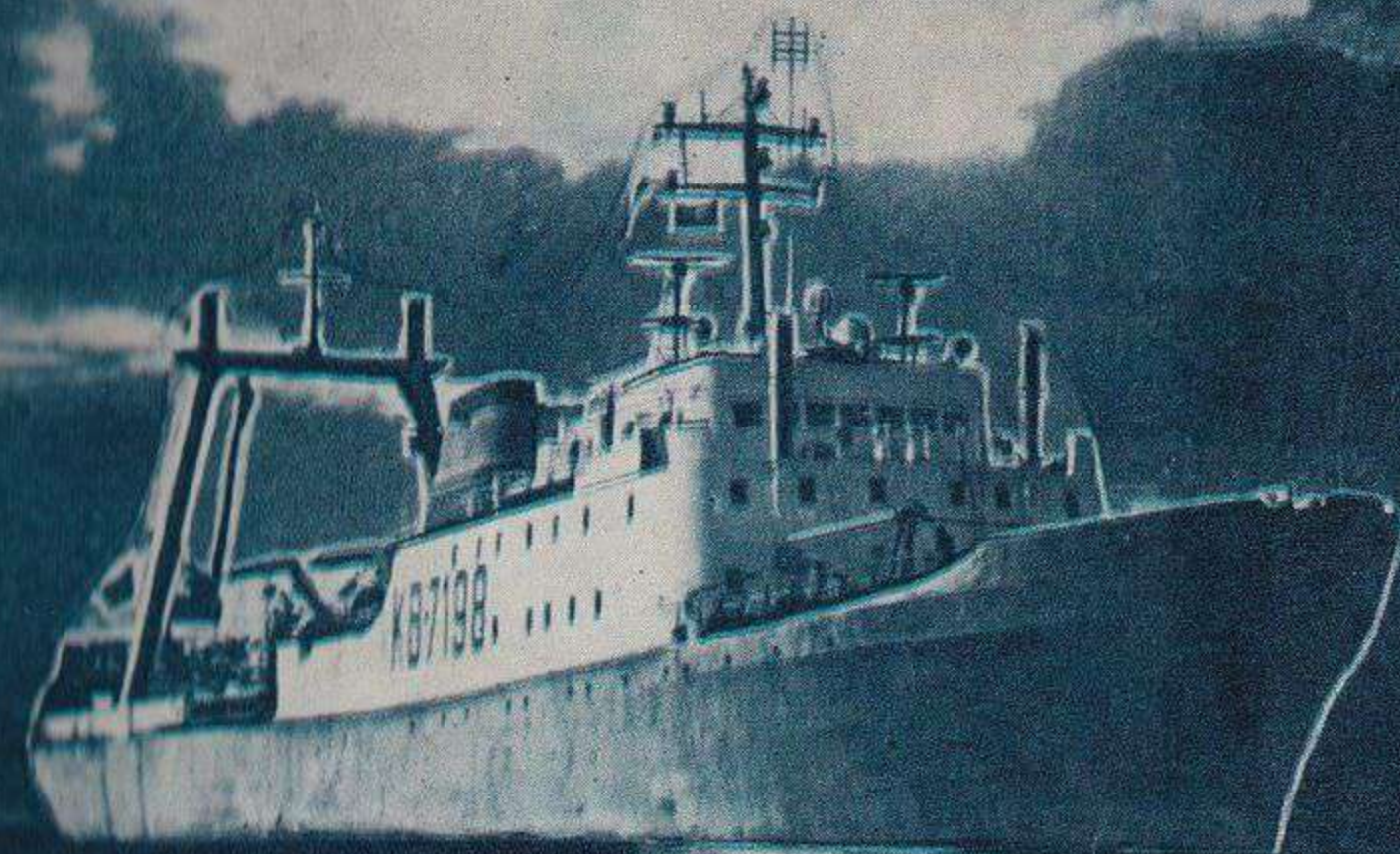
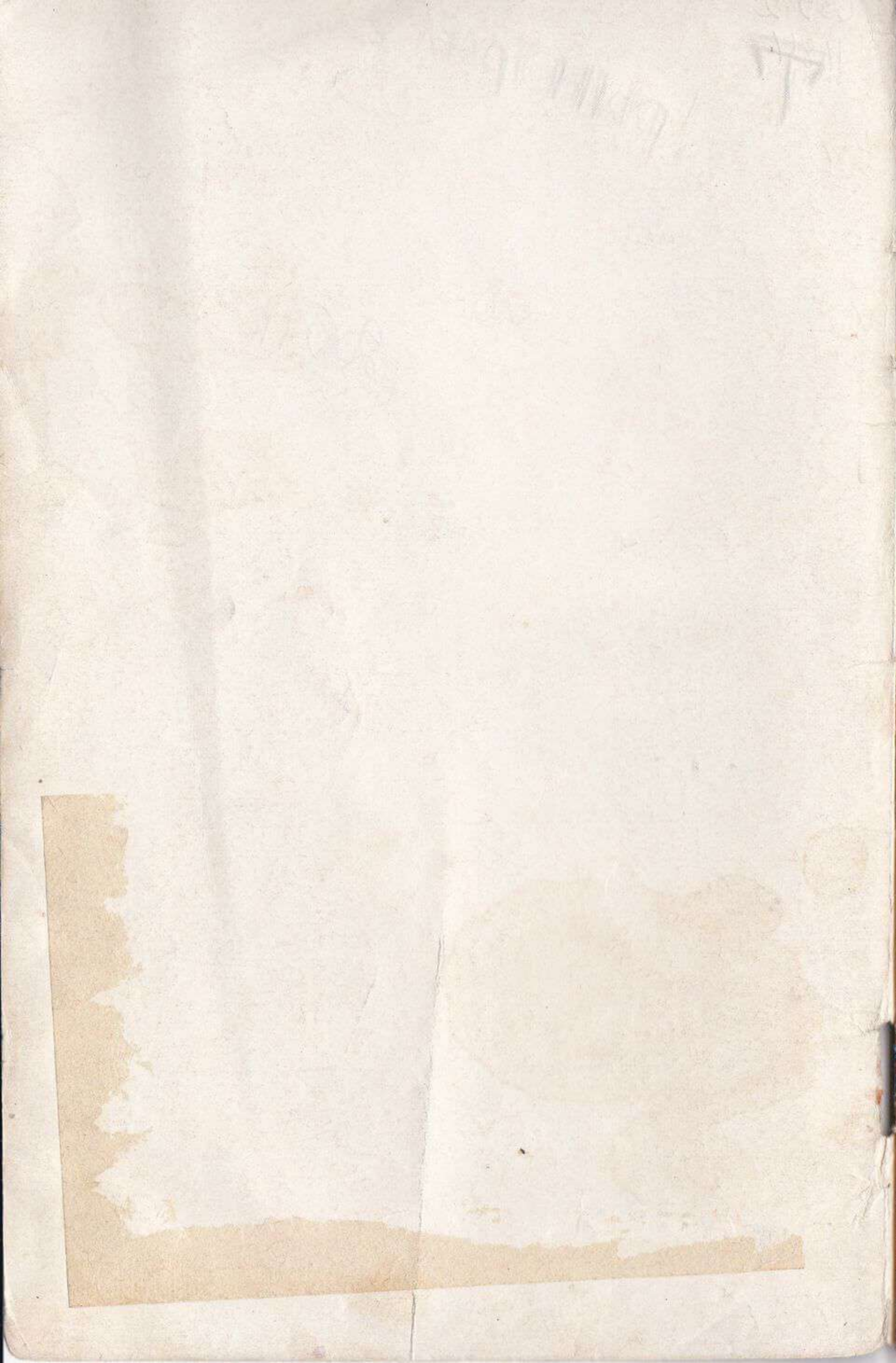


15 коп.



Г.А. Носаль

ЗВЕЗДА РЫБАКА





639.2
1184

Г. А. Носаль

ЗВЕЗДА РЫБАКА

Из опыта работы экипажа РТМ «Аргунь»
базы экспедиционного флота
объединения «Калининградрыбпром»

Калининградская
БИБЛИОТЕКА
рыболовного флота

Калининградское книжное издательство

1978

У каждого судна — своя биография. Одно, покидая стапеля, трудится безвестно годами в морях и океанах. У другого — судьба иная: она вспыхивает звездой, и по этой звезде, как исстари определяет моряк путь, прокладывают свой курс остальные корабли.

Вершат эту судьбу люди — простые, трудолюбивые, самоотверженные. Такие, как экипаж базы экспедиционного флота РТМ «Аргунь», возглавляемый опытным промысловиком Г. А. Носалем.

О слагаемых успеха и рассказывает в настоящей брошюре бывший морской пехотинец, участник Великой Отечественной войны, кавалер многих орденов и медалей, Герой Социалистического Труда, капитан дальнего плавания Григорий Арсентьевич Носаль.

Носаль Г. А.

Н84 Звезда рыбака: Из опыта работы экипажа РТМ «Аргунь» базы экспедиц. флота объединения «Калининградрыбпром». — Калининград: Кн. изд-во, 1978. — 70 с., ил., портр.

639.2

Н 31705—009 9—78
М 144(03)—78

© Калининградское книжное издательство, 1978 г.

НАЧАЛО СУДЬБЫ

Мы прибыли в ГДР на приемку нового траулера 22 октября 1969 года. Штральзунд встретил нас знакомой прибалтийской погодой: небо было обложено тучами и сыпал мелкий надоедливый дождь. Членам приемной команды — рыбакам нашей базы экспедиционного флота не терпелось увидеть свое судно. Ведь нам предстояло не только принять, но и работать на нем в дальнейшем. И понятно было волнение рыбаков, каждого из нас, когда мы, бросив вещи в гостинице, тут же отправились на судовой верфь.

Вечерело. Можно было бы подождать и до утра, но нетерпение, подогретое рассказами о чудо-судне, подгоняло нас к проходной. Дело в том, что немецкие рабочие судовой верфи впервые в истории предприятия построили судно вдвое быстрее планового срока. Все участники этого строительства боролись за звание членов бригад социалистического труда. Сотый траулер стал для них испытанием творческих возможностей скоростного строительства судов новейшего типа.

Вспоминаю в связи с этим слова, сказанные экономическим директором судостроительной «Фолькс-верфи» товарищем Вуфертом на выставке «Инрыбпром-75» в городе Ленинграде: «В 1948 году мы вместе с советскими судостроителями строили деревянные скутера. А первый логгер на нашей верфи для Советского Союза мы начали строить в июле 1949 года. Пятисотый

логгер был передан советским рыбакам 7 июля 1950 года.

Мы очень гордились этой большой силой и гордимся тем, что развитие нашей «Фолькс-верфи» одновременно является развитием дружбы между судостроителями ГДР и советскими рыбаками. Теперь в Штральзунде есть верфь, которая относится к самым большим специализированным верфям в мире.

Инженеры, конструкторы, техники сегодня работают над судами современного типа и над повышением их эффективности в будущем. Для этого необходимы скорость, мощные холодильные установки и надежное, производительное оборудование. Перерабатывающее оборудование. Таким типом в первом варианте мы считаем супертраулеры, которые в основном оправдали надежды штральзундских судостроителей.

И в этом им помогли наши друзья из Советского Союза — рыбаки из Калининграда. Они первыми вступают на палубы наших судов. Первыми принимали скутера, логгеры, большие траулеры типа «Тропик», «Атлантик» и теперь вот «суперы». Мало спустить на воду судно. Надо заставить его работать так, как это видели в своих планах и чертежах конструкторы. И в этом большую помощь нам оказывают калининградские рыбаки».

На судоверфь мы попали уже поздно. Город и все предприятия утопали в огнях. «Аргунь» вырисовывалась на фоне освещенного порта огромной стремительной массой. Ее палубы были освещены прожекторами. И, несмотря на поздний час, везде кипела работа. Пулеметной дробью стучали пневматические молотки, рокотала лебедка, маляры спешили докрасить надстройку. Всюду сновали люди в каскетках с фирменным знаком «Народной верфи».

Очарованные и одновременно раздосадованные, мы недоуменно пожимали плечами: завтра на ходовые испытания?

На следующий день на приеме у директора верфи товарища Хомбурга нам подтвердили сроки выхода в

море. В торжественной обстановке, в присутствии ударников строительства корабля шеф верфи рассказал о том, что «Аргунь» — юбилейное судно типа «Атлантик» и это ко многому обязывало коллектив социалистического предприятия. В этот траулер вложено все новое, что сумел накопить за многие годы коллектив «Народной верфи». В каждом его узле, в каждой гайке и заклепке — частица души строителей. И весь он — это символ дружбы и братства между нашими народами. В конце своей короткой речи он выразил уверенность, что слава сего траулера будет продолжена рыбаками Калининграда, которые уже сумели доказать свою приверженность штральзундским судостроителям.

— Мы вручаем вам свое детище, — сказал товарищ Хомбург, — с надеждой, что имя траулера будет знать вся Атлантика.

Настрой рабочих, торжественность обстановки, дух дружбы и трудового сотрудничества как-то оттеснили на дальний план вчерашнюю неуверенность. Наша команда словно приняла знамя соревнования между двумя народами, между рыбаками Калининграда и судостроителями Штральзунда, твердо решив доказать немецким рабочим, что судно передано в надежные руки.

«Аргунь»... Многие из нас задавали себе вопрос: почему траулер назван именем реки, текущей в горах Хамардабана на востоке нашей страны? Что общего между океанским траулером и стремительной, небезопасной для судоходства рекой?.. Оказывается, Аргунь не просто река, а река-граница. Тысячи лет она питает водой окружающую тайгу и поля. Ее берега, возвышаясь отвесными скалами, являются непреодолимой преградой для врага. Ее бурные потоки стремительно мчатся вперед, чтобы слиться с водами великого Амура.

Так вот почему наш траулер носит имя далекой реки — в нем сила, быстрота, свет и непобедимость. Возможно, это и не так, но нам хотелось думать о своем будущем судне образно и значительно.

По-старинному флотскому обычаю, до истоков которого сейчас трудно докопаться, перед спуском траулера на воду была разбита о форштевень бутылка «шампанского». На счастье. Это был торжественный момент для всего многотысячного коллектива «Народной верфи» в городе Штральзунде. Это было началом судьбы нового судна, которое через день-два мы должны были вывести на ходовые испытания.

Мысленно возвращаясь к тем временам, я с улыбкой вспоминаю об одном не решенном нами с директором товарищем Хомбургом вопросе. Как ни странно, вопреки всемирно известной немецкой педантичности «Аргунь» была сделана на 23 сантиметра короче проектной длины. Когда я обнаружил это, то попросил пересчитать стоимость корабля. Товарищ Хомбург растерянно развел руками и сказал, что у них еще нет столь умных машин, которые могли бы вычислить стоимость одного сантиметра корабля. Но пообещал, что или на гарантийном ремонте, или после него они это сделают.

Конечно, это была шутка. Тем более, что двадцать три сантиметра были изъяты из форштевня и ровно ничего не значат для траулера. Просто, если очень приглядеться, то можно заметить, что его «нос» горделивее, чем у его «собратьев». А то, что эта небольшая ошибка не повлияла на качественные характеристики корабля, доказали не только ходовые испытания, но и последующие годы его эксплуатации во всех широтах Атлантического океана. Они, эти неполные десять лет, были серьезным испытанием на надежность для двух тысяч механизмов, которыми насыщены наши помещения. Экзаменом на зрелость, выносливость и выдержку всего нашего экипажа.

В рыболовном флоте Калининграда — я почти с первых дней организации Управления экспедиционного лова. Мне приходилось работать на сейнерах, которые дальше Балтики и «носа» не показывали. Работал и на СРТ. Первые из них были для нас просто чудом морской техники! Не сравнишь с сейнерами ни по размерам, мощности, производственной палубе, да и бытовым условиям. Мы гордились ими, хотя они были да-

леки от совершенства, не имели даже элементарной поисковой аппаратуры.

Рыбу мы находили по температурному градиенту, опуская градусник, подвешенный на бечеве, в воду, или по скоплению чаек над районом. Да и сама добыча рыбы дрифтерными сетями велась примитивным способом. С вечера ставили трехкилометровый порядок сетей, а раненько с утра, с восходом солнца вытаскивали его руками, трясли сети, выгребали вручную рыбу, солили ее в бочках. Все это — под открытым небом, в любую погоду.

Ветераны нашей рыбной промышленности помнят эти, не столь далекие годы. Всего 30 лет прошло. Трудно забыть штормовые ночи, когда на глазах уходили на дно сети, переполненные рыбой. В те времена синоптики не всегда в срок и верно предупреждали рыбаков о надвигающейся непогоде. Да и мы не имели еще возможности видеть и знать, сколько рыбы в сетях. О приборах, подобных ИГЭКУ (измеритель глубины эхолотный кабельный универсальный), — только мечтали. Определяли загруженность порядка по концевым буйам. Успеешь вовремя заметить, что тонет буй, может быть, и спасешь сети и рыбу. Ну, а попробуй определить это в сумерках, ночью, да еще в шторм?

Ходил я и на первых БМРТ — этих плавучих рыбозаводах, пересечь океан на которых — ничто. Несколько рейсов сделал на траулерах типа «Тропик», где уровень оснащенности поисковой аппаратурой и рыбообрабатывающим оборудованием довольно близок к современному.

