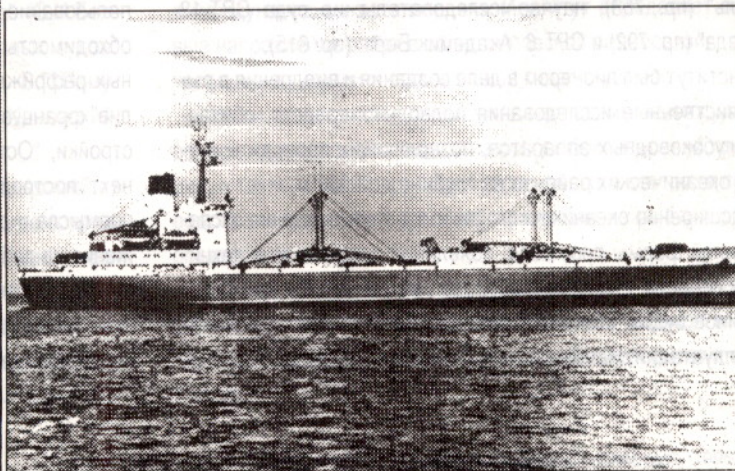
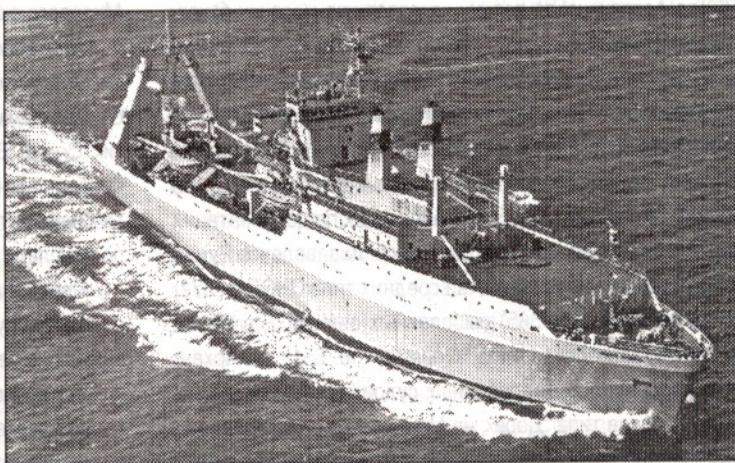


ГОСУДАРСТВЕННОМУ ПРОЕКТНОМУ ИНСТИТУТУ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА — 65 ЛЕТ

В.А. Романов — директор института



В апреле 1931 г. вышел приказ Наркомснаба СССР об учреждении Всесоюзного акционерного общества по деревянному рыболовному судостроению "Рыбосудострой", в составе которого начало свою работу Ленинградское проектно-техническое бюро (в 1936 г. оно преобразовалось в Центральное конструкторское бюро "Рыбосудопроект"). В 1931–1935 гг. по проектам бюро было построено на верфях Рыбосудостроя свыше 6,5 тыс. деревянных рыболовных судов и создан ряд промысловых механизмов. В те же годы с Ленинградской судостроительной верфи спустились на воду первые рыболовные траулеры бортового траления, на которых можно было обрабатывать рыбу путем посола, консервировать печень и изготавливать рыбную муку. После войны Калининградский и Азовский судоремонтные заводы приступили к строительству малых деревянных рыболовных траулеров (пр. 484) и средних рыболовных сейнеров (пр. 562), а Астраханская верфь – к созданию морских буксиров типа АМБ (пр. 528).

В 1953 г. ЦКБ "Рыбосудопроект" реорганизовано в хозрасчетный Государственный проектный институт рыбопромыслового флота (Гипрорыбфлот). В рамках института расширился объем работ по проектированию промысловых и иных судов для рыбохозяйственного флота. В 50-х годах по документации Гипрорыбфлота на Азовском судоремонтном заводе и в Румынии было налажено строительство средних типа СЧС (пр. 572) и малых типа МЧС (пр. 565) рыболовных сейнеров, а также малых рыболовных ботов типа "Фелюга" (пр. 651); на Архангельской судовой верфи – зверобойных судов (пр. 503) и малых деревянных ботов типа "Дори"; на Мангальской и Новолодожской судовой верфях – моторных лодок (пр. 711) и ботов для сетного лова (пр. 574); на верфи в Астрахани – приемно-транспортных судов типов ПТС-80 (пр. 697) и ПТС-150 (пр. 697/3).

В 1952–1958 гг. на судовой верфях ПНР, ГДР, Калининградском и Петропавловск-Камчатском судоремонтных заводах шло переоборудование транспортных судов в сельдяные плавбазы "Памяти Ильича", "Памяти Кирова", "Заполярье" (пр. 843) и рыбоконсервный завод "Кура" (пр. 740).

