

ТРАУЛЕР-СЕЙНЕР ТИПА «ОРЛЕНОК»

И. Б. ВАРЛИНСКИЙ и **В. А. ТЕРЕЩЕНКОВ**,
Гипрорыбфлот

В августе — ноябре 1981 г. на Фольксверфи (г. Штральзунд, ГДР) работала комиссия Минрыбхоза СССР по приемке двух головных судов типа «Орленок» проекта «Атлантик-333» (см. фото на обложке).

Средний морозильный траулер-сейнер «Орленок» является стальным одновинтовым судном с избыточным надводным бортом, с двумя непрерывными палубами, с трехъярусной рубкой и кормовым расположением машинного отделения. Судно построено на класс Регистра СССР КМ ★ Л2А2 (рыболовное) и отвечает требованиям действующих международных конвенций и Торремолинской конвенции по безопасности рыболовных судов, 1977 г. Судно имеет неограниченный район плавания, предназначено для лова рыбы донным и пелагическим тралами по кормовой схеме траления и кошельковым неводом, может работать автономно или в составе экспедиции. На судне установлен пластмассовый промысловый бот (с двигателем 90 л. с.), который одновременно является дежурной шлюпкой.

Предусмотрены производство обезглавленной и потрошеной рыбы и филе с последующим замораживанием и хранением в трюме при

температуре -28°C , а также выпуск рыбной муки, технического рыбьего жира и полуфабриката медицинского жира.

Технические данные судна

Длина, м	
наибольшая	62,2
между перпендикулярами	55,0
Ширина, м	13,8
Осадка по грузовую марку, м	5,13
Высота борта до верхней палубы, м	9,2
Мощность главных двигателей, л. с.	2×1200
Скорость полного хода при 100 % мощности ГД, уз	12,9
Ваерная лебедка	
тяга, кН	2×90
скорость выборки, м/мин	87,5
Сейнерная лебедка	
тяга, кН	2×64
скорость выборки, м/мин	60
Объем трюма для мороженой продукции, м ³	507

Судно обладает повышенной энерговооруженностью, более мощными тяговыми характеристиками промысловых лебедок. Применение современных высокопроизводительных механизмов и оборудования, высокий уровень механизации и автоматизации производственных процессов обеспечивает условия для более высокой производительности труда экипажа.

В качестве главной силовой установки использован двухмашинный дизель-редукторный агрегат с отбором мощности на валогенераторы постоянного и переменного тока. В составе агрегата компактные быстходные дизели, размещенные в небольшом машинном отделении. В состав судовой энергетической

установки входят главные и вспомогательные двигатели, являющиеся модификацией базовой модели двигателя VD26/20 и различающиеся только по числу цилиндров. Это позволит улучшить условия обслуживания дизелей и облегчит обеспечение запасными частями. Дизель-редукторный агрегат создан на комбинате SKL специально для судов типа «Орленок».

Для отработки двигателей 8VD 26/20 и агрегата в сборе с комплектующим оборудованием (редуктором, муфтами, механизмами отбора мощности и системой управления) проведены испытания на заводском стенде и на двух первых головных судах. Вращающий момент от агрегата передается на винт регулируемого шага, размещенный в поворотной насадке. В кормовой части судна установлено подруливающее устройство, обеспечивающее тяговое усилие до 26 кН.

Технологическое оборудование обеспечивает переработку рыбы до 43 т/сут. Производительность морозильной установки 30 т/с, рыбомучной — около 13 т/сут. Имеется также установка для выработки рыбьего жира.

Промысловое оборудование обеспечивает лов донным и пелагическим тралами и кошельковым неводом. Хранение кошелькового невода при траловом лове на борту судна не предусматривается. Переоборудование с одного вида лова на другой должно производиться в береговых условиях.

Схема траления — кормовая, с применением ваерных лебедок и многобарабанной траловой лебедки, которая имеет траловый барабан, два барабана для кабелей запасного трала и шесть вспомогательных барабанов, обеспечивающих непрерывную подсушку трала, подъем и выливку улова.

За счет рациональной компоновки длина промысловой палубы около 18 м, т. е. почти как у судов класса БМРТ ранней постройки.

Схема кошелькового лова предусматривает замет невода с кормы и выбирание с борта. В носу установлены нот-балка и кошельковая лебедка с двумя барабанами для

стяжного троса и барабаном для проводника. Для выбирания и укладки невода предусмотрены два силовых блока, кроме того, имеются бортовые ролы для подсушки невода и рыбонасос. Неводная площадка образуется за счет установки аппарели слипа горизонтально.

Автоматизация энергетической установки соответствует классу А2 Правил Регистра СССР и обеспечивает безвахтенное обслуживание механизмов и оборудования непосредственно в машинном отделении в течение 16 ч при постоянной вахте в ЦПУ. В последующие 8 ч может производиться текущее обслуживание механизмов и систем, а также ремонтно-профилактические работы.

Автоматизация холодильной установки обеспечивает ее работу без несения постоянной вахты.

В процессе приемо-сдаточных испытаний комиссия высказала ряд замечаний и предложений по улучшению технических характеристик судна, условий эксплуатации и ремонтпригодности, реализация которых позволит, например, увеличить объем трюма, уменьшить количество твердого балласта, увеличить число одноместных кают, улучшить условия работы в мастерской и др. Доработка будет осуществляться на серийных судах и на первых четырех. Некоторые работы будут выполнены верфью при проведении гарантийного ремонта судов.

В процессе приемки судна были рассмотрены и согласованы номенклатура и количество запасных частей, поставляемых с каждым судном сверх требуемых Правилами Регистра СССР. Часть указанного ЗИПа, особо необходимого в начальный период эксплуатации, поставляется с головными судами.

Первоначально будут построены четыре головных судна, продолжение постройки серии предполагается после годичной эксплуатации этих судов. Это позволит внедрить на серийных судах наиболее оптимальные технические решения, а также устранить недостатки, если они будут обнаружены в течение первого года эксплуатации.

Кроме того, с целью наилучшего использования времени между приемкой головных судов и началом строительства серии имеется договоренность с руководством верфи о том, что первые два судна — «Орленок» и «Омуль» — после первого промыслового рейса придут на верфь для ликвидации дефектов, без устранения которых будет затруднена дальнейшая работа судов на промысле.

В связи с тем что на судах типа «Орленок» установлен ряд головных образцов механизмов и оборудования для оказания практической помощи судоэкипажу в их освоении, на судне «Орленок» в первый промысловый рейс направлен специалист верфи.

Особенностью данной приемки является также, что комиссия принимала одновременно два головных судна («Орленок» и «Омуль»). Это позволило сократить общую продолжительность промысловых испытаний, так как на одном из судов проводились испытания оборудования для кошелькового лова, на другом — для тралового. Кроме того,

параллельная приемка двух судов позволила более гибко решать технические вопросы, возникающие в процессе приемки механизмов и оборудования, и переносить согласованные решения на оба судна.

Так, например, при обнаружении недостатков в системе дистанционного управления комплексом агрегат — винт регулируемого шага работы по их устранению были распределены между двумя объектами: на одном судне проводились испытания в морских условиях и по их результатам на другом судне производились конструктивные изменения механизма изменения шага ВРШ и схемы системы управления.

В настоящее время морозильный траулер-сейнер «Орленок» находится в море, ведет траловый лов. На нем в промысловых условиях проверяется правильность принятых технических решений и вырабатываются рекомендации и предложения по работе на серийных судах. Судно «Омуль» в порту приписки (Мурманск) готовится к выходу на кошельковый промысел.