Но «Атлантик» — траулер, не в пример другим отвечающий задачам океанического промысла. В нем сочетаются все лучшие качества современных судов — повышенная скорость, маневренность, грузоместимость, насыщенность техникой, автоматизированными линиями для производства рыбопродукции. К этому остается только добавить компактность кают, салонов и других вспомогательных помещений — все отличается удобствами для жизни экипажа. Для того чтобы рыболовный траулер стал именно таким, надо было

приложить немало усилий конструкторам, инженерам и рабочим судостроительной верфи.

Нам же, приемной команде, предстояло на ходовых испытаниях в кратчайшие сроки установить живучесть всего корабля, надежность работы главного и вспомогательных двигателей, штурманского оборудования и механизмов рыбообрабатывающего цеха. К чести коллектива «Народной верфи», все дефекты, обнаруженные в ходе испытаний, были быстро и легко устранены. Так что уже в ноябре 1969 года мы были готовы отправиться на промысел.

ПЕРВЫЙ РЕЙС

Первый рейс в район Северного моря был не из легких. Прежде всего новый корабль сам по себе требует изучения. К тому же на борту его собрался экипаж, в составе которого была чуть ли не половина новичков, не знавших ни моря, ни судна, ни своей будущей профессии. Необходимо было сплотить людей, разных по возрасту, характеру, интересам, научить их добывать и обрабатывать рыбу, переносить тяготы жизни вдали от берега, от родных и близких.

Знания приходят с опытом. Поэтому мы, не теряя зря времени, в первые дни перехода приступили к знакомству с траулером, друг с другом, с профессией моряка. Все те знания, которые были получены на теоретических занятиях, во время перехода, пригодились в первые же дни промысла. В Северном море мы работали на пикше и сайде — на рыбе, требующей разделки. Вот здесь-то в умелой организации производства и проявилась вся сила партийного руководства. На самых ответственных участках были расставлены коммунисты, опытные промысловики, которые на личном примере показывали образцы вдохновенного труда.

И здесь нельзя не назвать коммуниста механика-наладчика Эдуарда Яковлевича Разина — человека неутомимой энергии, не знающего покоя, умеющего зажигать людей огоньком творчества. Именно с его помощью

было усовершенствовано оборудование рыбообрабатывающего цеха, установлены машины малой механизации. Своевременное проведение теоретической и практической учебы во всех службах и бригадах, совершенствование организации труда сделали свое дело: вскоре мы уже выпускали по 40 тонн разделанной рыбопродукции в сутки.

Сейчас трудности почти десятилетней давности кажутся уж и не такими серьезными. Но тогда... Тогда основную заботу составляли новички — люди, не имеющие морской закалки. К тому же и первый помощник капитана, секретарь партийной организации Михаил Захарович Попов тоже был новичком на рыболовном флоте. И только его умение как бывшего комсомольского вожака работать с молодежью, теоретическая зрелость, да еще поддержка со стороны администрации, ветеранов-промысловиков помогли ему скорее войти в курс дела, сплотить коллектив, нацелить его на выполнение первостепенных задач.

Есть такой, хотя и набивший оскомину, но верный по сути, афоризм: море любит дружных. Трудно переносить все тяготы на море в одиночку. Может не хватить выдержки, и человек в один из дней срывается. Говорят, нервы не выдержали. Может не хватить сил: бывает, море требует открытия сразу максимума духовных и физических возможностей человека. И один на один с ним трудно справиться. Вот поэтому главной задачей первого помощника капитана, всех коммунистов экипажа было создание крепкого коллектива, способного на взаимовыручку в труде и в повседневной жизни, создание единой трудовой семьи.

Начинали мы с утверждения в коллективе строгой бытовой и производственной дисциплины. Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев говорил с трибуны XXV съезда КПСС, что строгая дисциплина — это как раз тот резерв увеличения общественного богатства, который не требует капитальных вложений, но может дать большую и быструю отдачу. Вот этот резерв мы и старались использовать в рейсе. Без него, без должной дисциплины нет ни креп-

кого, дружного экипажа, ни хорошей, плодотворной работы, а значит, и продуктивного рейса. В этом я хорошо убедился за долгие годы работы в море. Поэтому основное внимание партийной, профсоюзной и комсомольской организаций экипажа было обращено на создание судового микроклимата, основанного на взаимном уважении от матроса до капитана.

Важным принципом в этой работе было — донести до каждого мысль, что судно — это наш дом, мы — это одна семья, и задачи наши — общие. Впоследствии те, кто приходил на «Аргунь», сразу же испытывали на себе то невидимое, но сильно действующее поле внутренней судовой дисциплины. Любое ее нарушение не оставалось без последствий. Главный спрос с виновного вела общественность: путем товарищеского внушения, разбора на собрании бригады или вахты и в крайнем случае — на общем судовом собрании. Благодаря такому решительному отпору нарушителям трудовой дисциплины со стороны общественности, в коллективе никогда не доводилось дело до серьезных осложнений или срывов производственных заданий. Что и говорить, дисциплина — главный залог успеха!

Так начался первый рейс «Аргуни» в Северное море, которое не баловало нас ни погодой, ни большими уловами.

Мы взяли курс в Северо-Западную Атлантику. Там нас ждали свои трудности. Тяжелый грунт, частые задевры тралов — все это осложняло работу. Одно нас удерживало в районе — рыба. Шла она большими косяками, и мы ловили несмотря на то, что в сутки рвалось по три-четыре трала. И не будь с нами известного сейчас на флоте мастера добычи, кавалера ордена Трудового Красного Знамени Трофима Егоровича Тарарина — не видать нам, конечно, больших уловов.

При той создавшейся обстановке, частых порывах промыслового вооружения не всякий мог бы справиться, организовать работу таким образом, чтобы не прекращалась добыча рыбы. Дни и ночи он проводил на палубе, обучая товарищей и ремонтируя тралы, отдавая их морю и поднимая на борт рыбу. Порой я просто не допускал его к работе, приказывал идти отды-

хоть. Есть люди на нашем флоте, с которыми можно, как говорят, горы свернуть!

Сейчас уже можно признаться, что в первом рейсе мы так и не смогли использовать траулер в полную мощность. Сказалась привычка ходить на уменьшенных оборотах главных дизелей. Жалели двигатели, а это не позволяло тралить на нужной скорости. Соответственно и уловы были заниженными. Здесь проявилось наше — штурманское и механико-судовой службы — незнание новой техники, всех ее возможностей.

Возникали деловые споры, которые были решены только после рейса, вернее, при постановке судна на гарантийный ремонт. После консультаций с немецкими специалистами выяснилось, что главная машина траулера типа «Атлантик» совместно с ВРШ — винтом регулируемого шага — спроектирована и сделана для использования на все сто процентов мощности. На максимальные нагрузки. Длительное же использование главной машины на недогрузках, наоборот, имело нежелательные последствия.

Это я вспоминаю потому, что незнание техники приводит к недоловам, к неправильной эксплуатации траулера, а порой — к курьезам.

Не забыть мне одного эпизода. Это было где-то в районе экватора. На переходе. Жаркое солнце вынудило спрятаться всех по помещениям. На палубе занималась приборкой только вахтенная служба, да добытчики настраивали под тентом промысловое вооружение. Судно шло на юг полным ходом. И вдруг главный двигатель сбавил обороты, потом вздохнул пару раз поршнями и встал. Непривычная тишина тревогой откликнулась в сердцах экипажа, и особенно механиков. Траулер потерял ход, управляемость...

Проверили все, от чего могла бы произойти остановка. Тщетно! И только через некоторое время обнаружили закрытый люк воздухозаборника.

Объяснилось все просто: один из новичков делал уборку на верхней палубе, увидел «кем-то распахнутый люк», посчитал это за непорядок и закрыл его. Лишенный воздуха, двигатель встал.

Невзирая на наши ошибки, неизбежные при эксплуатации нового судна, за первые два рейса мы выловили 9,5 тысячи тонн рыбы. Это был неплохой задел, прямо скажем, уверенный старт в первом году девятой пятилетки. Перекрыл наши показатели только экипаж РТМ «Василий Головкин», руководимый капитаном дальнего плавания, кавалером ордена Ленина Николаем Дмитриевичем Комаровым. В тот год он стал лидером социалистического соревнования за максимальный вылов рыбы на судах подобного типа.

Для нас же 1970 год явился началом трудовой истории траулера, в коллективе которого уже стали складываться свои традиции. Основным девизом рыбаков «Аргуни» стали слова: «Взял слово — сдержи его».

К этому времени мы уже установили связь с нашими подшефными — комсомольской организацией Кличкинского серебряно-никелевого рудника на реке Аргунь. Они писали нам о своей работе, успехах, о жизни в далекой Восточной Сибири, за тысячи миль от морей и океанов. Эти интересные письма составили первые страницы биографии еще одной большой дружбы.

Переписка у нас не затихает. Совсем недавно мы получили пакет от учащихся подшефной школы поселка Кличка. В нем ребята прислали массу фотографий, в которых показана работа отряда следопытов и жизнь всей школы. Пионерская дружина приглашает в гости.

Не скажу, чтобы такие письма не влияли на воспитание наших моряков. Трудовой подъем, встретивший нас на «Народной верфи» в городе Штральзунде и не ослабевающий на «противоположном» конце земли, в Сибири, обязывал аргунцев с честью держать марку советских рыбаков. Люди понимали ценность этой дружбы. Она вдохновляла нас на самоотверженный труд, воспитывала чувство интернационализма, ответственности за порученное дело.

В 1972 году мы сделали только один рейс, выловив около 70 тысяч центнеров рыбы при плане 63 тысячи. Затем по плану траулера предстоял гарантийный ремонт в том же Штральзунде. Здесь мы еще раз убеди-

лись в действенности дружбы между экипажем и рабочими судовой верфи. Гарантийный ремонт судна был сделан в небывало короткий срок — всего за три месяца.

ВПЕРЕДИ — ЦЕЛЬ

В следующий рейс мы вышли, имея перед собой заветную цель — покорить 100-тысячный рубеж. В реальности осуществления этой задачи не сомневались. Еще перед отходом на общесудовом собрании мы — и ветераны, и новички — все единодушно приняли высокие социалистические обязательства. Администрация судна вместе с бюро экономического анализа рассчитали рейс до мельчайших деталей, разработали план мероприятий, направленных на обеспечение бесперебойного выпуска рыбопродукции. Были четко определены задачи всех общественных организаций: комсомольской и профсоюзной, НОТ, группы народного контроля...

На важнейших участках производства по инициативе партийной организации, которую возглавлял уже первый помощник капитана Владимир Павлович Шевченко, были созданы партийные группы. Руководители служб, бригад и вахт назначались из числа опытных ведущих специалистов. В основном это были коммунисты. Молодых матросов, новичков расставляли по рабочим участкам и местам согласно их опыту, деловым качествам, профессиональным навыкам.

Коммунист Л. М. Ефременков вышел в рейс матросом впервые. Члены партгруппы — опытные матросы — решили взять над новичком шефство. Заслушали его на собрании партгруппы. Выяснили, какие затруднения испытывает он при освоении профессии матроса, и поручили коммунисту Н. В. Горину оказать ему помощь. В то же время Л. М. Ефременкову указали на безынициативность, отсутствие у него старательности в работе, живого огонька.

Критику товарищей он воспринял правильно, ну а помощь со стороны коммуниста Н. В. Горина оказалась

настоящей, действенной. Так что уже при очередном подведении итогов работы бригад Л. М. Ефременков отмечался в числе лучших производственников.

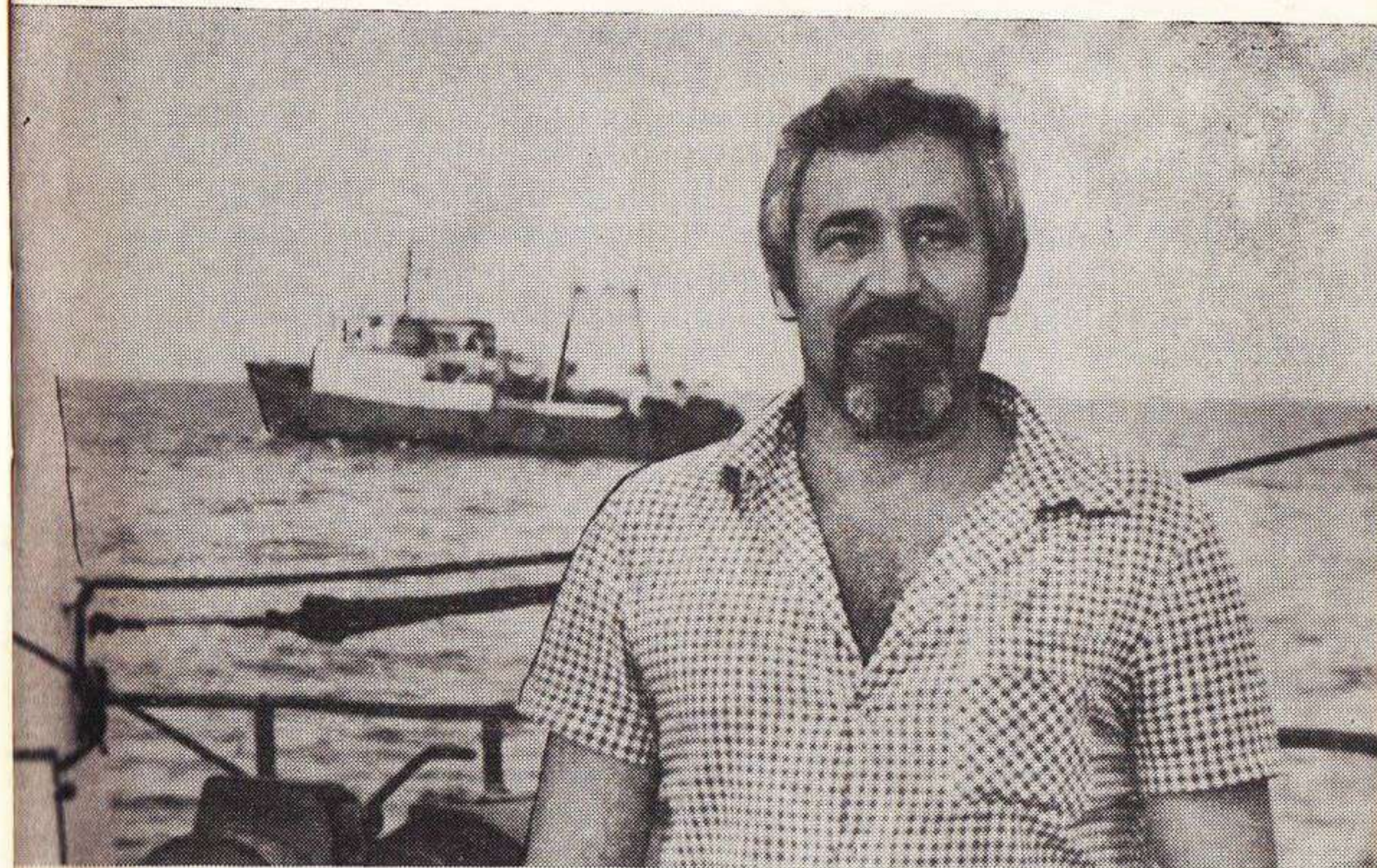
Проводимая партгруппами работа была направлена на воспитание у каждого коммуниста, каждого члена экипажа высокой сознательности, активности и чувства ответственности за выполнение социалистических обязательств.

Жизненно важные задачи, стоящие перед коммунистами, нашли свое отражение в повестках дня партийных собраний. На них обсуждались такие вопросы, как «Ход выполнения индивидуальных соцобязательств», «Совершенствование методов руководства комплексной бригадой», «Состояние дисциплины и меры по предупреждению нарушений», «Выполнение коммунистами партийных поручений», «Партийная учеба коммунистов», и другие.

Коммунисты машинной команды не раз ставили и обсуждали на открытых собраниях вопросы проведения ремонта техники своими силами, его качества, своевременности профилактических осмотров и другие. Только за один рейс членами машинной команды был проведен ремонт в объеме 4600 нормо-часов. При этом отличились коммунисты — старшие мотористы В. А. Корогод, А. Ф. Поздняков, рефмашинисты М. И. Сафронов и В. А. Голубев, электрик А. М. Никитин и второй электромеханик А. Е. Демченко.

В судовом комитете профсоюза разрабатывались формы и условия социалистического соревнования. Руководил судовым комитетом профсоюза механик-наладчик Эдуард Яковлевич Разин. Кстати, это наш бессменный руководитель профсоюзной организации.

Об этом человеке, ветеране «Аргуни», есть что рассказать. С морем у него связана вся сознательная жизнь. К нам он пришел с коксогазового завода. До этого он служил в Военно-Морском Флоте. Так что морская закалка есть, и довольно крепкая. В промышленном флоте работал поначалу мотористом, потом механиком и на соте «Атлантике» — механиком-наладчиком.



Бессменно руководит профсоюзной организацией судна механик-наладчик коммунист Эдуард Яковлевич Разин, человек неутомимой энергии и высокого чувства долга

В Э. Я. Разине располагает все: и внешность — чуть выше среднего роста, широкоплечий, крепкий, будто из металла отлитый, и характер — общительный, неунывающий, он, как магнит, притягивает людей, и даже манера говорить — убежденно, ясно. Трудно представить себе этого человека повышающим голос. А его беспредельной трудоспособности позавидует каждый.

