



NAVIBULGAR

news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. март-април 2011 г.

№7

Ново попълнение:

„ЛЮЛИН“ ВЕЧЕ ПЛАВА В КИЛВАТЕРА НА „ВИТОША“ И „СТРАНДЖА“

До края на годината към тях ще се присъединят „Осогово“, „Беласица“ и „Родопи“

На 25 януари 2011 г. в корабостроителницата Shanhuaian Shipbuilding Industry Co., Ltd., Кумай, се състояло тържество по именуването на новопостроения кораб за национални товари с деджейт 30 700 тона за нуждите на Параходство БМФ АД. Както вече

своите читатели, той е първият от серията от четири кораба, поръчани от БМФ на тази корабостроителница. Във флота на компанията вече са в успешна експлоатация дълготрайни съда от този тип: „Витоша“ и „Странджа“.

► 2 стр.

Първия си рейс моторен кораб „Люлин“ (IMO 9498248) извърши с пълен товар (алуминий) от австралийското пристанище Куинана до порт Джебел Али (ОАЕ).

На снимката долу: Екипажът на „Люлин“, воден от капитан Николай Николов и от главния механик Павлин Йорданов, си направи снимка за спомен с официалните лица от Параходство БМФ АД на тържеството.



След ритуалното вдигане на червения флаг се откри бордовият надпис на новопостроения кораб „Люлин“.





Корабът „Люлин“ –
поглед откъм носа.



Корабът „Люлин“ –
поглед откъм кърмата.



Снимка за спомен след церемонията по подписването на официалните документи за придобиването на кораба „Люлин“.

„ЛЮЛИН“ ВЕЧЕ ПЛАВА В КИЛВАТЕРА...

► 1 стр.

В тържеството взеха участие председателят на Надзорния съвет на Парагодство БМФ АД Кирил Домусчиев, изпълнителният директор на компанията Ионко Йонков, техническият директор Тодор Даскалов и ръководителят на офиса на Парагодството в китайската корабостроителница Димитър Тонев.

От китайска страна

участваха Гао Фу Куан (Gao Fu Quan) – генерален мениджър на Shandong Shipbuilding Industry Co., Ltd., Ли Джиганг (Li Zhi-gang) – заместник-генерален мениджър на завода, Ши Кебао (Xi Kebiao) – търговски директор, Джанг Ян (Zhang Jin) – директор на департамента „Маркетинг“ на корабостроителницата.

► 3 стр.



Гао Фу Куан, Кирил Домусчиев и кръстницата на кораба – Кремена Домусчиева. Видят наздравица за щастливо плаване на „Люлин“.



Поглед към
главната палуба.



Председателят на Надзорния съвет на Параходство БМФ АД Кирил Домусчиев изказа благодарност на всички, взели участие в строителството на кораба.



Гао Фу Куан – генерален мениджър на Shanhai Shipbuilding Industry Co., Ltd., приветства българските гости и пожела големи успехи на Параходство БМФ АД при експлоатацията на построените в завода кораби.



Официалните лица от българска и от китайска страна по време на церемонията по именуването на м/к „Люлин“.

„ЛЮЛИН“ ВЕЧЕ ПЛАВА В КИЛВАТЕРА...

► 2 стр.

На церемонията, в която бяха вплетени и китайски традиции в този древен ритуал, кръстницата – госпожа Кремена Домусчиева, преряза с брадвичка корабното въже, на което бе вързана бутылката шампанско, и след неиното разбиване о борда на кораба му даде името „Люлин“, като му покъжела „Щастливо плаване“. След това екипажът на „Люлин“, воден

от капитан Николай Николов и от главния механик Павлин Йорданов, си направи снимка за спомен с официалните лица на тържеството.

В своите речи, произнесени по време на церемонията по подписването на договора по придобиването на плавателния съд, именуването на „Люлин“ и на официалната вечеря по този повод, господин Кирил Домусчиев благодарил

на всички, които са участвали в строителството на кораба. Той изрази своеето задоволство от положителните резултати, постигнати в хода на изграденото партньорство между Параходството и корабостроителницата, което поема по пътя към възходящото развитие.

