

# СОХРАНИТЬ И ПРИУМНОЖИТЬ ТРАДИЦИИ

**В М. Лукьянов – зав. отделом мореходных качеств, корпуса судна и устройств**



*Коллектив отдела мореходных качеств, корпуса судна и устройств*

**Н**аш отдел занимает в многопрофильном институте особое место. За всю 70-летнюю историю Гипрорыбфлота на специалистов отдела при выполнении работ по созданию рыболовных судов возлагалась поистине «львиная» доля ответственности за их остойчивость, непотопляемость, качку, управляемость, ходкость, заливаемость, плавучесть, а также за швартовные, якорные, рулевые, грузовые, буксирные устройства, прочность корпуса и его защиту от коррозии, спасательные средства, трюмную механизацию, изоляцию и оборудование помещений. Причем высочайшая ответственность и профессионализм наших корабелов и механиков проявились еще в период становления коллектива. В дальнейшем по мере развития нашей организации инженеры отдела сохраняли и

развивали эти принципы при выполнении работ в указанных областях на всех этапах создания и жизни судна. Такой подход к своей работе, заложенный еще основателями Гипрорыбфлота, позволял и позволяет решать коллективу отдела непростые задачи нашего общего рыбацкого дела, руководствуясь девизом: «Чтобы рыба ловилась, рыбопродукция не очень дорожала, а безопасность мореплавания повышалась».

Поначалу в соответствии с политикой рыбной отрасли и заданиями местных властей наши специалисты принимали участие в создании небольших рыболовных ботов, мотолодок, буксируемых лодок для транспортировки улова, палубного оборудования. На полках и в книжных шкафах отдела до сих пор можно найти некоторые из тех проектов, а также нормативы, которые применялись в

то время, например, Правила классификации и постройки морских деревянных судов на корабельном (футоксовом) наборе (издание 1943 г.). Мы бережно храним эти раритеты и при необходимости используем. Расчеты выполняли при помощи логарифмической линейки, а теоретический чертеж судна — наши умельцы, используя всяческие нехитрые приспособления. Спроектированные и построенные большими и малыми сериями в те первые десятилетия деятельности Гипрорыбфлота рыболовные боты, сейнеры и лодки получались добротными, их длительная и успешная эксплуатация показала, что основные заложенные в них идеи и реализованные решения, были оптимальными и продуманными, а специалистами, которые их проектировали, созданы предпосылки для разработки более современных судов.

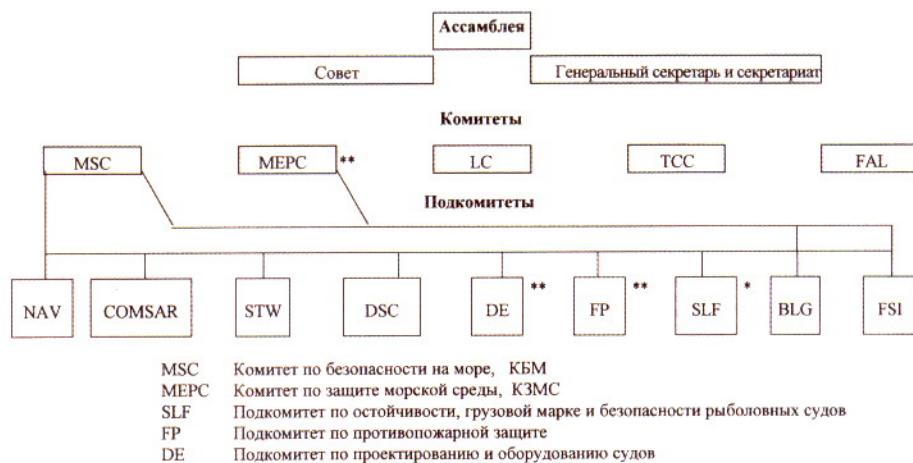
В послевоенный период Правительством СССР перед рыбной отраслью ставились задачи по увеличению обеспечения населения рыбопродукцией. Для этого требовались суда разного назначения, способные работать не только в национальных морских и внутренних водах, но и в международных районах океанического рыболовства. От Гипрорыбфлота теперь требовалось разрабатывать технические задания на малые, средние и большие рыболовные суда одного или нескольких видов лова, плавучие рыбообработывающие базы, транспортные рефрижераторы, научно-исследовательские и рыбоохранные суда, танкеры, буксиры, спасатели. Разработка технических и рабочих проектов поручалась центральным конструкторским

бюро отечественной судостроительной промышленности, отделением Гипрорыбфлота на бассейнах (Клайпедскому, Мурманскому, Владивостокскому, Николаевскому, Астраханскому) или иностранным верфям. А наши специалисты совместно с этими предприятиями разрабатывали и реализовывали принципиальные технические решения по созданию новых перспективных для рыбной отрасли судов, вели экспертизу проектов.