Однажды отказал у нас транспортер. Это грозило не только срывом ритма работы, но и вообще ставило под угрозу выполнение социалистических обязательств. Предварительная консультация со специалистами показала, что даже в заводских условиях восстановительный процесс должен был длиться не менее полутора недель.

Дело в том, что работа в экваториальной зоне связана с особо интенсивной коррозией и разрушением металла. Высокие температуры, соленость воды, беспре-

рывный цикл обработки рыбы, а значит, движения механизмов — все это вызывает преждевременный износ звеньев цепей транспортеров, порчу редукторов и так далее. В данном случае оборвалась одна из тяговых цепей наклонного транспортера, сорваны со своих мест ковши. При осмотре обнаружили, что обрыв мог произойти не только в одном месте.

Необходимо было обновить движущую часть транспортера. А как? Запчастей не хватало, и вот тогда-то проявилась настойчивость Эдуарда Яковлевича и его помощника ремонтного слесаря Леонида Васильевича Саломахи в поиске решения. Они буквально не покидали рыбцех двое суток, но линию пустили. В сложных судовых условиях они изготовили отсутствующие в ЗИПе детали, восстановили транспортер. Цех вновь заработал в полную нагрузку.

Это высокое чувство ответственности, верность своему долгу — так характерно для наших коммунистов. Будь на его месте другой человек, не прояви он желания, находчивости и умения, — мы потеряли бы около месяца, учитывая переходы в порт, стоянку у пирса завода и возвращение на промысел.

Эдуард Яковлевич — не только настоящий умелец, он и прекрасный организатор. Работа механика-наладчика — одна из труднейших на рыболовном траулере. В любое время суток приходится вызывать его: цех должен работать бесперебойно при большой рыбе.

Понимая всю сложность обстановки, Эдуард Яковлевич обучил матросов-обработчиков элементарному ремонту на их участке. Кроме того, он доказал целесообразность закрепления оборудования за определенными работниками. Теперь они, подобно рабочему у станка, не только эксплуатируют свой агрегат, но и хорошо знают его, ухаживают за ним, могут сделать мелкий ремонт сами. Это намного повысило ответственность работников на каждом участке, позволило механику-наладчику сосредоточить все свое усилие и внимание на осмотре и профилактическом ремонте основных линий рыбообрабатывающего цеха.

Отличные деловые качества, принципиальность коммуниста Разина создали ему добрую славу и за-

служенный авторитет в коллективе. Моряки единодушно избрали его председателем судового комитета профсоюза. И не ошиблись — это не только требовательный и строгий руководитель, но и заботливый, умелый организатор, стоящий на страже здоровья и прав человека. Помню, был такой случай.

Все началось из-за мелочей. Дело в том, что при подготовке к длительному рейсу нельзя проходить мимо, казалось бы, пустяковых дел. Как правило, капитан доверяет своим заместителям в предрейсовых хлопотах — каждый отвечает за свое дело. Так случилось и на этот раз.

Ушли мы на промысел, и начпрод посчитал «за мелочь» застаться достаточным количеством соков. Я не обратил на это внимания, но после разговора с Эдуардом Яковлевичем, который настойчиво добивался пополнения запасов, понял, что в нашей, флотской, жизни, когда экипаж на много месяцев оторван от берега, любая мелочь играет немаловажную роль.

Те же соки — это здоровье людей, их работоспособность, настроение — все то, из чего складывается эффективность рейса.

Но основной заслугой Э. Я. Разина я считаю организацию на судне по-настоящему действенного социалистического соревнования, его умение нацелить все общественные организации на безусловное выполнение планов и высоких обязательств.

Для достижения этой цели судовой комитет профсоюза выбрал на общесудовом собрании производственно-массовую комиссию. В ее состав входил токарь Павел Сергеевич Слестухин. Он же — председатель. Членами являлись профгруппорги — матросы первого класса Николай Яковлевич Чайковский и Анатолий Владимирович Деев, старший электрик Борис Владимирович Чубов и врач Лидия Ивановна Шуликова. Эта комиссия явилась центром организации и руководства социалистическим соревнованием.

Первым делом члены этой комиссии предложили вызвать на социалистическое соревнование самый

сильный экипаж, который вел промысел в Атлантике. Таким экипажем оказался РТМ «Комсомолец Севастополя» Главка «Азчеррыбы».

ЭФФЕКТ СОРЕВНОВАНИЯ

Предложение производственно-массовой комиссии поддержали все. Мы прекрасно понимали, что нелегко будет соревноваться с рыбаками юга, к тому времени имевшими немалый опыт и хороший задел. Но эти трудности не пугали. А потом каждый ясно себе представлял, что социалистическое соревнование — это прежде всего взаимопомощь, обмен передовым опытом, всем ценным, что накоплено в рейсе. Что ж, мы хуже других?

Договор о соревновании с экипажем «Комсомольца Севастополя» был принят. Вскоре на самом видном месте в салоне «Аргуни» появилась таблица сравнительных данных этого соревнования. В ней члены указанной выше комиссии ежедневно отмечали основные показатели работы обоих коллективов: вылов за сутки, переработка, заморозка, выпуск готовой продукции...

График этот постоянно находился в центре внимания всего экипажа. Всякое отставание на том или ином участке вызывало тревогу у коллектива, и тут же принимались соответствующие меры по преодолению недостатков в работе.

Для обеспечения внутрисудовой эффективной работы было организовано соревнование между первой и второй комплексными бригадами, между вахтами, в машинной команде и соревнование за звание «Лучший по профессии».

Производственно-массовая комиссия разработала десятибалльную систему подведения итогов. Согласно этой системе в конце каждого месяца профгруппоргам выдавались специальные карточки, после заполнения которых комиссия определяла победителей. Десятибалльная система охватывала все стороны жизни и труда бригад, вахт. Отличные производственные пока-

затели еще не давали право на первенство. Принималось во внимание участие в общественной жизни, в борьбе за коммунистическое отношение к труду, активность, творчество и так далее.

Учитывались все замечания. Скажем, появился кто-либо из членов бригады на палубе во время отдачи или выборки трала без каски. Это — нарушение техники безопасности, отмечалось в карточке.

Ежедневный выпуск радиогазеты, бюллетеня и оперативных листков-«молний» делал соревнование зримым, зажигающим. К концу каждого рабочего дня стенд соревнования собирал около себя весь состав экипажа. Тут были и споры, и деловые предложения, и всесторонний анализ деятельности бригад и вахт. Никто не оставался равнодушным, потому что это касалось каждого. Конечно, главное внимание уделялось соревнованию с РТМ «Комсомолец Севастополя». Оно было определяющим, ведущим весь экипаж к новым достижениям. Принципом его была взаимовыручка, которая значительно повлияла на общие результаты труда.

У нас вначале никак не ладилось дело с траловым вооружением. Штурмана находили рыбу, а добытчики не могли ее взять. У соперников же дела шли нормально и уловы были большими, хотя промысел мы вели в одном и том же районе и в одинаковых условиях. Что такое? Пригласили к нам старшего тралмастера с «Комсомольца Севастополя». Тщательно исследовав наше вооружение, он пришел к выводу, что при такой оснастке необходимо утяжелить нижнюю подбурку. Подводные течения района, которые уже были известны добытчикам с «Комсомольца...», отрывали от грунта наш трал, и рыба уходила под ним. Поделился он и новой схемой вооружения тралов, в которой применялись доски увеличенной площади.

Опыт этот пришелся нам как нельзя кстати. После перестройки оснастки и изменения схемы вооружения дела наши пошли на лад.

Но в долгу перед соперниками мы не остались. Подходящего случая не пришлось долго ждать. В нашем рыбцехе филейная линия работала куда производитель-

нее, с меньшим количеством отходов, чем у южан. Здесь опять заслуга Э. Я. Разина и наших рационализаторов.

Посоветовали мы им нашу схему расстановки матросов-обработчиков на линии, показали им филетировочное приспособление, изготовленное нашими специалистами. Южане переняли этот опыт. В результате эффективность выпуска филе намного повысилась.

Подобных примеров обмена опытом, информацией по состоянию промысла в районе того или другого экипажа можно привести немало. Это, безусловно, положительно сказалось на общих результатах наших коллективов. Неоднократно мы выходили победителями в этом парном соревновании и раньше рыбаков-южан выполнили задания решающего года пятилетки.

Стотысячный рубеж был преодолен — 100,9 тысячи центнеров рыбы добыли мы в 1973 году! Усилия наших обработчиков были направлены на максимальный выпуск более ценной в пищевом отношении продукции и на качество разделки. В результате было выработано 29 тысяч центнеров разделанной рыбы и свыше 2 тысяч центнеров филе. Вся продукция сдана первым сортом. Вообще надо отметить, что с начала пятилетки на продукцию, выпущенную нашим экипажем, не поступило ни одной рекламации и претензии от торгующих организаций.

Взвесив свои возможности и используя накопленный опыт, мы выступили с новой творческой инициативой — добыть в 1974 году 120 тысяч центнеров рыбы, довести общий вылов в девятой пятилетке до 500 тысяч центнеров, что на 160 тысяч центнеров больше пятилетнего задания, выпустить товарной продукции на пять миллионов рублей.

На наш призыв к морякам промыслового флота встать на ударную трудовую вахту по досрочному завершению производственных заданий, активнее включаться в социалистическое соревнование за максимальный вылов рыбы и выпуск продукции лучшего качества с наименьшими затратами откликнулись сотни передовых экипажей «Калининградрыбпрома».

В их числе РТМ «Петр Лизюков», с которым мы заключили договор на социалистическое соревнова-

ние. Обязательства, которыми мы обменялись с этим экипажем, были высокими, соревнование — упорным. Каждую декаду подводились его итоги. Из тринадцати декад — в течение одиннадцати первенствовал наш экипаж!

В соревновании по судну первое место было присуждено первой комплексной бригаде, возглавляемой коммунистами рыбмастером В. А. Иванниковым и тралмастером П. В. Янковским. В соревновании вахт лидировала вахта второго механика А. А. Вишнякова — ветерана судна.



Не раз первенство в социалистическом соревновании одерживала вахта второго механика Алексея Вишнякова (на снимке справа), ветерана судна

ЛУЧШИЙ ПО ПРОФЕССИИ

Особое внимание судовой комитет, производственно-массовая комиссия уделяли соревнованию за звание «Лучший по профессии». И это оправдано: результат всей деятельности экипажа складывается из результатов работы каждого члена бригады, вахты, службы и зависит он в основном от индивидуального мастерства.

Но у нас задача соревнования была куда шире. В лучшем по профессии мы старались видеть еще и человека высокой культуры и дисциплины. Какое влияние оказывает социалистическое соревнование на духовный рост самого человека? Это можно проследить на примере одного из матросов.

Иван Маракулин — матрос первого класса — прибыл к нам с траулера «Николай Бордунов». Ходил в море уже семь лет. Сам он деревенский, из Кировской области. Рядом и воды-то большой не было. А вот армейскую службу пришлось нести в Калининграде. Здесь и узнал он от старших друзей-товарищей о море, о рыбаках. Решил остаться, попробовать вкус моря. И полюбилась ему трудная, морская профессия. Привязался он к ней накрепко — не к длинному рублю, а к нелегкому единоборству с морем, к флотской жизни.

За это время он освоил все палубные и цеховые операции и в любой момент мог заменить товарища, прийти ему на помощь. Есть у него такие ценные качества: четкость в работе, рациональность, бережливость. Рабочее место у него всегда тщательно подготовлено, все движения продуманы — ни одного лишнего.

Как-то в одном из рейсов случился затор на упаковке рыбопродукции. Матросы не справлялись с работой, в результате затормаживался темп работы всего цеха. Для нас же выбиться из жесткого, самими установленного графика — это значило поставить под угрозу выполнение социалистических обязательств, рейсового задания.

На общесудовом собрании обсудили создавшееся положение. Выяснилось, что в отстающей бригаде нет собственных резервов. Тогда коммунист Иван Васильевич Маракулин сам вызвался перейти на трудный участок. До этого он работал на морозильном агрегате и выполнял не менее ответственные и сложные обязанности по заморозке рыбы.

В первый же день присутствие матроса Маракулина на упаковке внесло упорядоченность в работе, четкий ритм. Каждый отвечал за свою операцию, тон задавал Маракулин. И уже через некоторое время бригада резко повысила производительность труда и буквально «наступала» на пятки своему сопернику по социалистическому соревнованию.

Наша группа НОТ занялась анализом работы Ивана Васильевича, обобщением его опыта.

Ну, кажется, чего сложного обвязывать короба с рыбой? Но кто бы ни вставал рядом с Маракулиным, сначала не успевали за ним, теряя секунды на элементах операции, а через определенное время просто останавливались из-за отсутствия под рукой бечевы, этикеток или еще чего-то.

Маракулин работал без остановки. Если же случался общий перерыв и завязывалась беседа, он участвовал в ней, не отходя от своего рабочего места. Впрок штамповал этикетки, раскладывая их по видовому составу рыбы, заготавливал короба, чтобы все необходимое для работы было тут же, под рукой.

Отлично работает человек: продуманно, творчески, грамотно.

А ведь он пришел к нам на судно с семилетним образованием. Участие в социалистическом соревновании заставило многое пересмотреть, взглянуть по-новому на свой общеобразовательный уровень.

Дело в том, что в условиях соревнования по десятибалльной системе учитывался и этот пункт — учеба членов бригад.

Помню, вначале Иван Васильевич даже сопротивлялся, ссылаясь на возраст: мол, поздно садиться за парту! Хватит и семи классов для рыбообработчика! Но настойчивость партийной организации, товарищей по бригаде, которых он, выходит, подводил своим нежеланием учиться, пересилила его ложную убежденность.

Сейчас он уже окончил среднюю заочную школу моряков и твердо решил поступать в Калининградское среднее мореходное училище на технологический факультет.

Человек поверил в свои силы, больше того — почувствовал явную потребность в пополнении своих знаний. Приятно было слышать от педагогов Калининградской средней школы моряков (они как-то ходили с нами в рейс) о его неистощимой любознательности, усидчивости и завидном трудолюбии.

Вот так на глазах духовно вырос человек. У него появились новые, более значительные интересы, расширился кругозор, и свое дело он создает как часть общего, необходимого. Характерно, что подобные перемены произошли и с его товарищами. У нас выучились заочно в средней школе 16 человек. Теперь в экипаже все имеют среднее образование.

МАСТЕРА ДОБЫЧИ

Может отлично работать техника — главный и вспомогательный двигатели, обеспечивая судну живучесть и необходимую мощность в автономном плавании. Может безупречно служить рыбообрабатывающее оборудование судового цеха. Пользуясь надежной поисковой аппаратурой, штурмана могут точно вывести траулер на косяки рыбы. Но не будь на борту слаженной команды добытчиков, руководимой знающим свое дело старшим мастером добычи, — усилия всего коллектива будут напрасны. Потому что от уловов, от того, насколько они будут большими, зависит выполнение рейсовых заданий.

Нашему экипажу повезло. Как я уже упоминал, с первого рейса добытчиками командовал известный среди промысловиков мастер своего дела, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Трофим Егорович Тарарин. О его увлеченности, преданности своему делу можно складывать легенды. Обычно он готовится к рейсу задолго до отхода судна или до вылета к месту его стоянки.

Дело в том, что еще в 1973 году мы внесли предложение: для более эффективного использования флота производить замену экипажа в портах, находящихся недалеко от традиционных районов промысла. Наши доводы и расчеты были просты — мы теряем массу времени на переходах судна и возвращении его в порт. Так, путь до экватора и обратно — более сорока суток. При нормальной промысловой обстановке и наличии приемо-транспортного флота за это время экипаж мог бы добыть 12—16 тысяч центнеров и обработать 10—12 тысяч центнеров рыбы. Резерв значительный, если предположить, что подмена будет производиться таким образом на большинстве судов нашей базы.

Так и в этот раз, мы экипажем улетаем в Дакар, чтобы принять траулер из ремонта. Собрались все на аэровокзале. И с нами приключился вот какой случай.

По правилам Аэрофлота каждый из пассажиров имеет право провозить с собой багаж весом не более 20 килограммов. Понятное дело, что рыбаку, уходящему на полгода в море, нужно иметь... самое необходимое, минимум груза. И вдруг представитель Аэрофлота официально заявил, что рейс не состоится, так как количество допустимого груза на экипаж превышает положенную норму.

Объяснилось все довольно-таки просто. Трофим Егорович взял с собой новый канатный трал, слава об эффективности которого уже разнеслась по всей Атлантике. Но одному не под силу увезти его. Это тонны. Он поделил его на части и раздал членам экипажа, всем 75 человекам. И все-таки трал оказался на двести с лишним килограммов тяжелее положенной для взлета нормы.

Конфликт мог затянуться. Но работники Аэрофлота нашли возможность удовлетворить просьбу неугомонного старшего мастера добычи и экипажа. Трал был доставлен на промысел в оперативном порядке.

В этом проявился характер Трофима Егоровича Тарарина, его настойчивость в достижении цели и забота о предстоящем рейсе. Следует подчеркнуть, что эту черту — профессиональную предусмотрительность — он старался воспитать в каждом своем подопечном.

