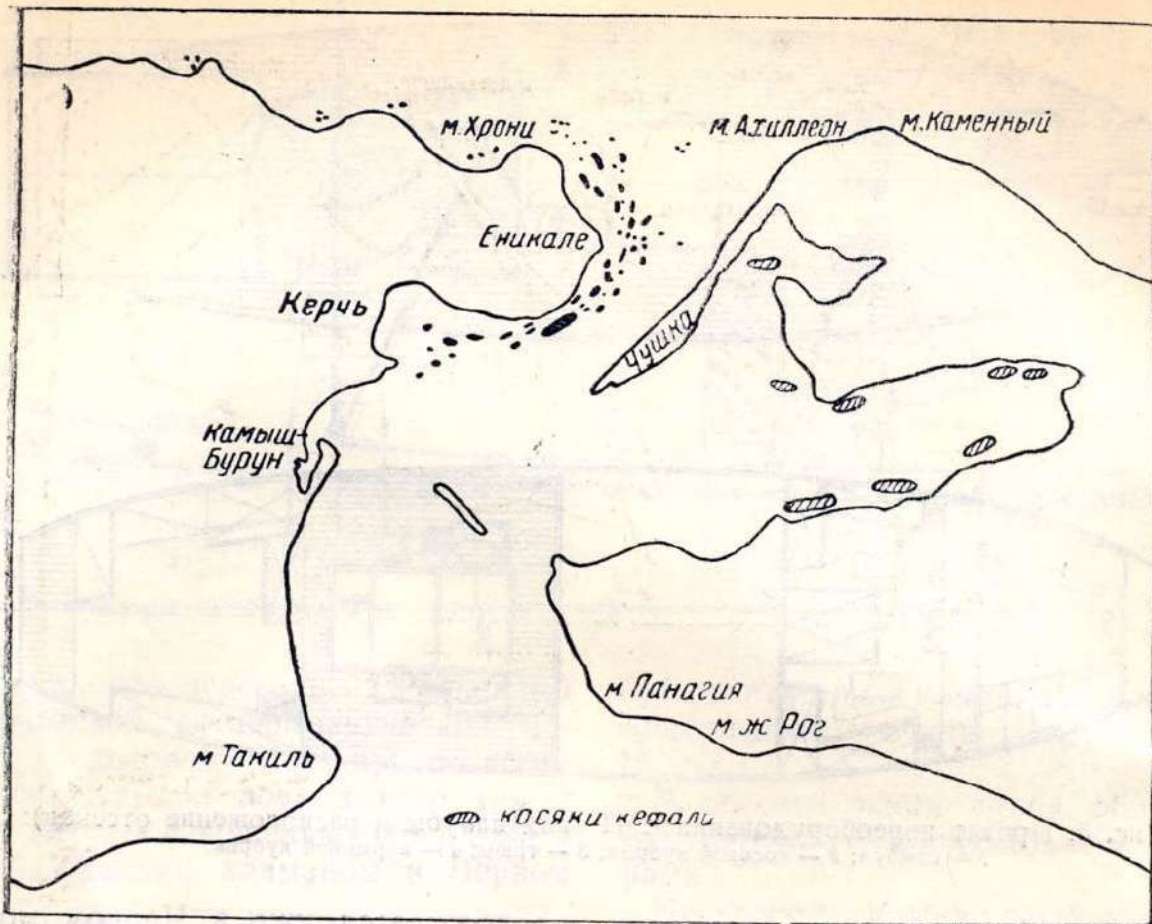


Рис. 4. Распределение хамсы по данным разведывательного полета 10 сентября 1947 г.