Вече са отчетени положителни резултати при експлоатацията на първите две кораби на БМФ, по-

строени в Shanhaiuan Shipbuilding Industry Co., Ltd.: „Вимоша“ и „Смрангжа“. Затова ръководството на най-старата и най-голяма българска шипингова компания предвижда динамично обновление на флота през тази година, а защо не и в близкото бъдеще, да се основава на попълнението от нови кораби, построени именно от добритите партньори от Китай.

► 4 стр.



Гао Фу Куан подари класическа порцеланова китайска ваза на Кирил Домусчиев.



Специални подаръци бяха връчени и на кръстницата на „Люлин“ г-жа Кремена Домусчиева.



„ЛЮЛИН“ ВЕЧЕ ПЛАВА В КИЛВАТЕРА...

► 3 стр.

„Радостен съм, че трационално приятелските отношения между България и Китай намират конкретен израз и в нашето бизнес-партньорство. Параходство БМФ АД и Shanhuaiguan Shipbuilding Industry на денонощие показват как взаимноизгодното сътрудничество между двете компании може да бъде от полза и за гвама на наши народи. Наред с това, построението от вас модерни плавателни съдове ни дават възможност да бъдем не само конкурентоспособни на международ-

ния пазар, но и да дадем своя принос за повишаване на сигурността на световното корабоплаване“ – посочи господин Кирил Домусчев.

Председателят на Нагзорния съвет на Параходство БМФ АД увери партньорите от китайската корабостроителница, че построенията от тях за българската компания кораби ще бъдат експлоатирани от добри професионалисти. Той изрази убеждението си, че при изпълнението на своите задачи по различните морета и океани по света българските

моряци ще допринесат за осъществяването на най-добрата реклама за производствените на Shanhuaiguan Shipbuilding Industry кораби.

От своя страна господин Гао Фу Куан – генерален мениджър на Shanhuaiguan Shipbuilding Industry Co. Ltd., приветства българските гости и пожела големи успехи на Параходство БМФ АД при експлоатацията на построенията тук кораби. Той връчи на господин Кирил Домусчев и на госпожа Кремена Домусчева подаръци, които да им напомнят за добромъто партньорство и при-

ятелство с представителите на една държава с хилядолетна култура и традиции.

В китайската корабостроителница са в ход довършителните корпусни дейности по следващия кораб от серията, която ще носи името „Осогово“. Той ще влезе в състава на БМФ през втората половина на м. май т.г. До края на годината ще бъде флота на Параходството ще постъпят също и „Беласица“ и „Родопи“, еднотипни на кораба „Люлин“.

Navibulgar News

• Фотодневник •

Делници в корабостроителницата Shanhuaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd.



SHG 028

Момент от началото на ходовите изпитания на моторен кораб „Люлин“, проведени през месец януари 2011 г. По време на епизодите в открито море българският екипаж се убеди в превъзходните експлоатационни качества на плавателния съд.



SHG029

Момент от монтажа и насищането на кърмовата надстройка на моторен кораб „Осогово“. Проектантите са предвидили всички удобства за екипажа – както по време на носенето на ходова вахта, така и през почивките.



SHG029

Поглед към главната палуба на моторен кораб „Осогово“. Добрите експлоатационни показатели на кораба са гарантираны от отличната работа на корабостроителите по време на монтажа на палубното оборудване.



SHG 029

Поглед към машинното отделение на моторен кораб „Осогово“. Корабостроителницата Shanhuaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd. има голям опит в производството на главни корабни двигатели.



М/к "Родина" в Thames Refinery - Silvertown, London, януари 2011 г. Това е един от най-дългите кораби, използвани този кей, пояснява shipspotting.com.



М/к „Странджа“ във Welland canal, Canada, ноември 2010 г.



НОВИТЕ КОРАБИ В СЪСТАВА НА БМФ – ТИП „РОДИНА“ И ТИП „СТРАНДЖА“, ДОКАЗАХА ВИСОКАТА СИ ЕФЕКТИВНОСТ

Партньорите на компанията посрещат обновлението на флота със задоволство

През изминалата 2010 година БМФ приведе в действие своята програма за обновяване на флота. Програмата стартира в един от обичайните за компанията сектори с договарянето на покупката на гва кораба с по 37 800 m³ геджейт плюс гва кораба с по 30 700 m³ геджейт и строежа на други четири кораба с по 30 700 геджейт. При избора надделя факторът на този тонаж, който може да обслужва традиционните райони и партньори на Компанията.