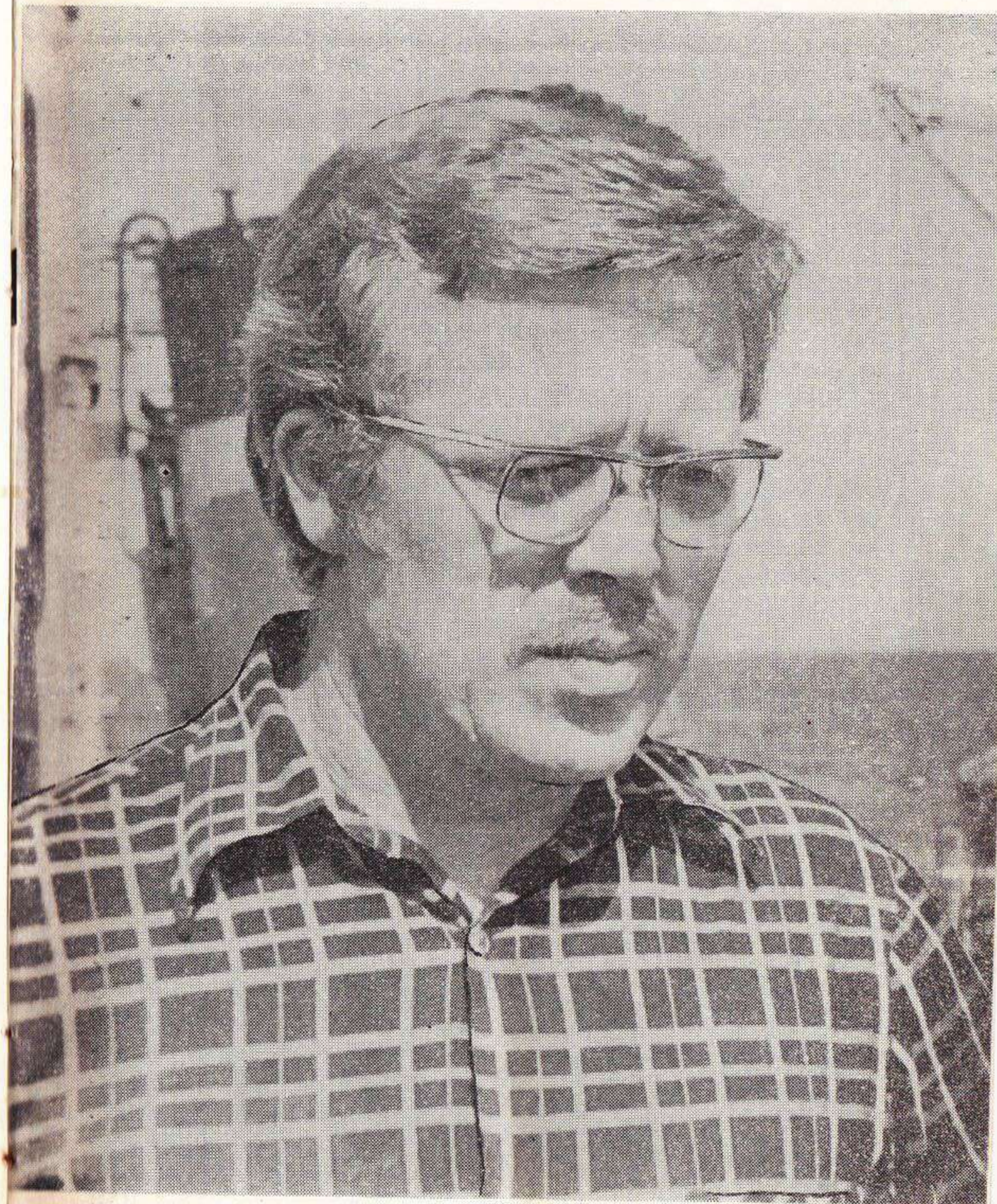
Как и среди основного командного состава, у добытчиков сохранялось постоянство коллектива. Нарушалось оно лишь отгулами и очередными отпусками. Вот, например, Василий Лукин — матрос первого класса. Более десяти лет он ходит в море. До «Аргуни» работал на судах только в качестве рыбообработчика. У нас же ему пришлось работать в составе добытчиков. Почему? Изучая членов экипажа при распределении их по рабочим местам, первый помощник капитана В. П. Шевченко рекомендовал направить Василия Лукина к добытчикам.

Лукин отказывался, уверяя, что в трюме на укладке коробов с рыбой будет полезней.

— Работа трюмного — тоже немаловажная, — доказывал он. — Во-первых, там нужен человек, физически выносливый: шутка ли — уложить всю сменную выработку в определенном порядке. Во-вторых, труд наш осложнен пониженными температурами рефрижераторных трюмов, и, в-третьих, от его знаний и умения зависит количество груза, которое можно вместить в трюм.

Да, факторы очень серьезные. И все они говорили о том, чтобы оставить матроса Лукина на прежнем рабочем месте. Но Владимир Павлович, наш парторг, разглядел в нем и другие качества, которых как раз у имеющегося состава команды добытчиков не хватало: основательность, тщательность в работе. И лучший из трюмных, кто мог четко управляться на потоке с различными видами рыбопродукции, умело распределяя ее по трюму, был переведен в службу добычи.

Не ладилось у него в первое время. Это было вполне закономерным. Даже опытные добытчики, со-



Владимир Павлович Шевченко — первый помощник капитана

бранные из разных экипажей, срабатываются несколько. Каждый из них должен в совершенстве овладеть навыками всех операций отдачи или выборки трала. Только при этом условии маленький коллектив превращается в хорошо отлаженный живой механизм, способный работать в любых сложных обстоятельствах. Особенно это необходимо при работе на трудных, скалистых грунтах, где от четкости выполнения операций порой зависит не только улов, но и целостность промыслового вооружения.

Лукин освоил новую специальность. Он хорошо «вписался» в коллектив добытчиков.

— Да этого парня, — говорили потом уже тралмастера, — мы не променяем ни на какого шустряка.

В конце одного из рейсов при подведении итогов социалистического соревнования по профессиям матросу первого класса Василию Лукину было присвоено звание «Лучший добытчик». Здесь же, у нас, он был принят кандидатом и затем в члены КПСС.

ПРОМЫСЕЛ: ПРОБЛЕМЫ, ПОИСКИ

До сравнительно недавнего времени мы промышляли в одних и тех же районах, на определенных, так называемых, «огородах». Отдал трал, я имею в виду донный, и ходишь с ним час-другой. При недостаточных богатых скоплениях рыбы была тенденция как можно дольше держать трал в воде, на лову. Сегодня промысел, можно сказать, основательно усложнился: он стал подвижным и главное — прицельным.

Судно постоянно находится в поиске, исследуя район галсами, «окантовывая» косяк для определения его величины и направления движения. Затем делается заход, и вот тут-то необходима четкая работа добытчиков, их мобильность. Опоздай они с тралом на минуту — и он может пройти выше горизонта косяка. Неправильно рассчитают, выйдут с ним раньше времени — трал может пройти ниже косяка. А тут еще на пути тралов встречаются препятствия: скалы или топляки. В это время многое зависит от добытчиков,

от лебедчика, который должен четко по команде из рубки взять трал на себя, приподнять, чтобы пройти над препятствием, и потом быстро отдать его на заданную глубину.

Современный трал — это огромное сооружение, которым надо уметь управлять, иначе можно поднять не рыбу, а обрывки промыслового вооружения. На борту «Аргуни» постоянно находились три готовых трала. Вернее, два — к отдаче и один в запасе. Но даже при такой постановке дела на «безрыбье» добытчики занимались ремонтом четвертого трала, а также проверкой состояния рабочих тралов. К этому их приучали старшие тралмастера Т. Е. Тарарин, В. Б. Чепуренко и другие. Они прекрасно понимали, что современный промысел требует комбинированного лова рыбы, отлаженного тралового вооружения. Доводка вооружения — необходимый процесс. Начинается он еще до промысла. На переходе. Во время обучения экипажа. Эту работу у нас возглавляли коммунисты: в первой бригаде Вячеслав Сутягин, во второй — Василий Лукин.

Выше я упоминал об ответственной работе тралового лебедчика, от которой часто зависит целостность промвооружения. И здесь я не могу не назвать Михаила Кушнырева.

Ветеран судна, он вырос от рядового добытчика до старшего матроса-лебедчика. Отлично знает все операции, буквально «чувствует» трал, силу натяжения ваеров, своевременно реагирует на команды мастера, с которым он связан по радио. При явном задеве (зацепе) звучит тревожный голос ревуна. А заблаговременное предупреждение о перегрузках на ваерах избавляет порой от порывов, а значит, от потерь вооружения.

Надо сказать, что работа на лебедке на первый взгляд кажется легче других операций. Физически, может быть, — да. Но по ответственности не сравнишь с любой другой. И не всякий, бывает, справляется с порой возникающими обстоятельствами.

Как-то случилось, что мы переполнили трал рыбой. Михаил Кушнырев к тому времени уже сдал смену



*Каким-то будет очередной улов?
На снимке слева мастер добычи О. Н. Жеряков*

и ушел отдыхать. А его сменщик попробовал раз-другой поднять трал на борт и... не получилось. Дело в том, что и подъем его, особенно в перегруженном состоянии, тоже требует сноровки. При неверных движениях траловый мешок может лопнуть или, как минимум, может помяться рыба.

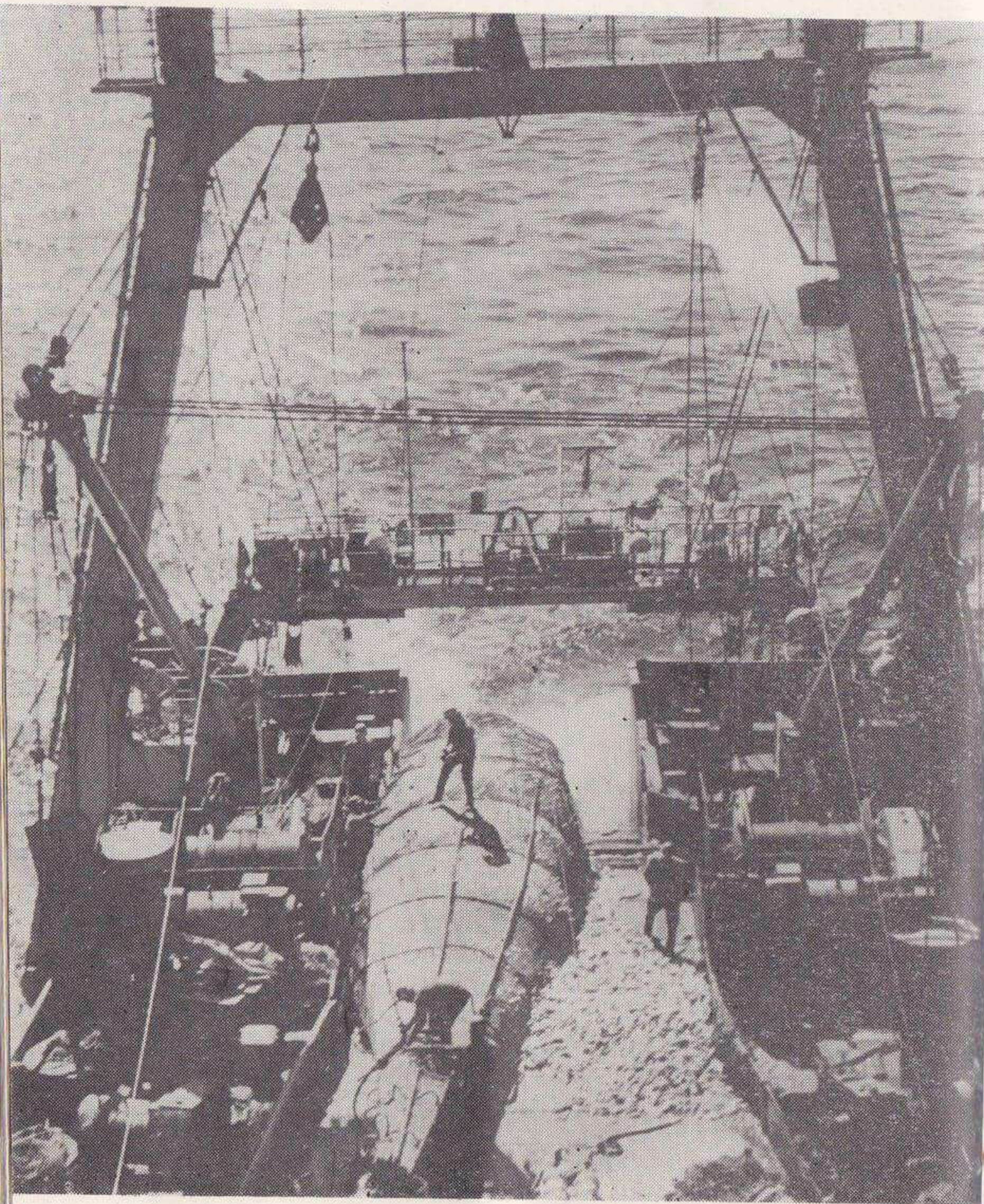
Вызвали Кушнырева. Прежде чем встать за лебедку, он обошел поднятую часть трала, прикинул общий его вес, проверил натяжение ваеров, потом короткими включениями двигателей попробовал подтянуть концы, а затем вдруг рывком сдвинул наружную часть с места, дав лебедке полную нагрузку. Мягкий «вагон» с рыбой неуверенно тронулся и медленно пополз вверх по слипу на палубу траулера.

Вот так — в познании техники, вверенной тебе, в любви к своему делу кроется секрет будущего мастерства. Сейчас у нас в экипаже немало знатоков своего дела, которым есть чем поделиться с теми, у кого еще маловато опыта, практики. Многие из них, в том числе сменные тралмастера Александр Николаевич Босенко, Петр Васильевич Янковский, были членами судового совета наставников, возглавлял который Трофим Егорович Тарарин.

НАСТАВНИЧЕСТВО

Партийная организация экипажа уделяла наставничеству особое внимание. Еще на XVII съезде комсомола Генеральный секретарь Центрального Комитета КПСС товарищ Л. И. Брежнев отметил, что пробуждение у молодого поколения любви и уважения к труду, передача молодежи духовного и нравственного опыта старших — это вопрос большой государственной важности.

Иные, мне кажется, не совсем верно понимают роль наставничества: научил новичка каким-то техническим приемам — чего еще? Но рано или поздно это и само приходит. Важно, чтобы молодые сердцем полюбили свою профессию, свой нелегкий труд. Чувствовали, что трудятся они для народа, на благо Родины.



Мягкий «вагон» с рыбой — на палубе

И чтобы людьми настоящими стали. Это ведь куда сложнее. Не случайно называют лучших наставников «талантливыми педагогами». Тут и впрямь талант человеческий нужен. И у тех, кто его имеет, думаю, всем надо мастерству учиться. Учиться, не стесняясь, что, мол, и годы не те, и заслуги собственные имеются...

Хорошо известна истина: убедит лишь убежденный. Потому от наставника требуется высокая коммунистическая убежденность, основанная на прочных знаниях, жизненном опыте.

Был у нас в одном из рейсов матрос — новичок. Ну, скажу я вам, парень... сорвиголова, да и только. Никого не слушает. Все сам, все умею. А в результате: за что ни возьмется — ничего не получается, не доводит дела до конца. Намучились с ним боцман, вся палубная команда, пришли советоваться к секретарю партийной организации. Что делать?

Владимир Павлович нашел выход. Прикрепили к этому матросу наставника — старшего электрика Бориса Владимировича Чубова. Давно он ходит в море, ветеран судна, человек грамотный, спокойный. Как-то в нем хорошо сочетался этот сплав трудовой и житейской мудрости.

Подшефный вначале возмутился:

— Ну чему меня, матроса, может научить электрик? Разве только пробки вставлять!..

Товарищем быть, последовательным в принятии решения, нужным людям научил его Б. В. Чубов. А разве понять высший смысл труда, ощутить радость человеческого участия, бескорыстную помощь старшего товарища — так уж мало?

Ничто так не возвышает личность, как активная жизненная позиция, сознательное отношение к общественному долгу, когда единство слова и дела становится повседневной нормой поведения. Воспитывать такую сознательность в человеке не так просто, особенно учитывая, что имеешь дело с людьми, с еще не устоявшимися характерами,



Экипаж вернулся с рейса

Председатель совета наставников Трофим Егорович Тарарин не был конкретно прикреплен ни к кому. Но само звание накладывало на него особые права и ко многому обязывало.

С выходом в рейс у нас начались занятия по курсу средней школы моряков. Учились в этом рейсе и Трофим Егорович — человек, вообще-то, уже немолодой, и матрос Василий Гунчак — парень медлительный, по характеру слабовольный. С прохладцей он относился и к учебе.

Как-то на одном из занятий матроса не оказалось на месте. Старший тралмастер обыскал весь корабль. Безрезультатно. Заглянул в салон — там шел фильм. На вызов никто не откликнулся. Но во время случившегося тут же перерыва Трофим Егорович заметил притаившегося среди зрителей Василия. Он буквально накинулся на матроса, стыдя его за слабоволие и под веселый шум

зрителей увел его на занятия. Гунчак не сопротивлялся: он воспринял «насилие» наставника как вполне оправданное, законное действие. Ну разве бы он отца слушался?