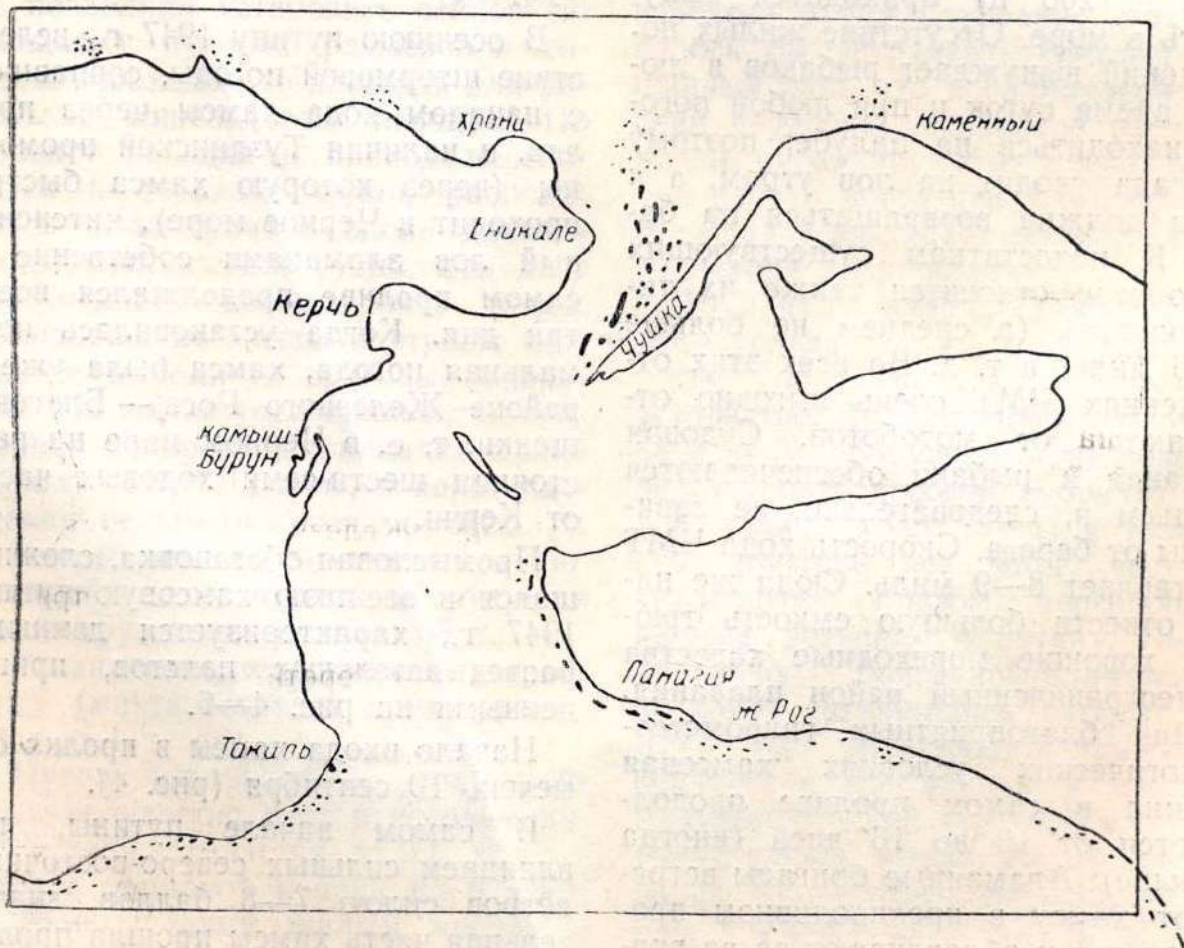


Рис. 5. Распределение хамсы по данным разведывательного полета 14 сентября 1947 г.