В 1977 г., когда я после окончания Калининградского института рыбной промышленности и хозяйства, четырехлетней работы в Специальном экспериментальном конструкторском бюро пришел на работу в Гипрорыбфлот, это была уже вполне известная и авторитетная организация, признанная как в нашей стране, так и далеко за ее пределами. Руководители института, в первую очередь директор Василий Ермилович Астахов и главный инженер Юрий Михайлович Ризанов, нам доверяли и помогали. Было много интересных и сложных работ.

В этом замечательном коллективе тогда трудились такие признанные авторитеты в области кораблестроения и устройств судна, как главные конструкторы В.А. Терещенков, Б.А. Салищев, В.А. Крутелев, специалисты К.Л. Галебский, Л.М. Левин, К.Н. Золотухина, Г.Ф. Дугина, Г.Ф. Федорова, Т.С. Серова, А.А. Андрейченко, Э.П. Кузьмина и много других инженеров — настоящих профессионалов своего дела. Тематика отдела в тот период (1980—1990 гг.) была очень разнообразная: мы прорабатывали технические требования на перспективные типы судов, проводили экспертизу проектной технической документации на планируемые к строительству суда, выезжали на бассейны в командировки для сбора данных по эксплуатации судов с целью их совершенствования, работали в комиссиях Минрыбхоза по мореходным качествам судов, контролю и учету потерь от коррозии корпуса, разбору аварий судов, испытывали и принимали суда в эксплуатацию. Практически ежегодно в состав нашего флота вводилось в эксплуатацию головное судно.

Со стапелей почти 30 отечественных и зарубежных верфей в состав рыбной отрасли ежегодно поступало около двухсот судов. Наш коллектив, в соответствии со своей специализацией, активно участвовал в этом процессе. Например, разработанные Владиславом Алексеевичем Терещенковым памятка по экспертизе мореходных качеств и стандарт по проектированию судов являются для нас настольными книгами. Инженеры отдела отличало не только умение обеспечить хорошие характеристики новым судам, приемлемые условия труда, быта и безопасность рыбаков, но и стремление к новым нестандартным решениям.



\* Подкомитет, в сессиях которого принимает участие специалист отдела.

\*\* Комитет и подкомитеты, документы которых анализируются в отделе.

### Структура ИМО

К сожалению 10 — 15 лет назад наметилась и в дальнейшем подтвердилась тревожная тенденция к снижению строительства судов. Запомнились последние приемосдаточные и эксплуатационные испытания судов: головной плавбазы «Камчатский шельф» (пр. 13490), плавбазы «Содружество», рыбоохранного судна «Командор», краболова «Датта», траулера «Рембрандт», рефрижератора «Память Ильича». На эти суда командировали опытного профессионала А. Зеленина и наших молодых инженеров П. Борисова, О. Казначеева, С. Лапина, А. Григорьева, А. Ривлина, которые проверяли судовые краны, кнехты с вращающимися тумбами, проектировали привязку отечественных спасательных шлюпок на судно иностранной постройки, выполняли испытания по программе, готовили отчеты по улучшению судов, разрабатывали информацию об остойчивости. Это позволяло получать необходимую морскую практику (и даже летную, когда пришлось подниматься в воздух на судовом вертолете рыбоохраны).

Теперь таких командировок практически нет. Кадровый состав отдела сократился за последние 10 лет на треть, а средний возраст работников составляет почти 50 лет, что выше допустимого.

Возможности у коллектива большие. Руководством института с целью повышения конкурентоспособности Гипрорыбфлота на рынке, несмотря на дефицит бюджета, выделялись и выделяются средства для приобретения программ по системам автоматизированного проектирования (САПР), построению и генерации теоретического чертежа судна (АПИРС-2), ходкости, расчету усилий в грузовых устройствах, базы данных по палубному оборудованию. Работниками отдела в своей деятельности все шире применяются компьютерные технологии. Повышению уровня разработок способст-

вует стандарт качества ИСО, внедренный у нас службой главного инженера. Однако, к сожалению, наши возможности не всегда оказываются востребованными.