Больше матрос не пропускал занятий, и к концу рейса вместе с наставником успешно сдал экзамены. Могут еще добавить, что и в работе он стал аккуратнее, активней.

Радостно было сознавать после рейса, что ребята не только закалились физически, в совершенстве овладели профессией, но и выросли духовно.

В МИНУТЫ ОТДЫХА

Напряженный труд в море требует соответствующей разрядки, активного отдыха. Партийная, профсоюзная и комсомольская организации, хорошо сознавая это, делали все, чтобы отдых был максимально полезным каждому члену экипажа. Первостепенное внимание уделялось подбору спортивного инвентаря, кинофильмов и книг.

Владимир Павлович Шевченка — мой первый помощник, который ходит в экипаже вот уже семь лет, — сам подбирал литературу для судовой библиотеки, кинофильмы. При этом он руководствовался анализом состава экипажа, его интересов, запросов.

Интересны в этом отношении цифры, которые говорят о количестве просмотренных фильмов и прочитанных книг. Все это проходит, кажется, мимо нас, незаметно. Но стоит взяться за карандаш и подвести итоги — удивляешься значительности. Так, за последнюю пятилетку нашими моряками прочитано более 5000 книг, просмотрено 1400 кинолент. Кроме этого, проводились тематические обсуждения прочитанного или увиденного на экране, вечера отдыха, посвященные тому или иному событию, происходящему в стране, в экипаже, или просто удачной работе коллектива по выполнению государственных планов, социалистических обязательств.



За почтой к плавбазе. На снимке второй штурман С. Т. Крымский (слева) и моторист В. Г. Чвокин

Запевалами здесь были комсомольцы во главе со своим комсоргом гидроакустиком Олегом Уколовым. Вообще-то, комсомольская организация у нас — всего шестнадцать человек. Но энергии и задора им было не занимать. Все были с высшим, средним техническим или общим средним образованием, хорошие специалисты, деловые ребята. Неоднократно в приказах по судну отмечались за безупречную работу Вячеслав Кожин, Владимир Вульченко, Николай Холин, Владимир Базекин, Альберт Сурвило. Многим из них в рейсах было присвоено звание ударника коммунистического труда.

Активное участие принимали наши комсомольцы и в работе производственной комиссии, выпуске наглядной агитации: стенгазет, листовок-«молний», «Комсомольского прожектора». Под строгим контролем «Ком-

сомольского прожектора» проходила и учеба в сети политпросвещения. В группах, руководимых комсомольцами Славой Сутягиным и Валерием Галушкой, два раза в месяц проводились занятия по теме «Основы коммунистической морали», читались лекции по этике, эстетике и другим вопросам.

Немалую роль в стимуляции социалистического соревнования сыграла комсомольская радиогазета. В ней ежедневно подводились итоги работы комсомольцев, читались короткие лекции, транслировались концерты для передовиков экипажа. Через нее поздравляли с днем рождения именинников.

По инициативе комсомольцев устраивались спортивные соревнования по стрельбе, настольному теннису, шахматам, шашкам. Им же принадлежит идея создания судового КВН — клуба веселых и находчивых.



Спортивные соревнования по стрельбе — один из любимых видов спорта аргунцев

С удовольствием слушал весь экипаж игру на гитаре и песни рефмеханика Игоря Гельфонта и матроса Юрия Лисова. И не было, пожалуй, лучшего в пляске, чем комсорг Олег Уколов. Одним словом, комсомольская организация жила полнокровной, интересной жизнью.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИЛИ

Дух трудового соперничества. Нет, он рождается не людским тщеславием, а желанием сделать сегодня больше и лучше, чем вчера. Сделать быстрее, качественнее, чем соревнующаяся с вами бригада, вахта, экипаж. Победить и затем поделиться опытом: за счет чего вы сумели перекрыть вчерашний рекорд — вот смысл социалистического соревнования, которому партийное бюро экипажа придавало первостепенное значение на пути к цели. А цель была достигнута раньше, чем мы намечали: девятую пятилетку экипаж выполнил не за четыре года, как было предусмотрено обязательством, а за три года и неполных восемь месяцев.

Восьмого октября 1974 года в адрес экипажа РТМ «Аргунь» поступило приветствие Генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева в связи с досрочным выполнением пятилетнего плана по улову рыбы.

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

С БОЛЬШИМ УДОВЛЕТВОРЕНИЕМ УЗНАЛ ИЗ ВАШЕЙ ТЕЛЕГРАММЫ О ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ ТРУДОВОЙ ПОБЕДЕ ЭКИПАЖА ТРАУЛЕРА — ДОСРОЧНОМ ВЫПОЛНЕНИИ ПЯТИЛЕТНЕГО ЗАДАНИЯ ПО УЛОВУ РЫБЫ. В РЕЗУЛЬТАТЕ УПОРНОЙ РАБОТЫ, ТВОРЧЕСКОГО, ИНИЦИАТИВНОГО ПОДХОДА К ОРГАНИЗАЦИИ ПРОМЫСЛА, ДЕЙСТВЕННОСТИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ КОЛЛЕКТИВОМ ЗА ТРИ ГОДА И НЕПОЛНЫХ ВОСЕМЬ МЕСЯЦЕВ ВЫЛОВЛЕНО И ПЕРЕРАБОТАНО 346 ТЫСЯЧ ЦЕНТНЕРОВ РЫБЫ.

РОСТ БЛАГОСОСТОЯНИЯ НАРОДА, ДАЛЬНЕЙШИЙ РАСЦВЕТ НАШЕЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РОДИНЫ САМЫМ НЕПОСРЕДСТВЕННЫМ ОБРАЗОМ СВЯЗАНЫ С ПОВЫШЕНИЕМ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА, С РЕЗУЛЬТАТАМИ ПЛОДОТВОРНЫХ, ВОДОХОВЕННЫХ УСИЛИЙ КАЖДОГО ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА, ВСЕХ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ.

ГОРЯЧО ПОЗДРАВЛЯЮ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА С ВЫСОКИМИ ДОСТИЖЕНИЯМИ В ТРУДЕ. ЖЕЛАЮ УСПЕХОВ В ВЫПОЛНЕНИИ ВЗЯТЫХ МОРЕКАМИ ТРАУЛЕРА НОВЫХ, ПОВЫШЕННЫХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ.

Л. БРЕЖНЕВ

На следующий день на борту «Аргунь» состоялся митинг. В обстановке полного единодушия участники митинга приняли письмо в адрес Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева, в котором говорится: «В ответ на приветствие моряки траулера обязались довести в 1974 году вылов рыбы до 125 тысяч центнеров, выпустить до конца года пищевой рыбопродукции 15 тысяч центнеров на сумму 750 тысяч рублей и обеспечить рост производительности труда против плана на 15 процентов».

Свои обязательства мы выполнили. Всего за девятую пятилетку нами добыто 500 тысяч центнеров рыбы.

В нашей стране всякий труд вознаграждается по достоинству. По итогам работы за пятилетку экипаж РТМ «Аргунь» был удостоен чести быть участником ВДНХ. Шесть человек из экипажа были награждены тремя бронзовыми, двумя серебряными и одной золотой медалями ВДНХ, дипломами, а матрос И. В. Маракунин за ударную работу и активное участие в общественной жизни был премирован легковым автомобилем «Москвич».

Поистине победным был для аргунцев финал девятой пятилетки. По примеру нашего экипажа стали работать многие суда рыбопромыслового флота Министерства рыбного хозяйства СССР. Для сокращения непроизводительно затрачиваемого времени повсеместно внедрялся наш метод ремонта траулеров в ино-

странных портах, близлежащих к районам промысла. Такая организация с одновременным переводом флота на двухгодичный (у нас — четырехгодичный) режим эксплуатации без заводского ремонта дает большой экономический эффект, исключает переходы судов на ремонт в свои порты, снижает текучесть кадров плавсостава.

МОРЕ НАЧИНАЕТСЯ С БЕРЕГА

В 1976 промысловом году мы стартовали в прежнем производственном темпе. Руководствуясь материалами и решениями XXV съезда КПСС, постановлениями ЦК КПСС и бюро областного комитета партии «О мерах по увеличению выпуска, расширению ассортимента и улучшению качества продукции на предприятиях рыбной промышленности области в свете решений XXV съезда КПСС», наш экипаж взял курс на максимальный выпуск пищевой продукции высокого качества.

Море начинается с берега — говорят бывалые рыбаки. Еще задолго до выхода в море для всех служб, а особенно для штурманской, наступает горячая пора. Прежде всего, с получением рейсового задания каждый из нас тщательно знакомится с районом промысла, куда направляется судно. Выясняется обстановка на настоящий момент, анализируется опыт работы тех, кто недавно вернулся с моря, выверяются карты района.

Особая ответственность ложится в этот момент на старшего помощника. От его расторопности, предусмотрительности, организаторских способностей зависят не только сроки, но и качество подготовки судна, всего экипажа к рейсу. Откровенно говоря, я бываю строг к тем, кто считает этот важный момент делом второстепенным, относится к нему без должной ответственности, мол, вали валом — там разберем. Да и сама жизнь дает таким «специалистам» горький, но справедливый урок. Опыт показывает, что предварительный совет и взаимный контроль при подготовке

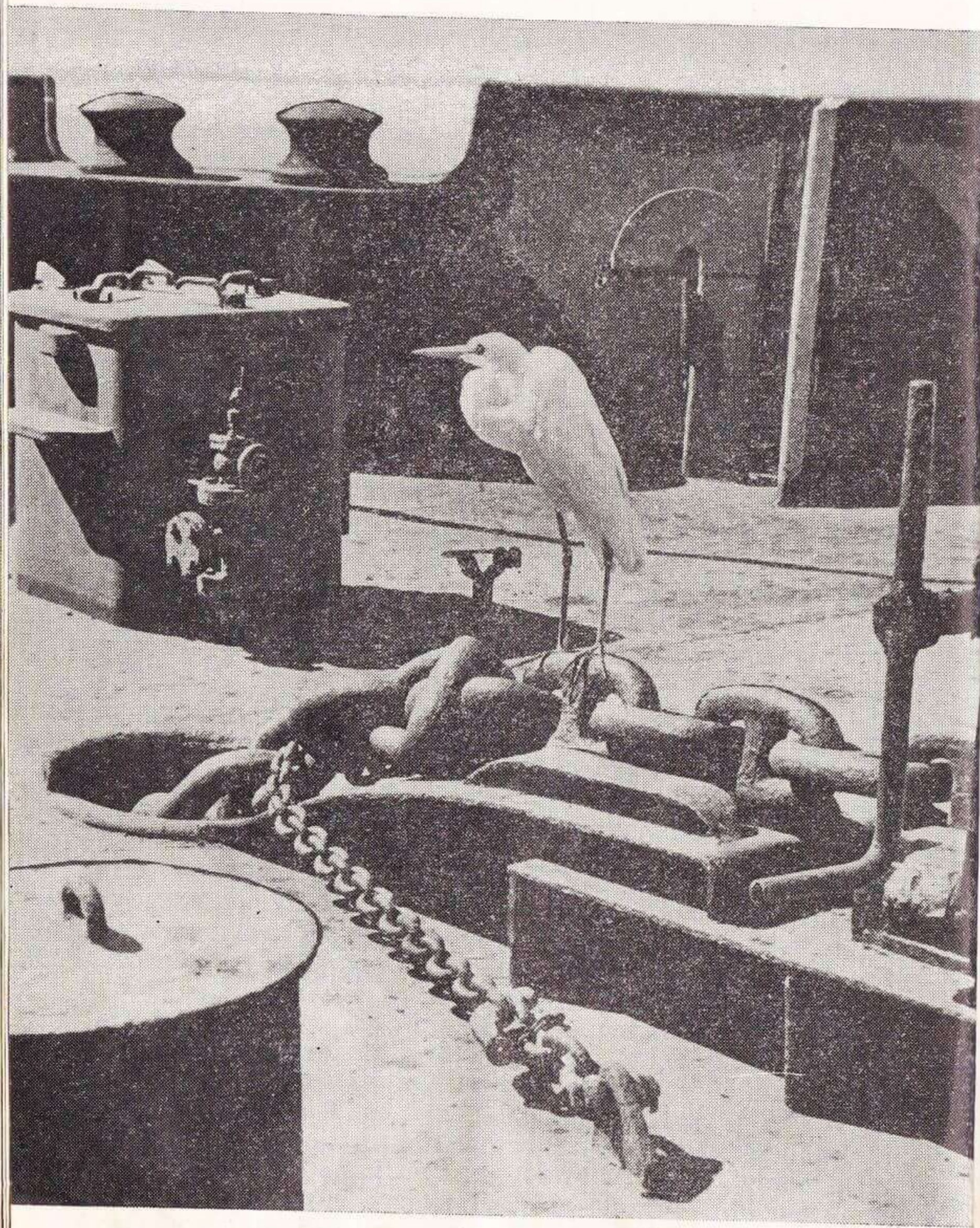
к рейсу на берегу исключают многие ошибки, которые так дорого обходятся рыбакам в океане.

С большой ответственностью и знанием дела относится к своей работе старший помощник Владимир Егорович Уваров. Это и прекрасный организатор и умелый руководитель. Всегда у него своевременно заводится снабжение по всем службам. Ни один человек не выйдет в рейс, не ознакомившись с правилами техники безопасности, внутреннего распорядка. Одним словом, умеет дисциплинировать экипаж. А ведь это редко сочетается в одном человеке — безупречные знания штурмана и качества настоящего промысловика-организатора.

Ходил на «Аргуни» старшим помощником и Николай Кузьмич Аксенов. Молодой парень, организаторского опыта маловато. Да это — дело наживное. А вот сразу чувствовалось, проглядывалась в нем «жилка рыбацкая». Как только он начал плавать штурманом, завел промысловые дневники. Теперь это уже солидный труд, который дает соответствующую отдачу. Например, судно идет в район ЦВА (Центрально-Восточной Атлантики). Он берет с собой все записи, касающиеся этого района. В них сведения: когда (месяц), в какое время (число, часы), какие были показания о наличии рыбы в этом районе, какие уловы и какие тралы. То есть исчерпывающая промысловая информация.

Нельзя сказать, чтобы все это совпадало: меняется климат, гидрология и, наконец, количественный состав рыбы. Но основа — она всегда остается постоянной. Как извечны миграционные пути стад рыб: на нерест она привыкла ходить в одно и то же время года и в одно и то же место — туда, где она родилась. Я сам веду подобные дневники уже много лет, поэтому говорю с такой уверенностью о их значении.

Вахта штурмана сложна: он должен следить за курсом траулера, за поисковыми приборами, за тралом, за людьми, работающими на палубе. Не зря говорится, что рыбак — дважды моряк. Но для того чтобы стать асом своего дела, необходимо всегда быть на уровне современности, постоянно следить и за про-



Каждый на своей вахте

мысловой обстановкой в районах, овладевать смежными профессиями. Скажем, знать траловое вооружение не хуже тралмастера. Некоторые штурмана говорят: а зачем мне это, если никогда не пригодится? Неверно! Вся сумма знаний составляет тот опыт, который позволяет человеку найти выход из, казалось бы, безвыходного положения. Особенно на промысле, который с каждым годом становится все сложнее и сложнее.

В этих условиях немаловажную роль играют оправданные, то есть точно рассчитанные элементы риска. Ходил как-то с нами третьим штурманом Сергей Крымский. Выпускник нашего высшего инженерно-морского училища, он два года работал в Дальневосточной рыболовной флотилии в качестве второго штурмана на судах типа БМРТ. Новый район, другой тип судна — вот причины, по которым в первый поход в Атлантику на «Аргуни» Крымский пошел третьим штурманом.

В течение суток экипаж был в пролове: поиск в квадратах промысла не давал нужных показаний. Малые стайки просматривались в районе большой каменной гряды, где никто не решался тралить. И рыба, как бы чувствуя свою безопасность, не покидала своего убежища. Нервничали штурмана, простаивал рыбцех, «трещал по всем швам» разработанный нами график добычи и выпуска рыбопродукции.

На вахту заступил Сергей Крымский. Через полчаса мне доложили, что траулер идет в район камней. Я зашел в штурманскую рубку, определился по координатам и вопросительно посмотрел на вахтенного. Он не отвел глаз:

— Хочу попробовать, Григорий Арсентьевич. Там, — он имел в виду Дальний Восток, — у меня получалось.

— А вдруг порвете трал? Единственный целый остался на борту. Тогда и поиск ни к чему будет.

Вызвал старшего мастера добычи Трофима Егоровича Тарарина.

— Ну, как, мастер? Разрешаешь?

— Григорий Арсентьевич!.. Как можно?.. — взмолился тот.

— Рвать будем,— подтвердил Крымский.— Не обижайся. Сам пойми: вам починить трал — часов пять хватит. А если возьмем рыбы полный мешок, цеху работы — почти на сутки.

Ничего не сказал Тарарин, повернулся и вышел из рубки. Сознаю, двойственное было у меня чувство, но делать было нечего.

— Отдавай, но не дави на камни,— сказал я и пошел к себе.

Не надеялся я на солидный улов. Обдумывал будущий курс траулера, советовался с соседями по промыслу. Не прошло и получаса, а уже поднимали затяженный мешок. Лебедки работали с напряжением. Улов действительно был неплохой — около тридцати тонн рыбы и... изрядно порванный канатный трал.