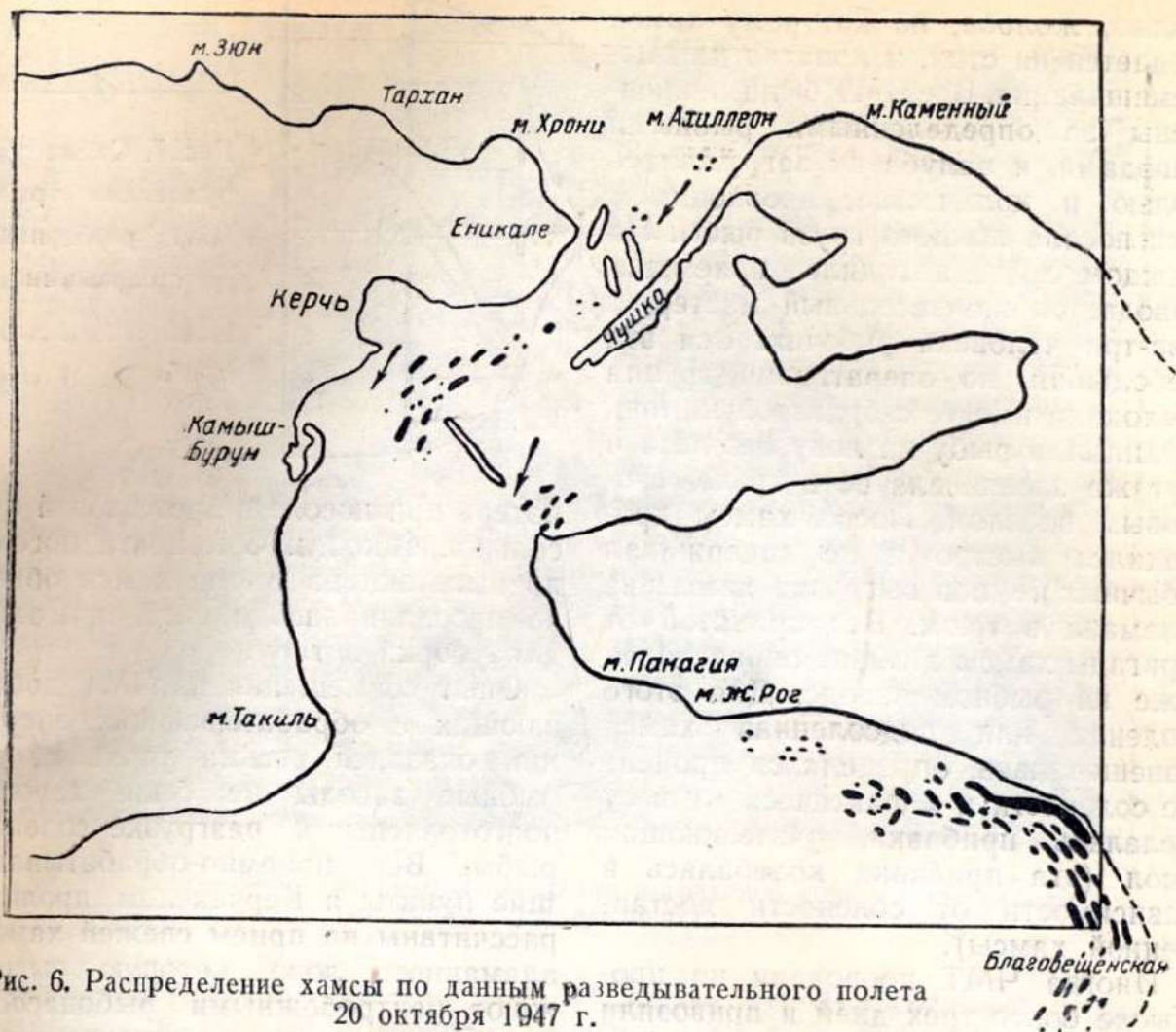


Рис. 6. Распределение хамсы по данным разведывательного полета 20 октября 1947 г.

гия — Железный Рог, мыс Такиль (рис. 5).

После ряда штормовых дней, при сильном северо-восточном ветре, 20 октября (максимальный по вылову день за всю путину) основная масса хамсы была в районе Благовещенки, где работали все аламанские бригады (см. рис. 6).

