

Новая схема спуска и подъема трала на рефрижераторных судах с кормовым тралением

В 1955 г. промысловый флот пополнился траулерами нового типа. На этих судах в отличие от промысловых судов старого типа трал спускается и поднимается по слипу на корме траулера.

Внедрение траулеров с кормовым тралением — большой шаг вперед. Но при освоении техники работы с тралом на судах с кормовым тралением были выявлены и недостатки.

На новых судах с кормовым тралением невозможно поднимать уловы весом свыше 12—15 т, так как траловое устройство не позволяет делить уловы на части перед подъемом на судно.

Работа по приему и отдаче траловых досок на таких траулерах требует большого физического напряжения. Кроме того, место подвеса досок не позволяет увеличить их размер. Если увеличить траловые доски, то они будут закрывать вход на слип и препятствовать подъему улова.

Ваерные тележки в процессе эксплуатации часто выходят из строя и требуют больших затрат и много времени для их ремонта.

Работы по спуску-подъему трала связаны с потерей промыслового времени на различные вспомога-

тельные операции: присоединение и отсоединение ваерных кареток к цепям на кабелях, отдачу лапок траловых досок, остановки траловой лебедки и набор вручную слабины тросов.

В процессе освоения техники работы с тралом на траулерах типа БМРТ выявилась необходимость замены сложной по своему устройству и неудобной в эксплуатации промысловой схемы на более простую.

Такая схема была предложена и разработана в экспериментальной базе тралового флота на основе предложений специалистов флота.

Новая промысловая схема (см. висунок) была применена на рыболовном рефрижераторном траулере «Жигулевск». В настоящее время проводятся ее промысловые испытания.

Новая схема отличается от применяемой до настоящего времени схемы проводкой ваеров, отсутствием подвижных ваерных кареток и наличием траловых дуг. Для ее внедрения требуется некоторая переделка траловой лебедки.

Для работы по новой промысловой схеме на главной палубе в районе кормовых кнехтов устанавливаются траловые дуги. На стенках слипа

устанавливают направляющие ролики по типу бортовых роликов рыболовных траулеров. Турочки вспомогательного вала траловой лебедки заменяют барабанами для постоянно закрепленных вытяжных концов. Винтовое включение кулачковой муфты вспомогательного вала заменяют рычажным. На вспомога-

вспомогательный вал удерживают тормозом. Включают ваерные барабаны и приступают к выборке кабелей. Одновременно с растормаживанием малых барабанов травят вытяжные концы до тех пор, пока клячовки трала не подойдут к подвесным роликам траловых дуг. Гаки вытяжных концов отключают от кля-

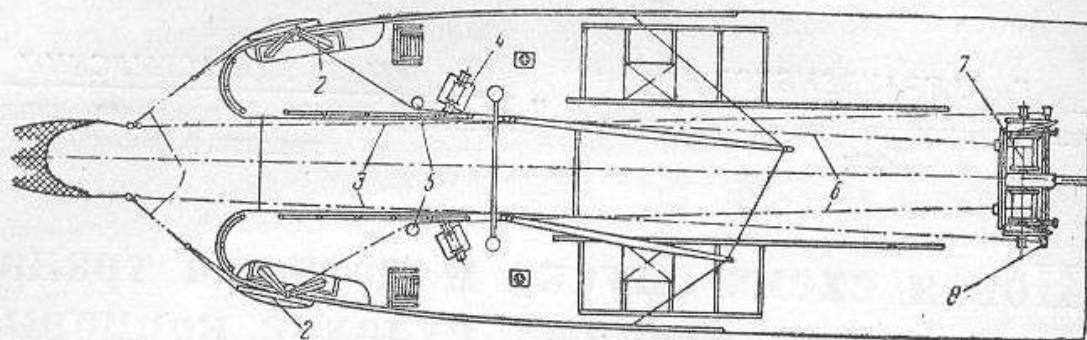


Рис. 1. Новая схема спуска и подъема трала:
1 — кабели; 2 — траловые дуги; 3 — вытяжные концы; 4 — грузовая лебедка; 5 — направляющие ролики; 6 — ваера; 7 — траловая лебедка; 8 — барабаны для вытяжных концов.

тельном валу лебедки устанавливают ленточный тормоз.

Работы по переоборудованию траулеров типа БМРТ не сложны и могут быть выполнены в течение межрейсовой стоянки. Так было сделано на траулере «Жигулевск».

По новой схеме ваера с барабанов лебедки проходят на направляющие ролики и через подвесные ролики траловых дуг сходят за корму. Доски и лапки досок присоединяют к ваеру обычным способом как на бортовых траулерах при помощи шкентеля, гака, переходного конца и пропускной восьмерки.

Перед спуском трал укладывают на промысловой палубе кутком к корме. Вытяжные концы от барабанов вспомогательного вала крепят к клячевкам. Судну дается ход. При помощи канифас-блока и троса с глаголь-гаком конец кутка трала стягивается по слипу в воду, затем глаголь-гак перехватывается за грунт. В результате этого и под действием кильватерной струи трал вытягивается за судном. Барабаны вытяжных концов при помощи муфты переводят на холостой ход, а

чевок и закрепляют в районе дуг, где они и остаются до подъема трала. Травят кабели до момента упора скоб переходных концов в лапки траловых досок. Включаются гаки, шкентеля досок и ваера. Подбирают слабины ваеров и освобождают цепи крепления траловых досок. Затем в воду стравливают доски и ваера на нужную длину. Все операции с траловыми досками выполняют так же, как на траулерах с бортовым тралением.

По окончании траления выбирают ваера до подхода досок к подвесным роликам траловых дуг. Доски берут на стопорные цепи. Дают слабины ваерам, отключают шкентеля досок и продолжают выборку кабелей до подхода клячовок к подвесным роликам траловых дуг. Гаки вытяжных концов присоединяют к клячевкам. Затем соединяют малые барабаны и приступают к выборке вытяжных концов; при этом ваерные барабаны растормаживаются для свободного стравливания кабелей. Клячовки при помощи вытяжных концов подтягивают к траловой лебедке. Дополнительными вы-

тяжными концами при помощи тугачек лебедки поднимают грунтоп, траловый мешок и улов.

Испытания на БМРТ «Жигулевск» показали, что новая промысловая схема значительно упрощает работы по спуску-подъему трала, сокращает затраты времени на выполнение этих операций и дает ряд других преимуществ.

Расположение траловых досок по бортам корабля позволяет применять доски любого размера, что имеет большое значение для создания наиболее уловистого трала. Кроме того, распорные доски выходят к бокам кильватерной струи, что облегчает их спуск.

Работа по приему и отдаче траловых досок проводится в безопасном для личного состава месте и ничем не отличается от условий прие-

ма носовых досок на бортовых РТ.

По результатам предварительных испытаний на БМРТ «Жигулевск» мурманское отделение Гипрорыбфлота разработало специальное устройство, заменяющее траловые дуги, которое в ближайшее время будет изготовлено и установлено на одном из траулеров типа БМРТ.

В последнее время нашими и зарубежными судостроителями разработаны новые проекты больших морозильных траулеров с кормовым тралением.

Новая промысловая схема может быть применена и на траулерах новых проектов. Траловые дуги в этом случае следует заменить роульсами типа «мальгогер», которые можно будет устанавливать непосредственно на верхней палубе.