Радовался третий штурман, повеселели добытчики —



Еще совсем недавно А. И. Журавков (на снимке справа) был старшим помощником капитана. Сегодня он капитан-директор

работа всем нашлась. Несложный расчет показал, что риск Сергея Крымского был вполне оправданным: на починку трала ушло семь часов, на обработку улова и выпуск готовой продукции — 16 часов. Выход был найден.

Вдумчивость, аналитический подход к решению производственных вопросов, общительность, желание поделиться опытом снискали Крымскому уважение не только в экипаже, но и среди штурманов базы. В следующий рейс он ушел уже вторым штурманом. И можно сказать с уверенностью, что из него выйдет отличный капитан, способный решать самые сложные задачи сегодняшнего промысла.

Капитаном стал наш другой штурман, мой старший помощник Александр Иванович Журавков. Отличный промысловик. Что его отличает, так это чувство хорошей производственной зависти. Если он стоял на вахте, наше судно обязательно должно было ловить рыбы больше других траулеров. Только тогда Журавков считал день не зря прожитым. В этом проявлялась его целеустремленность. Все свои силы и знания — на достижение максимальной эффективности, результативности в работе.

Какие еще основные качества присущи современным специалистам? Отличная теоретическая и практическая подготовка, самодисциплина, собранность, коллегиальность в решении промысловых задач, верная ориентация в большом потоке информации.

ДЕЙСТВЕННОСТЬ РАДИОСЛОВА

В штурманском деле информация играет особую роль. От ее своевременного получения и обработки порой зависит на море жизнь судна и судьба сотен людей, то есть безопасность мореплавания. Но не только. Информация — это и верный поиск промышленных скоплений рыбы. В сумму этих сведений входят поток радиogramм с судов других флотилий, промысляющих по соседству, советы между капитанами группы судов, входящих в отряд, и отдельные парные советы. Кроме

того, сюда входят все радиосводки, прогнозы погоды, гидрологического режима и тому подобное.

Из общего потока информации надо выделить появившийся на флоте радиотехнический бюллетень. На мой взгляд, сегодня это самый короткий мост между промыслами, экипажами промыслов и берегом, наиболее оперативный метод передачи по всему флоту всего нового, передового. Записанные на магнитофонную ленту разборы рейсов экипажей, завершивших свои планы досрочно, выступления инженеров техотдела о новых рационализаторских предложениях, наставников по специальностям об особенностях промысла в том или другом районе и, наконец, события, происходящие на судах базы, в ее отделах, службах и цехах, — все это становится достоянием тысяч рыбаков на промысле.

А какую помощь они оказывают флоту — можно рассмотреть на конкретном примере.

Много хлопот доставляли в рейсе частые остановки транспортеров. Дело в том, что на судах нашего типа направляющие ролики в ленточных транспортерах сделаны из пластмассы, которая не выдерживает больших нагрузок. И за рейс приходилось несколько раз менять их. А тут как раз узнаем из радиотехнического бюллетеня, что на одном из наших траулеров делают эти ролики в судовых условиях, но не из пластмассы, а из отходов производства — лопнувших капроновых кухтылей.

Вначале их размельчают, затем в специальной ванночке разогревают до жидкого состояния и заливают в изготовленную заранее форму. Несколько минут — и готов новый ролик, который по прочности не только не уступает прежним, а еще и превосходит их. Отпадает необходимость в запасных частях, исключаются простои ленточных транспортеров.

Это ли не эффект!

Промысловой информацией, ее сбором в районе занимаются в основном штурмана. Но так уж повелось у нас: и начальник радиостанции, и его радисты справляются о состоянии промысла у своих коллег с других

судов. Порой сведения не совпадают, и уточнение всегда дает положительные результаты. Да это и понятно: сводка — это обстановка за сутки, а мы имеем расширенную, подробную информацию — чуть ли не почасовую.

Начальником радиостанции у нас ходил Григорий Лукич Кучинский. В первое время мне приходилось, конечно, подсказывать ему, какую информацию, когда и от кого взять. Кое-что он брал сам: НавИМ, гидрологию, погоду по «Ладоге». Не на всех судах радисты умеют заставить работать четко этот аппарат. У Г. А. Кучинского это получалось. Оперативная карта погоды, полученная с «Ладоги», во многом помогала нам.

Через рейс мне уже не надо было напоминать Григорию Лукичу о получении той или иной информации — она всегда вовремя ложилась ко мне на стол. Если работали мы, например, в ЦВА — Центрально-Восточной Атлантике, — у нас были сведения как о ближайших районах промысла, так и об отдаленных — СВА, ЮВА.

Что это дает? Во-первых, мы постоянно были в курсе промысловой обстановки: где, кто, как ловит рыбу и сколько. Во-вторых, имея представления о направлениях ветров, их силе, скорости, о передвижении рыбы, можно составить предположительную картину состояния промысла в нужном районе в недалеком будущем. Это дает возможность вовремя передислоцироваться из квадрата в квадрат, не теряя промыслового времени, а возможно, и сменить район промысла в оперативном порядке.

Всегда приятно работать с толковым, знающим специалистом. К тому же Григорий Лукич обладал завидным трудолюбием — у него всегда находилось дело. Наверное, 80 процентов своего времени он проводил в радиорубке: что-то конструировал, совершенствовал, производил профилактические или предупредительные ремонты.

Его как радиста хорошо знают по почерку, тотчас отвечают на наш позывной и берег, и районы промысла.

Стажировался у него радиооператор Виталий Уколов — один из флотской семьи Уколовых. Второй сын Уколова-старшего, Олег, ходит у нас гидроакустиком, сам отец, Виктор Павлович Уколов, — мотористом на судах нашей же базы. Так вот, этот Виталий Уколов многому научился у своего старшего товарища — начальника радиостанции Григория Лукича Кучинского. Сейчас он уже сам пошел начальником радиостанции. Надеюсь, что он не забудет добрые традиции «Аргуни».

ГИДРОАКУСТИКИ

Три рейса ходил у нас гидроакустиком Дмитрий Иванович Чернов. До него «Аргуни» не везло на специалистов этого профиля. С перебоями у нас работали и локаторы, и поисковая аппаратура. А каждый промысловик прекрасно знает, что это — «уши и глаза» корабля.

Дело в том, что на флоте до сих пор еще мало подобных специалистов высокого класса — в основном это лица со средним техническим образованием или практики. Техника же совершенно изменилась. Теперь стоят аппараты не на лампах, а со сложнейшими транзисторными схемами. Конечно, практику трудно учесть все нюансы и отклонения в их работе, вовремя отреагировать, устранить неисправности. Я уже не говорю о том, чтобы предвидеть их.

Дмитрий Иванович Чернов пришел в экипаж, настраивал локаторы, привел в порядок всю аппаратуру, и мы стали «видеть и слышать» рыбу намного дальше и лучше, чем ранее. Затем он ушел в отпуск, и к нам в экипаж прислали Олега Уколова. Молодой такой, вихрастый паренек.

«Конечно, кроме практики на последнем курсе — никакого опыта в работе», — думал я. Окончить Калининградское высшее инженерное морское училище — еще не значит быть классным специалистом. А им, акустикам, работать в первой тройке поиска: капитан — акустик — старший мастер добычи. В этом трио,

если так можно выразиться, запевалой является он, гидроакустик, со своей видящей аппаратурой.

Моя радость была двойной. Я ошибся в своих нелепых предположениях на его счет — это раз. И второе, Олег сумел найти и использовать дополнительные резервы, которые помогли ловить рыбу еще увереннее, эффективнее. Сказалась отличная теоретическая подготовка в высшем морском училище, добросовестное отношение к занятиям. Интерес к радиотехнике, любимому делу сдружил его с новинками технической литературы. Знание инструкции по обслуживанию аппаратуры, умение до тонкостей разбираться в схемах электроники позволяли ему постоянно держать все приборы в исправном состоянии.

Теперь мы были абсолютно уверены в нашем гидроакустике и точности показаний наших локаторов — не подведут. Не раз в трудных обстоятельствах выручала нас безупречная работа радионавигационного оборудования.

Так, в одном из рейсов попали мы в трудную ситуацию. Нашли рыбу и стали заходить на косяк, а тут впереди — труба, оставшаяся, по-видимому, от каких-то морских изыскательских бурений. Диаметр в метр и высотой над грунтом в сорок метров. На карте она обозначена, но что это за величина в масштабах района? Ничтожная. Если локаторы работают с недостаточной точностью, ее можно просто не заметить и «посадить» на нее трал. А в результате — ни улова, ни промвооружения.

Ее, эту трубу, называли «золотой», так как не один десяток тралов уже висит на ней — кроме наших. При приближении к опасному месту нам удавалось быстро поднять трал и опустить его уже за трубой, вывести на рыбу.

Такая точность операции с тралом возможна была лишь при полном доверии штурмана к гидролокационной аппаратуре.

Гидроакустики РТМ «Аргунь» Д. Чернов и О. Уколов по праву считаются классными специалистами. Серьезное внимание уделяют они ремонту аппаратуры

в период подготовки к промыслу. Приводятся в полный порядок те приборы, которые в случае выхода из строя в морских условиях нельзя восстановить или на ремонт которых потребуется длительное время. Под особым контролем находятся подъемно-выдвижное устройство (ПВУ) гидролокатора, без которого нельзя вести промысел, изоляция вибраторов, антенн, пеленгаторов.

В период межрейсовой стоянки пополняется ЗИП. Во время перехода на промысел поисковые приборы проверяются на чувствительность, подстраиваются так, чтобы записи от планктона и пузырьков воздуха были еле видны, а показания рыбы при максимальном усилении были четкими и качественными.

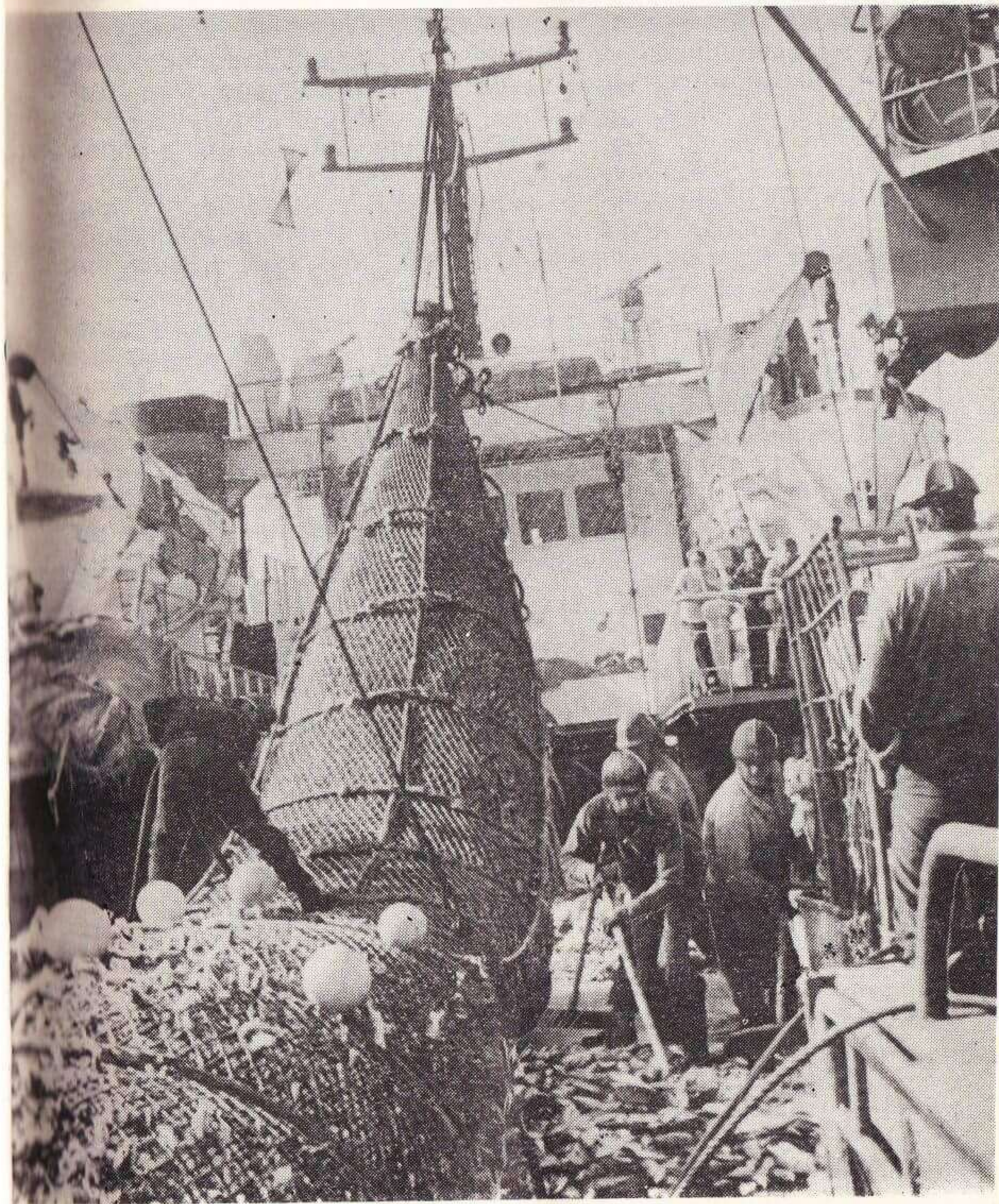
При работе системой «Дубль» на каждом трале устанавливается по вибратору. Так что переход с траля на трал на РТМ «Аргунь» занимает не более трех минут: пока выбирают трал до мешка, кабель переключается на другой трал, который уже подготовлен для отдачи. При этом, на всякий случай, всегда в запасе имеется еще один вибратор.

РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА

Резервы производства. Истощима ли их кладовая? Я думаю, нет. Не было у нас, например, еще на вооружении прибора, который бы в кратчайшие сроки мог определить место повреждения кабеля ИГЭКа — датчика. А мы порой до полутора тысяч метров вытравливаем его за борт судна, и достаточно острому «волосу» ваера проткнуть его, как он выходит из строя. Где, на каком из 1500 метров этот прокол?

На выручку приходит находчивость: Олег Уколов берет мокрую тряпку и пропускает через нее кабель. Стоп! Рука почувствовала слабый ток! Безопасно и точно определяется место прокола.

Потерян последний канатный трал. Взять не у кого. Ждать с берега? Очень долго — расстояние в тысячи миль. И вновь находчивость, рационализация. Были собраны все канаты, лежащие не у дел. Сконструиро-



Будет над чем поработать!

вана машинка для скручивания канатов. Есть материал для нового трала! И через сутки-двое судно снова было на лову.

Случилось так, что при подъеме очередного улова нашему экипажу поступила команда идти под выгрузку. Что делать с рыбой, поднятой уже на борт? Обработывать? А как же выгрузка? Где взять людей? Обычно экипаж траулера идет к плавбазе как на временную передышку в промысле.

Решили одновременно разгружаться и выпускать рыбопродукцию из поднятой рыбы. Распределили силы и, не прекращая работы в цехе, взяли курс к плавбазе. Швартовка, перегрузка рыбопродукции, снабжение — все шло своим чередом и в том же темпе, как и обычно. Необычным в этом рейсе была непрерывающаяся работа цеха. Члены комплексных бригад, а на участках расфасовки и сортировки — подвахта из машинной и общесудовой службы были заняты на обработке рыбы.

Нагрузка, безусловно, возросла, но когда отошли от базы и подсчитали — удивились: это же находка! Резерв, который поможет дать сверх плана еще тысячи центнеров рыбопродукции. Обсудили на общем собрании. Конечно, были и возражения.

- Большое напряжение...
- Непривычно психологически.
- Нужен и отдых от работы!
- Но ведь в море ходят не отдыхать, — доказывали другие. — Есть личное время после вахты, время отдыха. Ну, а если бы вообще не подходили к базам?

Экипаж решал сам. Тут же считали, предлагали, возражали, но цифры были куда убедительнее всех доводов. И действительно — в тринадцатом рейсе РТМ «Аргунь» 37 раз подходил к плавбазам, из них 21 — под выгрузку. Сколько времени, и немалого времени, тратится впустую, выбывает из промыслового резерва! Мы его использовали для выпуска готовой рыбопродукции, одновременно разгружая за подход до 400 тонн. За один период перегрузки рыбцех выпустил более 30 тонн мороженой рыбы. В итоге появилась довольно-таки значительная прибавка — 550 тонн рыбы

за 21 подход. Намного повысилась производительность труда, увеличилась заработная плата. Теперь в экипаже никто не сомневался в значимости найденного резерва. Больше того, каждый на своем рабочем месте старался изыскать дополнительные возможности повышения эффективности производства.

БУДУЩЕЕ ЗА «ГИПЛАНАМИ»

Вот уже длительное время на флоте пытались внедрить вместо массы кухтылей «Гипланы». Промысловикам известно, как трудно удержать трал на малом заглублении — порой приходится вооружать его сотнями кухтылей. В тринадцатом рейсе 1977 года добытки РТМ «Аргунь» доказали, что «Гипланы» не только могут работать вместо кухтылей, но и позволяют оперировать тралом прямо у поверхности океана — буквально под килем. Правда, для этого пришлось кое-что изменить в схеме вооружения, крепления «Гипланов».