Во второй половине 50-х годов Гипрорыбфлот разработал проекты катера-метчика типа ВКМ (пр. 777), неводника с водометным двигателем (пр. 710/107), рыболовного рефрижераторного бота типа РБ-150 (пр. 718); строили их Выборгский судоремзавод, Ахтарская судовой верфь и другие отечественные предприятия. На Мурманской судовой верфи рыболовные суда переоборудовались в научно-промысловое судно РТ-97 "Севастополь" (пр. 753), научно-исследовательские суда СРТ-18 "Топседа" (пр. 792) и СРТ-6 "Академик Берг" (пр. 615).

Институт был пионером в деле создания и внедрения в рыбохозяйственные исследования подводных средств, обитаемых глубоководных аппаратов, позволяющих проводить изучение океанических районов на глубине до 2000 м.

Расширение океанического рыболовства, освоение экспедиционной формы промысла, появление современных технических средств – все это требовало ускоренного создания новых типов судов, соответствующих изменяющимся условиям их эксплуатации. Необходимость проведения единой техниче-

ской политики в решении проблем развития промыслового флота (а в те годы проектирование и строительство судов шло одновременно на отечественных и иностранных верфях) существенно отразилось на задачах института, и от проектной деятельности Гипрорыбфлот перешел преимущественно к разработке технических заданий на заказываемые суда, совместной экспертизе и согласованию с будущими судовладельцами технических и контрактных проектов, предлагаемых отечественными или зарубежными судостроителями, а также надзору за строительством.

К 1980 г. рыбопромысловый флот СССР стал крупнейшим в мире. Численность самоходных судов мощностью от 220 кВт (300 л.с.) достигла 3880 ед., быстро росла добыча морепродуктов (рис. 2). При этом надо отметить, что флот стал океаническим: основной вылов рыбы (около 88 %) проводился в 200-мильных прибрежных иностранных водах и открытой части Мирового океана.

При активном участии нашего института созданы практически все типы морских и океанических добывающих, перерабатывающих, приемно-транспортных, вспомогательных и других судов. В краткой статье не представляется возможным подробно о них рассказать, укажем лишь те, которые позволили совершить качественный скачок в развитии океанического промысла.

Прежде всего это БМРТ с кормовым тралением. На основе опыта эксплуатации малого рыболовного траулера "Новатор" в 1955 г. по техническому заданию Гипрорыбфлота в ФРГ был спроектирован и построен БМРТ типа "Пушкин". Благодаря кормовой схеме траления судно могло вести промысел и обработку на борту рыбы даже в условиях повышенного волнения. После успешного освоения на Севере крупнотоннажные траулеры поступили на другие бассейны страны и вскоре стали основным техническим средством океанического промысла.

В 1966–1967 гг. появились первые консервные супертраулеры типа "Наталья Ковшова" длиной более 100 м. Они предназначались для добычи морепродуктов, пригодных для бланширования или выпуска натуральных консервов непосредственно в море. Автономность плавания этих судов достигала 120 сут.

В 80-е годы Азово-Черноморский промысловый флот пополнился крилево-рыбными уникальными супертраулерами типа "Антарктида", сыгравшими решающую роль в освоении сырьевых ресурсов антарктических районов.

Расширение производства рыбопродукции на судах, использование рыбообрабатывающих плавучих баз вызвало необходимость создания крупнотоннажных приемно-транспортных рефрижераторов типов "Охотское море" и "Амурский залив" французской постройки, "50 лет СССР" отечественной постройки, "Остров Русский" шведской постройки, "Карл Либкнехт" постройки ГДР и др. На них вывозились продукция из зон промысла и доставлялись топливо, вода и прочие виды снабжения на добывающие суда.

Для охраны рыбных запасов построены совместно с датской фирмой "Данярд" рыбоохранные суда с вертолетом на борту, развивающие скорость до 19,3 уз.

Проведению единой технической политики в деле развития промыслового флота способствовали региональные отделения института во Владивостоке, Мурманске, Клайпеде, Николаеве, Астрахани, Таллинне; они также занимались проектами строительства, переоборудования и модернизации судов. В 1974 г. приказом Минрыбхоза СССР была введена специализация проектно-конструкторских и научно-исследовательских организаций отрасли и выделены головные, базовые и специализированные организации с распределением их обязанностей.

Подразделения нашего института разрабатывают совместно со смежными отраслями промышленности радиотехническое и навигационное оборудования, промысловые и палубные механизмы, холодильную технику, спасательные средства и др.

Гипрорыбфлотом подготовлен большой перечень нормативных документов по обеспечению безопасности мореплавания и ведения промысла, положений о технической эксплуатации флота и правил эксплуатации судовых механизмов и средств автоматизации. Многие нормативы действуют по настоящее время.