Такая обстановка значительно усложнила промысел. Аламанские бригады вынуждены были, базирясь на приемно-обрабатывающие базы в районе Керчи, затрачивать по 14—15 часов на переход к местам лова и обратно. Некоторое время большинство бригад фактически выходило на лов один раз в двое суток. В этих условиях со всей очевидностью обнаружилось указанные преимущества ЧМТ. Будучи довольно крупными промысловыми судами, с хорошими мореходными качествами, с трюмом емкостью 65 т, с жилыми помещениями не только для судовой команды, но и для бригады рыбаков, ЧМТ могли находиться на лову по два-три дня

и более, не тратя дорогого времени на непроизводительные пробеги от рыбного завода к месту лова.

Оставался нерешенным вопрос, как поступать с дневным уловом, который, при несколько разреженной концентрации ходовой хамсы, редко заполнял бы весь трюм (на заполнение всего трюма могло потребоваться два-три дня). Первые несколько дней бригады, работавшие на ЧМТ, вынуждены были после дневной работы возвращаться с загрузкой трюмов от 30 до 60%, привозя свежую хамсу. Переход от района Железный Рог — Благовещенка до Керчи длился не менее семи часов. За это время и при волнении в 4—5 баллов жирная осенняя хамса перетиралась, а частично превращалась в утиль. Тогда Крымский трест принял решение совместить на рыболовецком судне добычающие и обрабатывающие операции. Технология посола хамсы весьма не сложна. Весь инвентарь состоит из небольшого стола, на котором перемешивается хамса с

солью, жолоба, по которому хамса подается на стол, и лопатки для перемешивания. Все ЧМТ были закреплены за определенными рыбными заводами, и палуба их загружалась солью в количестве, необходимом для посола полного груза рыбы. На каждом судне находился приемщик завода, он же засольный мастер, и два-три человека рабочих. Вся эта небольшая, но оперативная группа выходила вместе с бригадой на лов, принимала рыбу на лову без веса и тут же засаливала ее в трюме стоповым посолом. Посол хамсы проводился быстро и не задерживал обычных темпов выгрузки хамсы из аламана в трюм. Вес принятой от бригады хамсы в сырце определялся уже на рыбном заводе. Для этого соленая или подсоленная хамса взвешивалась, определялся процент ее солености и к фактическому весу делалась прибавка, учитывающая усол (эта прибавка колебалась в зависимости от солености доставленной хамсы).

Иногда ЧМТ проводили на промысле более трех дней и привозили полные трюмы соленой хамсы хорошего качества. Потери от стопового посола, ввиду кратковременного нахождения хамсы в соленом виде в трюме, не превышали нормальных

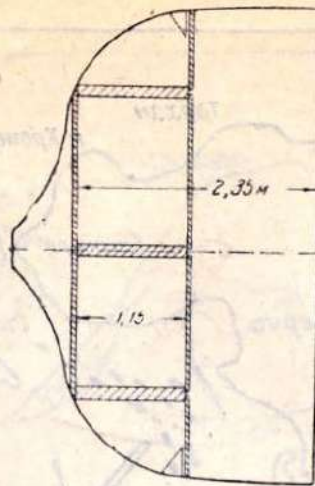


Рис. 7. Схема оборудования трюма ЧМТ разборными стеллажами.

потерь при посоле в брезентовой посольной емкости. С момента посола до выгрузки из трюма хамса обычно просаливалась и была пригодна для уборки в тару.

Опыт совмещения на ЧМТ добывающих и обрабатывающих операций оказался весьма удачным, но рыбные заводы не были хорошо подготовлены к разгрузке соленой рыбы. Все приемно-обрабатывающие пункты в Керченском проливе рассчитаны на прием свежей хамсы аламанного лова, которую выгружают центробежными рыбонасосами, элеваторами или кранами-уко-синами, а в некоторой части вручную ведрами. Выгрузка же соленой хамсы рыбонасосами исключалась из-за непригодности трюмов