Основным заказчиком в настоящее время для нас является Управление мореплавания и портов Госкомрыболовства России. Руководители этого Управления В.В. Соколов, А.А. Козлов и ответственные работники его структурных подразделений В.П. Буртовой, И.П. Готовиц, В.М. Куликов, В.Д. Фофанов много делают для решения первоочередных проблем отрасли. По их поручениям мы работаем над конвенционными документами, нормативами по пожарной безопасности рыбопромысловых судов, охране труда, безопасности маломерных судов, предотвращению загрязнения моря от трибутилола в противообрастающих красках, безопасности грузовых и швартовых операций в море, регулированию рыболовства. Имеются и дополнительные заказы от предприятий отрасли, но их доля невелика и составляет не более 20 % всех работ отдела.

В настоящее время целью исследования у наших специалистов является подготовка предложений российской делегации по совершенствованию документов Международной Морской Организации (ИМО). На рисунке приведена структура ИМО. Уже подготовлены предложения по новой редакции Кодекса безопасности рыбаков и рыболовных судов (часть Б) и Добровольного руководства по проектированию, оборудованию и постройке малых рыболовных судов для Подкомитета SLF ИМО. Работа выполнена в соответствии с решением 42-й сессии SLF в рамках деятельности межсессионной корреспондентской группы (ISCG).

Представленные предложения содержат рекомендации по выбору философии построения обновляемых документов, тексты положений глав «Остойчивость и связанные с ней мореходные качества», основанные на



нотах SLF 40/7, SLF 42/7 и SLF 42/7/1 (разработчики А.Тогуняц, М.Рождественская), а также тексты глав «Спасательные средства и устройства», составление которых было поручено ISCG представителю РФ.

Таким образом при подготовке к 43-й сессии SLF российская сторона разработала и представила в ISCG следующие предложения:

по философии формирования Кодекса безопасности рыбаков и рыболовных судов, а также Добровольного руководства по проектированию, оборудованию и постройке малых рыболовных судов;

по корректировке нот Российской Федерации SLF 42/7 и SLF 42/7/1 об обозначении назначенного надводного борта рыболовных судов и внесении соответствующих правил в пересматриваемые документы ИМО. Анализ положений Торремолиносского Протокола и Международной Конвенции по обмену судов 1969 г. позволил выявить контролируемые этими документами параметры, однозначно связанные с надводным бортом (максимально допустимую осадку и положение рабочей палубы). Предложенная новая редакция нот оказалась приемлемой для членов ISCG и вошла в ее итоговые документы, представленные в ИМО (SLF 43/5/1 и SLF 43/5/2);

по новой редакции глав «Спасательные средства и устройства» Кодекса и Добровольного руководства.

Другой актуальной темой исследования сейчас являются маломерные рыбопромысловые суда, не поднадзорные Российским Морскому Регистру Судоходства и Речному Регистру. Цель работы – создание системы надзора, обеспечивающей безопасную эксплуатацию маломерных судов рыбопромыслового флота России на базе существующих организаций и кадров рыбной отрасли и на основании Правил классификации, проектирования, постройки и оборудования маломерных судов рыбопромыслового флота (Правила), утвержденных Госкомрыболовством России в 1999 г.

В настоящее время технический надзор и надзор за безопасностью плавания маломерных судов рыбопромыслового флота (МСРФ) в Российской Федерации осуществляется не в полной мере и подчас организациями, не имеющими на то соответствующих юридических полномочий, организационной основы и необходимых нормативно-технических документов. Создаваемая Система предусматривает, что инспекции надзора (в первую очередь это 16 госадминистраций морских рыбных портов Госкомрыболовства России) на основании Правил как основного технического документа и Положения о надзоре за маломерными рыбопромысловыми судами будут

выполнять такой полноценный надзор (разработчики В. Лукьянов, Ю. Жаров, А. Тогуняц, С. Лапин, В. Кудишкин). Порядок, методы и объем надзора, осуществляемого инспекциями надзора при освидетельствовании МСРФ изложен в Руководстве по надзору за маломерными судами рыбопромыслового флота.