За годы существования Гипрорыбфлота в его состав входили различные организации. Среди них Сибирское отделение в Тюмени, ЦКТИ судоремонта с филиалом в Клайпеде (ранее входившие в состав Ремрыбфлота), инженерно-технологический центр с опытным производством НТЦ "Рыбохолдтехника" на базе Ленинградского экспериментально-механического завода. В 1975 г. в Гипрорыбфлот вошел научно-исследовательский и конструкторский институт механизации рыбной промышленности (НИКИМРП) и на его базе организован ряд научных лабораторий.

В 1982 г. за высокие показатели в работе и вклад в развитие флота рыбной промышленности Гипрорыбфлот награжден орденом "Знак Почета". Более 120 специалистов института в разные годы награждены орденами, медалями и почетными званиями.

Сотрудники института имеют 220 авторских свидетельств СССР на изобретения. За последние два года получены 7 патентов Российской Федерации и 2 решения на выдачу патентов. В 1996 г. планируется патентная проработка свыше 10 новых технических решений.

Сотрудниками института написан ряд книг по различным аспектам промыслового судостроения: "Траулеры и сейнеры" (Е.В.Каменский, Г.Б.Терентьев), "Проектирование глубоководных аппаратов (А.Н.Дмитриев), "Промысел тунца" (С.И.Белкин), "Промысловые устройства морских рыболовных судов" (К.С.Зайчик), "Траулеры-заводы" (Е.В.Каменский, В.П.Помухим, С.Л.Фридман), "Рыболовные траулеры" (Е.В.Каменский, Г.Б.Терентьев).

Со дня своего образования Гипрорыбфлот поддерживает широкие международные связи и научно-техническое сотрудничество с другими странами по разным направлениям: переговоры по проектам судов, строительство судов и надзор за ним, участие, подготовка и проведение международных выставок, конференций, сессий, семинаров, презентаций, прием иностранных делегаций. В течение многих лет мы тесно со-

трудничали со странами бывшего соцлагеря (ГДР, НРБ, ПНР, Куба, СРР и др.) в рамках двух- и многосторонних межправительственных соглашений. Начиная с 1968 г. каждые 5 лет проходят международные специализированные выставки "Интеррыбпром", в подготовке и проведении которых активно участвует Гипрорыбфлот.

Специалисты института участвовали в организации и проведении крупных международных конференций, таких как НАФО (1983 г.), СЭВ (1984, 1989 гг.), сессии смешанных комиссий по рыболовству (с Норвегией, АРЕ и пр.). Сейчас ведется постоянная работа, связанная с деятельностью Межправительственной консультативной организации (ИМО), Всемирных административных конференций по радиосвязи (ВАКР), для которых специалисты института готовят необходимую документацию. Гипрорыбфлот осуществляет деловые контакты, а также проводит информационные семинары и презентации зарубежных фирм: "Катерпиллер" (США), "Свед Мар" (Франция), "Текатор" (Швеция), "СТН Атлас Электроник" (Германия), "Рапп и Квернер" (Норвегия) и др. Специалисты института участвуют в приемах делегаций на правительственном уровне (министры Японии, Мексики, Канады, АРЕ, Никарагуа, Исландии, Перу, Мавритании).

Несмотря на сложности, которые вместе со страной и отраслью переживает Гипрорыбфлот, коллектив встречает 65-летие своего института в работоспособном состоянии и с верой в будущее. Перед Гипрорыбфлотом поставлены сложные и важные задачи, прежде всего разработка долгосрочных программ развития и совершенствования флота рыбной промышленности в новых условиях хозяйствования и ведения мирового рыболовства. Как и раньше, в центре внимания будет проектирование, модернизация и строительство судов, прежде всего рыбоохранных и научно-исследовательских, на основе техно-экономического анализа результатов эксплуатации действующих в различных промысловых районах. На институт возложены функции отраслевого центра по лицензированию строительства, приобретения, аренды и переоборудования судов. В наших планах – научно-исследовательская, проектно-конструкторская и внедренческая деятельность в области технической эксплуатации флота, подготовки нормативной документации.

Под особым контролем находятся изучение и экспертиза проектов международных норм и конвенций по проектированию и эксплуатации судов, безопасности мореплавания, охране морской среды, обеспечивающие защиту интересов России в международных организациях. Институт определяет основные направления работ в области морской радиосвязи, электрорадионавигации и промысловой гидроакустики.

Наши специалисты занимаются вопросами межгосударственной и отраслевой стандартизации рыбоконсервной продукции, а также санитарно-микробиологического контроля производства и реализации пищевой продукции из рыбы и других объектов промысла.

В свой юбилей коллектив Гипрорыбфлота поздравляет с 300-летием отечественного флота рыбаков, моряков и судостроителей, которые своим трудом создают авторитет и славу России.