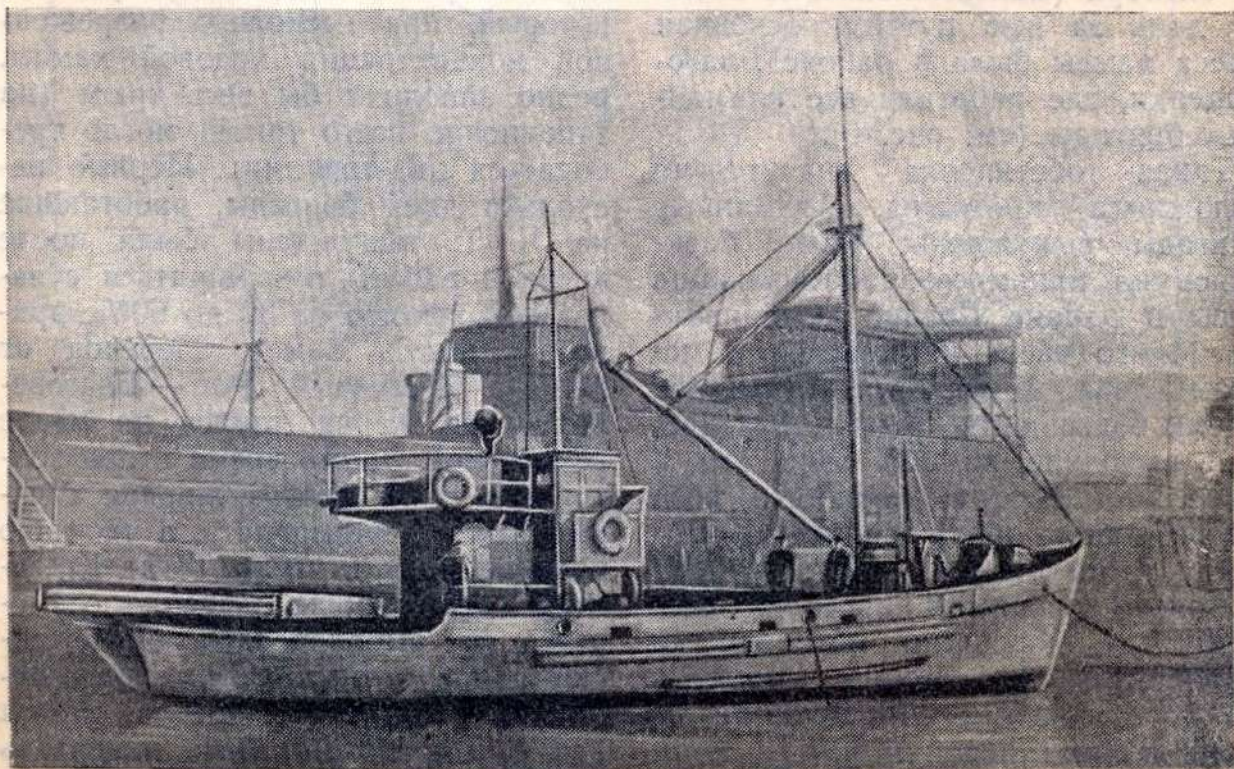


Рис. 8. Общий вид судна типа ЧМТ, переоборудованного для лова кошельковым неводом.