Гидродинамическое устройство «Гиплан» С. В. Гюльбадамова состоит из пластины и замковых соединений (рис. 1). Пластина 2, как основная часть гидродинами-

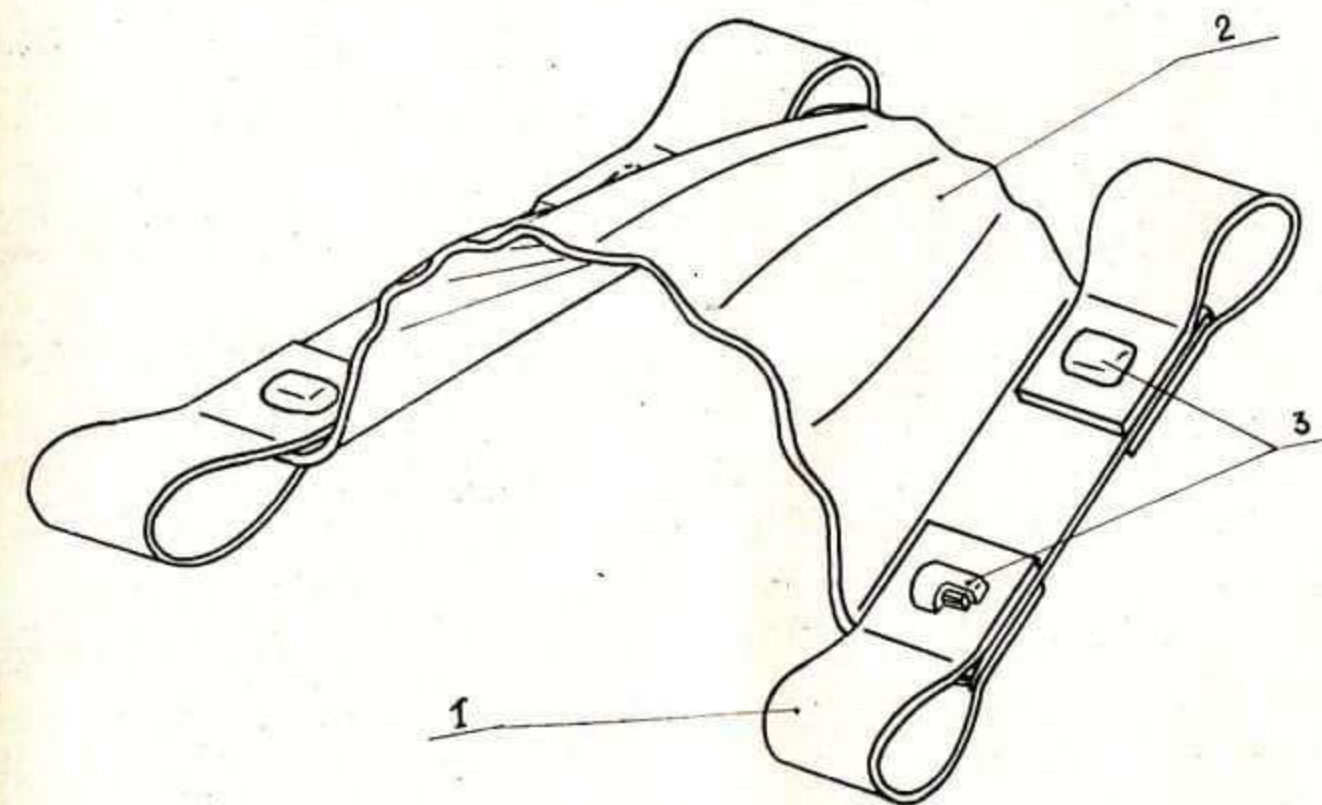


Рис. 1. Устройство гидродинамическое для раскрытия устья трала — «Гиплан»:

1 — петля; 2 — пластина; 3 — замок

ческого устройства, представляет собой часть эллипсоида с гофрами и боковыми крыльями. Замковое соединение состоит из петли 1 и замка 3, с помощью которых устройство крепится к тралу.

Изготавливается устройство из полиэтилена высокой плотности двух типоразмеров — «Гиплан-1» и «Гиплан-3». Имеет следующие технические характеристики.

Технические характеристики гидродинамического устройства «Гиплан»

Показатели	«Гиплан-1»	«Гиплан-3»
Габаритные, размеры, мм:		
длина	596	396
ширина	660	472
высота	230	145
Масса, кг	3,3	1,5
Глубина погружения, м	3000	3000
Подъемная сила (кгс) при угле атаки 6°, скорости траления, уз.:		
2	13	6,2
3	29	13,8
4	65	31,0
5	118	56,2

Примечание. Данные по гидродинамической подъемной силе при скоростях траления 2 и 3 уз. получены в опытном бассейне Калининградского технического института рыбной промышленности и хозяйства, при скоростях 4 и 5 уз. получены расчетным путем.

При испытании устройства «Гиплан» опробованы две схемы крепления на трале.

Схема I — на верхнюю пластину трала с помощью пожилины для крепления задних кромок устройства (рис. 2).

Схема II — перед верхней подборой с помощью фальшподбор (рис. 3).

При постановке на верхнюю пластину трала (схема I) крыло устройства принимает угол атаки, равный углу атаки верхней пластины трала, а он, как известно, колеблется от 0 до 6 градусов. Оптимальный же угол атаки крыла устройства равен примерно 18 градусам,

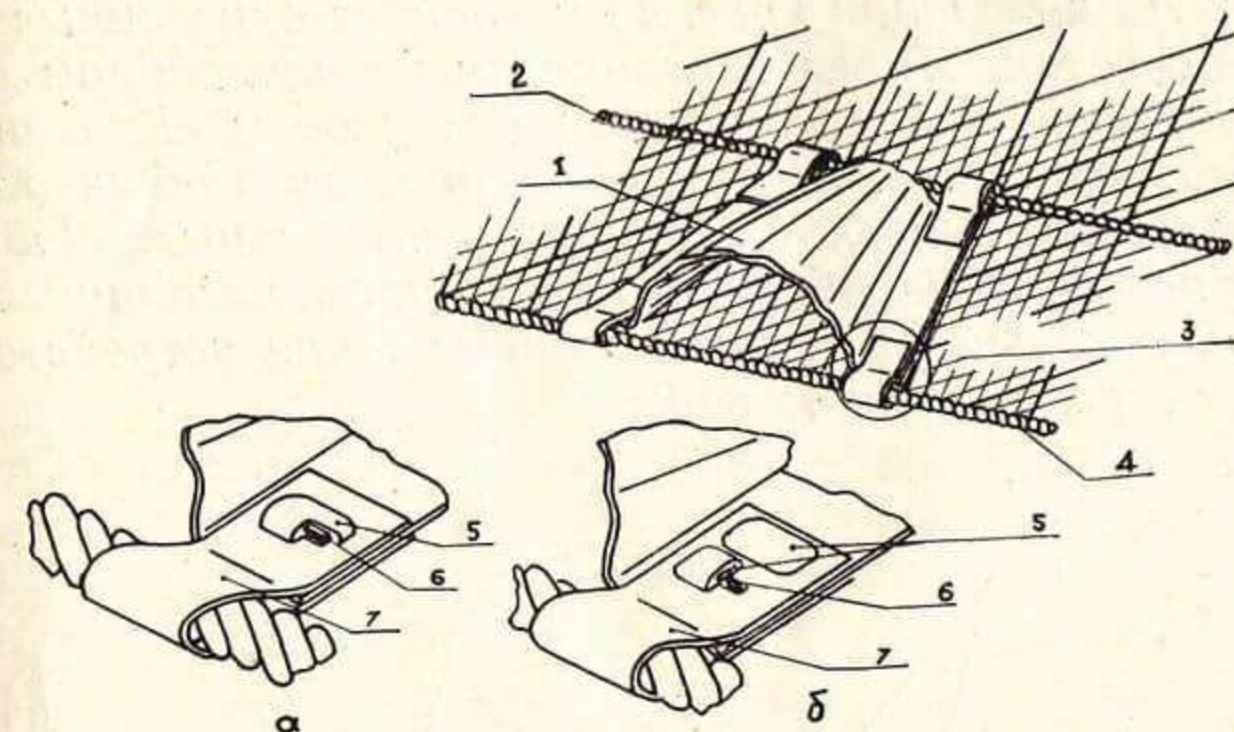


Рис. 2. Схема I крепления устройства «Гиплан» на трале: 1 — устройство «Гиплан»; 2 — пожилина; 3 — узел крепления на «Гиплане-3» (а) и на «Гиплане-1» (б); 4 — верхняя подборка; 5 — чехол; 6 — брусок; 7 — петля

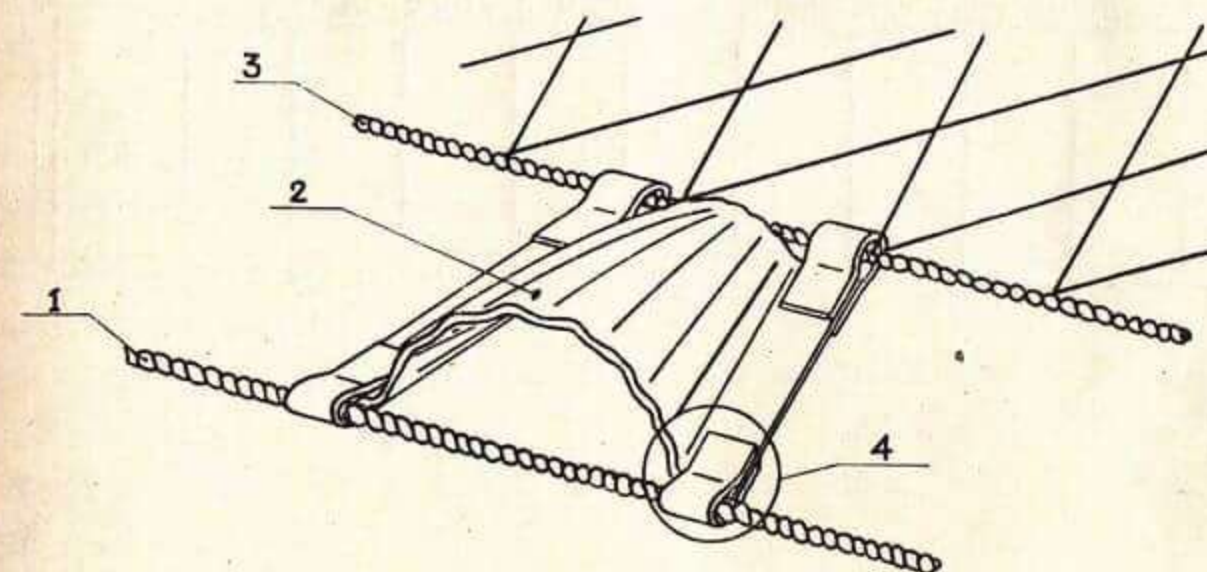


Рис. 3. Схема II крепления устройства «Гиплан» на трале: 1 — фальшподборка; 2 — устройство «Гиплан»; 3 — верхняя подборка; 4 — замковое соединение

При таком креплении нельзя более или менее точно знать суммарную подъемную силу «Гиплана». Кроме того, возможны случаи запутывания устройства в крыловых частях трала.

Постановка устройства «Гиплан» на фальшподбору (схема II) была предложена и проверена в промысловых условиях на РТМ «Аргунь» в середине 1977 года.

Эта схема крепления (рис. 4) устраняет отмеченные выше недостатки. Путем регулировки фальшподборы удалось достичь наиболее эффективной работы «Гипланов» на канатном трале. Щитки «Гиплана» туго обшивались мелкочейной делью. К четырем центральным «Гипланам» на фальшподборе подвязывался металлический прут, который не допускал запутывания устройства в момент спуска трала на воду.

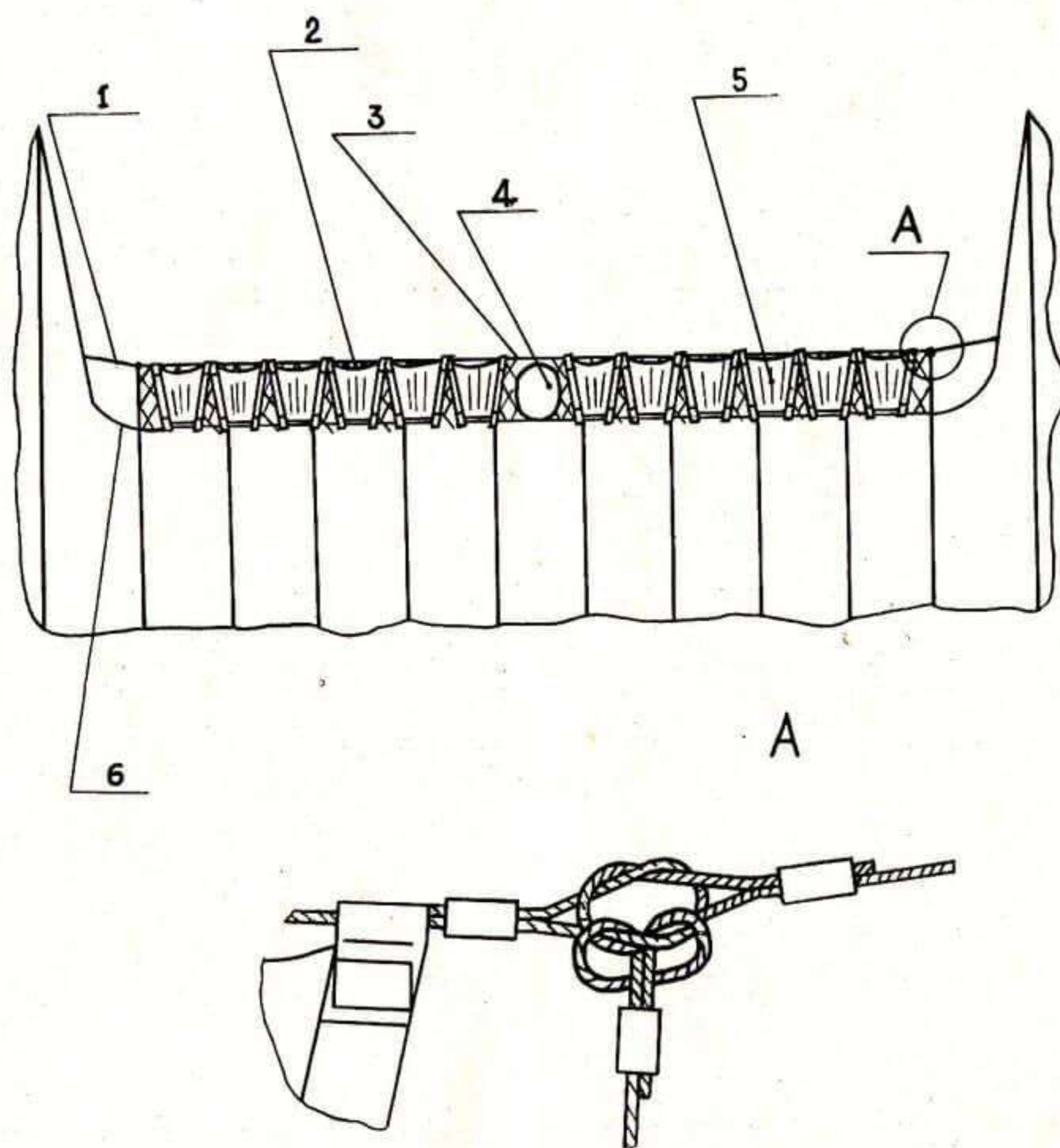


Рис. 4. Схема постановки устройства «Гиплан», примененная на РТМ «Аргунь» на пелагическом канатном трале:

1 — регулируемый конец фальшподборы; 2 — фальшподбора; 3 — стальной прут $\varnothing 16$ мм, $l = 2$ м; 4 — вибратор; 5 — устройство «Гиплан»; 6 — верхняя подбора

По визуальным наблюдениям угол атаки составил 15—20 градусов. Резко возросла подъемная сила устройств по сравнению с первой схемой крепления. Трал, оснащенный 180—240 куктылями с подъемной силой 2,2 килограмма каждый, удавалось поднять до 10—15 метров ниже кия судна. При оснащении его четырнадцатью «Гипланами-3» трал удавалось поднять выше уровня кия судна на два-три метра!

Трал хорошо реагировал на изменение скорости. При увеличении угла разворота ВРШ на 0,3—0,5 градуса он легко отрывался от грунта. Вертикальное раскрытие устья трала увеличилось на пять-шесть метров.

Нет сомнений, что за «Гипланами» будущее в траловом лове рыбы. Об этом свидетельствуют факты, а они — упрямая вещь. Четырнадцать «Гипланов» у нас заменили более двухсот пластмассовых куктылей. По скромным подсчетам скорость траулера увеличилась от 0,6 до 0,9 узла! К тому же вертикальное раскрытие трала тоже изменилось в сторону увеличения: при заглубителях в 500 килограммов — на пять метров, в 1000 килограммов — на девять метров.

Применение «Гипланов» экономит время на отдаче и выборке трала примерно на 15—20 минут. И последнее: за один тринадцатый рейс экипаж РТМ «Аргунь» сделал 602 траления с «Гипланом-3» (на 18 тралений меньше, чем в прошлом году) и выловил на 11 тысяч тонн рыбы больше, чем в предыдущем рейсе.

НАШИ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

Большую помощь в эффективном использовании судового технического оборудования оказала нам рефрижераторная служба.