Настоящей Системой создаются прецеденты для введения в рыбопромысловом комплексе России обновленной процедуры освидетельствования маломерных рыбопромысловых судов, соответствующей международным требованиям, национальным традициям и законодательству. Применение инспекциями надзора документов данной Системы будет способствовать совершенствованию государственной политики Госкомрыболовства России в области технического надзора, надзора за безопасностью плавания, ведения промысла, регистрации и учета МСРФ.

Одним из условий успешной деятельности предприятий рыбной отрасли является наличие у них нормативно-технических документов (НТД), определяющих и регулирующих их функционирование. Для судовладельческих предприятий такими основополагающими документами являются НТД в области безопасности мореплавания и эксплуатации судов рыбопромыслового флота. Руководство института уделяет большое внимание как инвентаризации ранее разработанных специалистами документов, так и своевременному появлению новых. Поэтому одним из приоритетных в отделе также является направление по разработке и обеспечению предприятий рыбохозяйственного комплекса документами по безопасности мореплавания, охране человеческой жизни и защите среды.

На основе опыта использования нормативных документов, а также с учетом современных требований и рекомендаций ИМО, российского законодательства в Гипрорыбфлоте постоянно совершенствуются их положения, обновляются документы. Такой подход соответствует ГОСТ Р 1.12–99 ГСС РФ, согласно которому «новое издание нормативного документа – это новое печатное издание нормативного документа, включающее изменения к предыдущему изданию».

Одним из результатов деятельности института в этом направлении стало издание в 1998 г. Перечня нормативных и руководящих документов по безопасности мореплавания, ведению промысла и технической эксплуатации, обязательных для отходящих в рейс судов. Данный Перечень документов, которые должны находиться на судах рыбопромыслового флота, переработан с целью упорядочения судовой документации и совершенствования организации службы на судах рыбопромыслового флота России

(ответственный разработчик Н. Петухов). В целях повышения информированности предприятий о действующих НТД, которыми располагает институт, разработан список почти из 70 документов, предлагаемых организациям отрасли. Такой список регулярно направляется в заинтересованные организации. В форме Купон-заказа на НТД список также размещен в сети Интернет на сайте Гипрорыбфлота: grf.spb.ru

Результатом деятельности отдела за период 1999–2000 гг. стала реализация предприятиям рыбохозяйственного комплекса около 1500 документов. За последние два года НТД различного назначения направлялась на предприятия отрасли, а лидерами реализации по тематическому признаку (около 65 %) являются документы общесудового (236 ед.) и информационного (960 ед.) характера (ответственные О. Труфанова, Н. Ефремова, Н. Мурухина).

Недавно была завершена работа, которая будет способствовать регулированию промысла в экономической зоне Норвегии. Исследовались рыбопромысловые суда России, ведущие промысел у берегов Норвегии, на которые распространяется требование Извещения J-191-2000 Директората рыболовства Норвегии. Создана Типовая схема по использованию грузовых помещений рыбопромысловых судов для хранения рыбопродукции. Схема согласована с Директоратом рыболовства Норвегии и внедрена на Северо-Западе России. На основе этой разработки во исполнение приказа Госкомрыболовства России от 19.09.2000 г. № 247 специалистами Севгипрорыбфлота, КГТУ и нашего института разрабатываются конкретные документы по грузовым помещениям рыбопромысловых судов, являющиеся обязательными для контроля со стороны госадминистрации морского порта (Е. Троицкая, Л. Семенова).

Следует отметить также, что работники отдела совместно с патентной службой института (руководитель службы С. Коготков) ведут изобретательскую работу, готовят доклады на конференциях, публикуют статьи по актуальным проблемам, проводят лекции в отраслевом Центре по МКУБ (в соответствии с программой обучения).

В настоящее время коллектив отдела, реально оценивая ситуацию в рыбной отрасли, смотрит вперед с надеждой и сдержанным оптимизмом. Мы имеем возможности и приложим все свои силы, чтобы сохранить наши достижения, развить их и внести свой вклад в стабилизацию положения уважаемых наших тружеников-рыбаков, государственных организаций и предприятий иных форм собственности. Представляется, что это будет наш скромный вклад в улучшение обеспечения населения России рыбопродукцией.