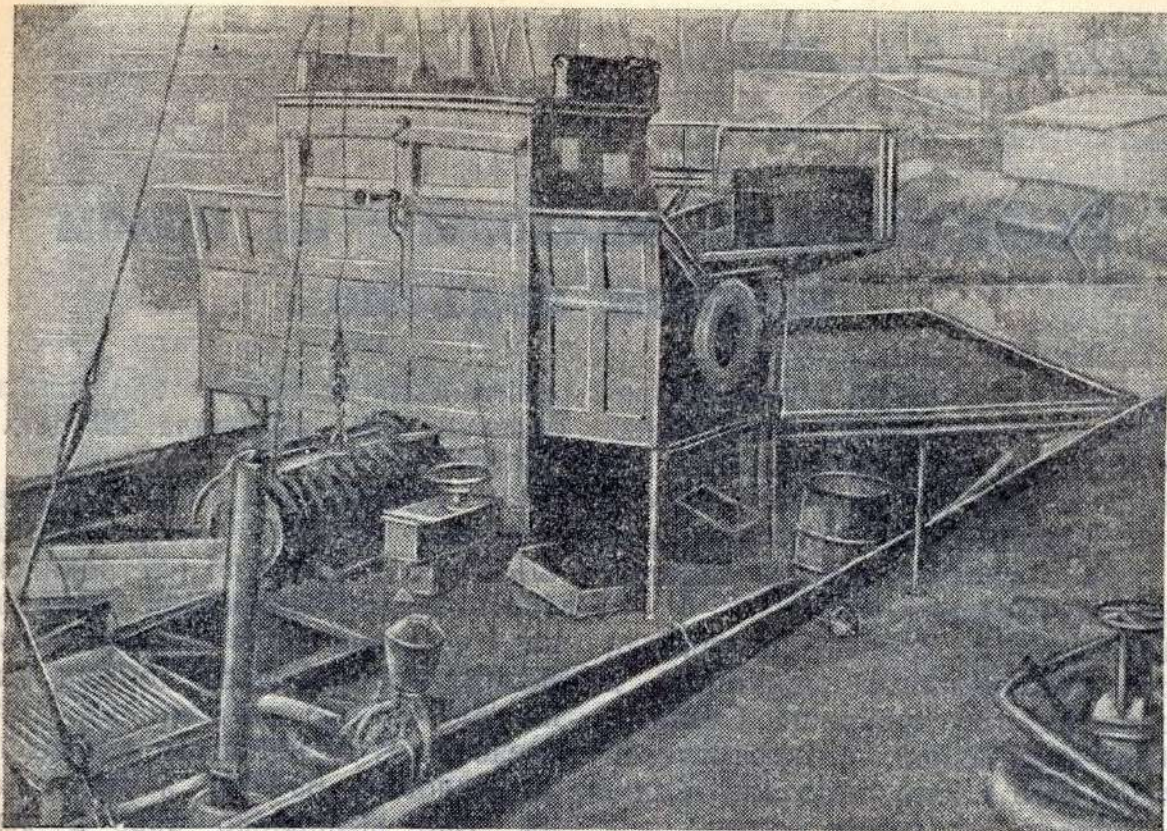


Рис. 9. Расположение поворотной площадки и траловой лебедки для работы по кошелькованию невода.

для заливки тузлуками до образования пульпы, а производительность выгрузки элеваторами и кранами-укосинами очень низка, так как соленую спрессованную при стоповом посоле хамсу приходится насыпать в бадью вручную или набрасывать лопатой в движущиеся ковши элеватора.

При переходе судов на промысел вдали от обрабатывающих баз и устройстве временных приемно-посолочных пунктов на промысловых судах типа ЧМТ, рыбные заводы должны выгружать хамсу только рыбонасосами, имея возле них баки с тузлуками для заливки трюмов до образования там пульпы.

Для доставки выловленной хамсы свежем необходимо соответственно приспособить трюмы ЧМТ. С этой целью можно оборудовать трюм разборными стеллажами (рис. 7), чтобы уменьшить высоту слоя свежей хамсы до нормальной (не вы-

ше 1—1,2 м). Это позволит привозить с мест лова свежую хамсу, не снижая ее качества.

Летом 1948 г. одно судно типа ЧМТ, принадлежащее Керченской экспериментальной базе, было полностью переоборудовано (по изложенному выше проекту) для работы с кошельковым неводом (рис. 8 и 9). На корме установлена поворотная площадка. Лебедка типа Де-маг, стоявшая на корме, перенесена и установлена между грузовым люком и рубкой по диаметральной плоскости. Судно ловило хамсовым кошельковым неводом в осеннюю путину 1948 г. и показало хорошие промысловые качества при работе в районах южной части Керченского пролива и Черного моря.

В условиях Азово-Черноморья ЧМТ могут сыграть большую роль в освоении почти нетронутых рыбных богатств Черного моря. Поэтому надо скорее закончить их переоборудование.