Главная задача — максимальный выпуск пищевой продукции — могла быть решена экипажем только при интенсификации работы морозильных камер. Причем не нарушая технологии самого процесса заморозки рыбы.

Как, за счет чего можно было бы достичь увеличения производительности агрегатов ЛБХ-25, расчетная возможность которых равнялась 22,5 тонны рыбы в сутки? Каждого. У нас их два.

Возможно ли найти в конструктивной схеме, в работе аппаратов резервы ускорения цикличности? Над этим думали специалисты рефрижераторного отделения.

Поиски резервов начались с компрессоров. Известно, что их четкая работа зависит от правильного и своевременного ухода. Был разработан график продавливания и спуска масла при снятии снеговой шубы в камерах и секциях. Механики строго следили за количеством масла, уносимого в систему. Ведь увеличение его отложения на стенках ведет к потере интенсивности в работе.

Строгий контроль за расходом масла позволил вовремя выявлять участки, где его излишки проникают в систему. А когда, как говорят врачи, диагноз установлен — лечить намного легче и больной выздоравливает значительно быстрее. На промысле это экономит часы, а порой и сутки. Ну а за час работы одного агрегата можно получить примерно 1600 килограммов мороженой рыбопродукции.

Далее, экспериментально был разработан четкий график снятия снеговой шубы. Определили наиболее эффективное время для этой операции: через восемь часов — в камере предварительного охлаждения и в секциях — через 36—44 часа. Чем это диктовалось? Строжайшей экономией времени. Для организации безостановочной работы всей морозильной системы снятие шубы производилось в нерабочее время, в период пересменок.

Секции размораживались реже, если слой наморозки льда был небольшим. За своевременностью выполнения этих операций следила вся рефрижераторная служба во главе с рефмехаником и машинистами А. И. Калининым, А. И. Андросовым и другими товарищами.

Существенный резерв повышения производительности морозильного комплекса наши рационализаторы-холодильщики видели в улучшении аэродинамических характеристик морозильного аппарата. Цикл заморозки рыбы начинается непосредственно с камер предварительного охлаждения, где происходит большой расход мощности всех морозильных вентиляторов.

Специалисты рефрижераторного отделения судна провели анализ работы холодильной установки, сделали аэродинамическую съемку потоков воздуха в камере. После тщательного изучения стало понятным: для того чтобы ускорить заморозку рыбы, необходимо усилить поток холодного воздуха на поступающий противень. Ставить дополнительный вентилятор они не нашли целесообразным, а специальной перегородкой повернули часть потока воздуха от верхнего вентилятора на противень со свежей рыбой.

Количество влаги, поступающей вместе с рыбой, резко уменьшилось, и большая часть мощности секционных вентиляторов была направлена только на заморозку.

Кроме того, за третьей секцией было поставлено еще два вентилятора, взятые из камеры нестандартной рыбы, которая используется редко. Поток холодного воздуха, направленный от дополнительных вентиляторов на ранее не обдуваемую область, значительно повысил эффективность заморозки. Проектный цикл равнялся 72 секундам, то есть за это время из камеры выходил противень с 20 килограммами мороженой рыбопродукции. Мы же сократили его до 45 секунд, тем самым увеличили выпуск рыбопродукции более чем в полтора раза.

Рационализаторы вместе с механиками сделали все приспособления вполне удобными для производства ремонта: подвижные стенки и перегородки, съемные вентиляторы. На пульте управления системой заморозки установили пакетник, что дало возможность трюмным вентиляторам работать в двух направлениях. Теперь можно было не только гнать холод в рефрижераторные трюмы, но и направлять струю теплого воздуха на батареи. Это значительно облегчило и ускорило

процесс оттайки — снятия шубы с батарей рефрижераторных трюмов.

Механик, определив по времени или с помощью амперметра по нагрузке необходимость этой операции, не входя в трюм, производил ее с пульта управления. В трюмах постоянно поддерживалась температура не менее 28 градусов по Цельсию.

Поиски резервов производства, творческая активность специалистов по холодильному оборудованию позволили довести среднесуточную заморозку рыбы до 50 и более тонн при высоком качестве выпускаемой продукции.

В производстве всех работ рефмеханикам большую помощь оказали электрики, в частности второй электромеханик А. Е. Демченко. Им проведена вся проводка от пакетника до трюмов. Своевременная остановка и снятие шубы с батарей рефрижераторных трюмов исключали аварийность в схеме электровентиляторов.

Так каждый из аргунцев старался внести посильный вклад в творческую копилку экипажа. Мы не требовали от людей открытий и изобретений, но где дружат с творчеством — там обязательно рождается новое, передовое.

СНТО

Большую помощь в работе рационализаторов оказывало наше судовое научно-техническое общество (СНТО), председателем которого был старший механик Сергей Александрович Нефедов. Цель работы судового научно-технического общества — концентрация усилий экипажа на выполнение производственных планов и заданий десятой пятилетки. А для этого необходимо было научить людей эффективно использовать технику, находить резервы и использовать их для дальнейшего роста производительности труда. Конечно, при абсолютной технической безопасности и высокой культуре производства.

Перед рейсом на основании индивидуальных планов составлялся общий творческий план экипажа. Это

конкретизировало задачу всего коллектива. Специалисты, новаторы производства всех служб с первого дня включались в работу по осуществлению задач, поставленных планом СНТО. Живо интересовались сообщениями с берега о проведении в базе конкурсов или смотров по использованию на судах флота рационализаторских предложений.

На высоком творческом подъеме проходили в экипаже месячники рационализаторов. Только на одном из них, проходившем в тринадцатом рейсе, было внедрено десять рацпредложений, пять из которых рекомендованы техническим отделом базы. И месячник был не просто показательным, а активизирующим дальнейшее творчество всего экипажа.

Согласно графику по технической учебе в рейсе по линии СНТО было проведено около пятидесяти занятий. На них решались насущные технические проблемы, стоящие перед экипажем.

В последнем рейсе обстоятельства сложились таким образом, что и на технологическую линию, и в машинное отделение пришли новые специалисты. Для передачи новичкам опыта использовали индивидуальную опеку ветеранов: к машинисту РМУ, наладчику и слесарю были прикреплены старший механик, рефмеханик, второй электромеханик. К четвертому механику — второй механик, и так далее. В результате — освоение новой для многих членов команды техники шло оперативным путем.

Не стеснялись пойти на выучку к тем, кто в чем-нибудь работал лучше «Аргуни». Как-то не ладилось у нас с обработкой такой нежной рыбы, как сардина. После того как у нас побывали механик-наладчик и технолог с РТМ «Прилив», эффективность и качество обработки рыбы намного повысились.

Один раз в месяц проходили партийно-хозяйственные совещания, на которых анализировались итоги работы и намечались очередные рубежи хозяйственной деятельности всех служб и заведений. Новые повышенные социалистические обязательства, взятые в честь 60-летия Великого Октября, — выполнить план двух лет пятилетки к 7 ноября 1977 года — ко многому обязыва-

ли. С целью широкого вовлечения членов экипажа в социалистическое соревнование были разработаны новые условия соревнования между бригадами и вахтами. По этим условиям бригада, вахта, занявшая первое место за месяц, награждается переходящим красным вымпелом и денежной премией в размере 50 рублей из фонда капитан-директора. Бригада, занявшая первое место за рейс, — Почетной грамотой и денежной премией в размере 200 рублей.

Партийное бюро большое значение придавало гласности и торжественности вручения наград победителям социалистического соревнования. Труд передовиков сразу становился как бы катализатором для повышения эффективности работы всего коллектива.

СЛОВО — ЭКОНОМИКЕ

Немалую роль в организации действенного социалистического соревнования в достижении максимального выпуска продукции сыграло судовое бюро экономического анализа. Без его активной и непрерывной деятельности не может быть планового, четко налаженного хозяйства. Поэтому в бюро выбирались в основном люди сведущие, экономически грамотные начальники служб, подразделений, ведущие специалисты участков. Руководил им в тринадцатом рейсе помощник капитана по производству коммунист В. М. Бояринов.

У нас в экипаже научились считать все — от капитана до матроса. Научились видеть за цифрами, которые появлялись на стенде социалистического соревнования и в экономическом бюллетене, выпускаемом на судне при каждой разгрузке траулера, результат деятельности всего коллектива, его успехи и потери.

В них, этих экономических показателях, указывался выпуск пищевой продукции в рублях, товарной продукции и экономия: сколько та или другая бригада сэкономила тары, промвооружения... Все данные были представлены в сравнении с началом рейса, с данными других судов, и не только в процентах, но и в де-

нежном выражении. В особой графе указывалась и заработная плата рыбаков. Это оказывало заметное влияние на рост производительности труда в бригадах.

Четыре года экипаж РТМ «Аргунь» работал без заводского ремонта. Это стало возможным благодаря четко продуманной системе обслуживания механизмов и качественного саморемонта — НСТО. Старший механик С. А. Нефедов внедрил при ремонтах двигателей и механизмов систему узкой специализации членов механико-судовой службы. То есть каждый из них выполнял какую-то одну определенную операцию и отвечал за нее. Это положительно влияло на скорость и качество ремонта. В короткие промежутки стоянок у баз или на переходах механико-судовая служба успевала делать серьезные профилактические работы.

В связи с применением новой системы эксплуатации судна все рейсы «Аргуни» значительно удлинились. На межрейсовые ремонты судно тратило уже на 65 суток меньше планового срока, а за счет переходов и ремонта в Дакаре вместо Калининграда сэкономило еще более 30 промысловых суток. Только за один год судно находилось на лову 340 промысловых суток, то есть почти 95 процентов всего времени года.

Но надо заметить, что нельзя слишком увлекаться и недоучитывать будущих сложностей в эксплуатации судов с применением НСТО. Длительное пребывание судна в море без захода в порт, заправка двигателей в море маслом с предельными параметрами, нарушение ряда ранее установленных правил могут серьезно сказаться в будущем на общем состоянии судовой техники. Внедрение прогрессивной системы требует тщательного подхода к судоремонту, комплектации экипажей необходимым ЗИПом и специального контроля со стороны общественных организаций. В том числе группы народного контроля. Только при соблюдении этих условий траулер сможет работать безаварийно, эффективно и длительное время.

Один из важных законов экономики социализма — закон неуклонного роста производительности труда — выражает необходимость систематически снижать за-

траты на единицу продукции и на этой основе увеличивать ее выпуск. Понимая это, каждый член экипажа старался на своем рабочем месте найти резервы экономии и бережливости. Так, планируемые на рейс затраты на промысловое вооружение в сумме 80 тысяч рублей мы сократили до 50 тысяч.

На траулере есть что беречь: топливо, тару, технику, сырье. Большие возможности для этого имеются на участке обработки рыбы. Каждый день рыбообработчики приходили в цех за десять минут до начала смены. На планерке обсуждались результаты работы предыдущей бригады, ставились конкретные задачи на день. В эти же десять минут производилась подготовка рабочих мест, заготовка тары и всего необходимого для бесперебойной работы цеха. Если сырья еще не поступало, приступали к практическим занятиям по производству разделанной рыбы или филе. Изучался



Отлично трудится бригада рыбообработчиков, где бригадир Ф. А. Кучмист (на снимке — третий справа в нижнем ряду)

опыт лучших разделщиков экипажа, устранялись недостатки в работе на отдельных участках производственного процесса.

Например, где-то на потоке рыба деформировалась — получала вмятины, чешуя обдиралась вместе с кожей. Выясняли причину. Рыбмастер или технолог показывали, **что** и **где** необходимо сделать для предупреждения брака. Здесь же могло состояться деловое обсуждение результатов последней проверки судовой группы народного контроля. Допустим, матрос высыпал рыбу с весов в противень, но не разровнял ее. Тогда рыба ложится одна поперек другой, передавливается, в результате консистенция ее значительно ниже требуемой стандартами. Становится ясной причина брака и известен его виновник.

Подобная гласность заставляла людей относиться к исполнению своих операций с особым старанием, ответственностью, не допускать брака в работе. Ленинский принцип: критика и самокритика — движущая сила в каждом коллективе — оправдывал себя на деле.

Используя научную организацию труда, анализируя работу передовых матросов-обработчиков и распространяя затем их опыт, мы довели производительность труда на разделке до 24 рыб в минуту, на филе — до 15 рыб в минуту.

Экономика руководила всей деятельностью экипажа. Порой она вносила свои коррективы в ассортимент вылавливаемой рыбы и в ассортимент выпускаемой продукции. В тринадцатом рейсе среднеоптовая цена каждого центнера выпущенной экипажем продукции равнялась 54 рублям вместо 48 рублей по плану. Показатель выпуска мороженой продукции был ниже, чем пищевой: 108% — мороженая и 17% пищевая продукция. Эти данные свидетельствуют об активной работе бюро экономического анализа, которое помогало администрации траулера выбрать необходимый курс производственной деятельности всего коллектива.

Можно быстро, экономно, производительно разделывать рыбу, упаковывать ее в короба, укладывать их

в трюмы. Но если эта рыба окажется нестандартной, упаковка некачественной, заморозка недостаточной и так далее — все усилия окажутся напрасными. И желаемые экономические результаты так и не будут достигнуты. Ведь перевод только одного центнера некачественно произведенной рыбопродукции из первого сорта во второй снижает ее стоимость на 20 рублей. Вот и получается, что экономический анализ влияет и на производственную дисциплину, нацеливает бригады на выпуск продукции только высокого качества.

Десятая пятилетка — пятилетка эффективности и качества. Вот почему девизом для рыбаков РТМ «Аргунь» стал лозунг: качество — гарантия эффективности. Наш коллектив прилагает все усилия, чтобы из рейса в рейс с честью нести этот лозунг, на деле оправдывать его.

Экипаж дважды был победителем соревнования среди коллективов Всесоюзного рыбопромышленного объединения Западного бассейна по качеству выпускаемой продукции, неоднократно отмечался по базе в числе лучших.

Меня часто спрашивают о секретах мастерства экипажа, его удачах. Секретов нет. Есть выбор реальной цели, плус тщательный анализ будущего рейса, точный расчет сил, возможностей, ну и настрой экипажа к участию в действенном социалистическом соревновании — вот, на мой взгляд, основы стабильной работы нашего коллектива в минувшей пятилетке и в эти годы. Мы взяли у океана за тринадцать рейсов 70 тысяч тонн рыбы. Большая часть из нее выдана в замороженном виде, значительную долю составляет разделанная рыбопродукция. Доказано, что там, где люди объединены единой целью, где дружат с техникой, творчеством и социалистическим соревнованием, — быть успеху!

Тринадцать промысловых рейсов РТМ «Аргунь» — это более пятидесяти месяцев упорного труда, поисков, разочарований и рыбацкой удачи. Тринадцать

рейсов «Аргуни» явились для моряков экипажа примерной школой рыбацкого мужества и настойчивости в достижении намеченной цели. И в этой школе за эти годы вырос не один десяток прекрасных специалистов своего дела: штурманов, которые сегодня водят своими капитанскими курсами траулеры; мастеров добычи, умеющих противопоставить трудностям современного промысла смекалку, находчивость и упорство; первоклассных рыбообработчиков, золотым рукам которых будут рады на любом из судов рыбопромыслового флота.

И мне, капитан-директору РТМ «Аргунь», избородившему за эти годы сотни тысяч нелегких трудовых миль, заканчивая короткий рассказ, хочется сказать всем, кто ходил на «Аргуни», большое человеческое спасибо.

Счастливого вам плавания, дорогие друзья!

СОДЕРЖАНИЕ

- 5 НАЧАЛО СУДЬБЫ
10 ПЕРВЫЙ РЕЙС
15 ВПЕРЕДИ — ЦЕЛЬ
20 ЭФФЕКТ СОРЕВНОВАНИЯ
24 ЛУЧШИЙ ПО ПРОФЕССИИ
26 МАСТЕРА ДОБЫЧИ
30 ПРОМЫСЕЛ: ПРОБЛЕМЫ, ПОИСКИ
33 НАСТАВНИЧЕСТВО
37 В МИНУТЫ ОТДЫХА
40 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИЛИ
42 МОРЕ НАЧИНАЕТСЯ С БЕРЕГА
47 ДЕЙСТВЕННОСТЬ РАДИОСЛОВА
50 ГИДРОАКУСТИКИ
52 РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА
55 БУДУЩЕЕ ЗА «ГИПЛАНАМИ»
59 НАШИ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ
62 СНТО
64 СЛОВО — ЭКОНОМИКЕ

Григорий Арсентьевич Носаль

ЗВЕЗДА РЫБАКА

ИБ № 213

Редактор

С. А. Горбунова.

Худож. редактор

С. И. Соболев.

Фото

В. А. Бессараба, В. Г. Макеев.

Техн. редактор

М. С. Гайдукова.

Корректор

Ф. Н. Навротская.

Сдано в набор 15.03. 78 г. Подписано
к печати 19.05.78 г. Формат бумаги
84×108¹/₃₂. Бумага тип. № 1. Усл.
печ. л. 3,78. Уч.-изд. л. 3,56. КУ 03310.
Заказ 14420. Тираж 1000. Цена 15 коп.
Калининградское книжное издатель-
ство, 236000, Калининград, Советский
просп., 13.

Типография издательства «Калинин-
градская правда», 236000, Калинин-
град, ул. Карла Маркса, 18.