До момента в състава на флота са постъпили 37 800-тонните м/к „България“ и м/к „Родина“, а от 30 700-тонните – м/к „Странджа“, м/к „Витоша“ и м/к „Люлин“. До края на 2011 година предстои влизането в строя на групите 30 700-тонни: м/к „Осогово“, м/к „Беласица“ и м/к „Родопи“. Целта е чрез новите

кораби, тип „Родина“, да се продължи нишата на старатите 38 000-тонни, тип „Агалберт Антонов“, а чрез 30 700-тонните, тип „Странджа“ – нишата на старите 25 000-тонни, тип „Славянка“.

Още с излизането на пазара новите кораби показват високата си ефективност. Поради високата си степен на оборудване за превоз на най-разнообразни товари и възможността за посещение на специфични райони корабите съумяха да покажат целиесъобразността на покупката им.

Традиционно за компанията, въпреки краткото време, в което работят, те почти не оставиха не-посетен район от обичайните търговски райони на земното кълбо – работиха в Тихия, Индийския и Атлантически океан, посетиха пристанища в Далеч-

ния изток, Австралия, Персиjsкия залив, САЩ, Великите езера, Западния и Източния бряг на Южна Америка, Средиземно море, Задна Европа, Балтийско море. Работиха на най-разнообразни товари – зърно, минерални торове, концентрати, метали.

Влизането им във флота беше посрещнато много позитивно от основните партньори на БМФ, които ги определиха като много удобни за техните партнири товари на сегашния пазар. Наемателите, които работят с БМФ, вече имат планове за по-нататъшното им използване както за отдельни рейсове, така и за обвързането им в дългосрочни контракти. Особено атрактивни са плановете за работа от световни страни на Атлантика, включително Великите езера на Канада и САЩ.

Резултатите от

първите рейсове на новите кораби предизвикват задоволство в ръководството на компанията, а неоспоримите факти са, че тези кораби показват най-високи финални резултати в БМФ от времето, когато влязоха в състава на флота. Въпреки световната икономическа криза те съумяват да запазят добри позиции на пазара и да изработват заплануваната за тях печалба. Очаква се разширяване на списъка с първокласни клиенти.

Ръководството и специалистите на Параходство БМФ АД са убедени, че с покупката на корабите тип „Родина“ и „Странджа“ Компанията е направила правилния избор, който ще ѝ донесе много позитиви в бъдещата дейност.

Емил КОЛЕВ,
ръководител на
омдел „Чартъринг“

М/к „Витоша“ в река Парана – Аржентина, октомври – ноември 2010 г. Корабът пренесе минерални торове от Китай за пристанищата Сан Николас и Росарио, а от Росарио натовари зърно за Либия.



М/к „Витоша“ в конвой след руския легоразбивач „Капитан Сорокин“ в Балтийско море, февруари 2011 г.





ЗАСЛУЖЕНИ НАГРАДИ ЗА ПРОЯВЕН ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ ПО ВРЕМЕ НА ПЛАВАНЕ И ПРИ КОРАБОРЕМОНТ

Със заповеди на изпълнителните директори на Парагодство БМФ АД к.г.п. Христо Донев и Йонко Ионков през зимния период са наградени редица капитани, механици и моряци от екипажите на корабите.

Поощренията са под формата на допълнителни парични възнаграждения и са дадени след предложени, направени от ръководителите на „Флот А“ (Александър Христов), „Флот В“ (Мимко Мимев), „Флот С“ (Пламен Димитров) и „Спомагателен флот“ (Веселин Василев).

Сред отличените от „Флот А“ е и целият екипаж на м/к „Александър Димитров“ с капитан Кирил Л. Карапанов и главен механик Наско Д. Анастасов във връзка с положеното старание по време на ремонта на кораба. От същия флот са к.г.п. Ивайло Ал. Иванов и м.н.м. Тошко Г. Тонков – съответно капитан и главен механик на неотдавна придобития от компанията м/к „Родина“, както и к.г.п.

Тодор М. Милев и м.н.м. Пламен Р. Кожухаров – съответно капитан и главен механик на м/к „Стара планина“. Четиридесета са предложени за награди заради проявения висок професионализъм при изпълнение на служебните им задължения, вследствие на което са реализирани съществени икономии в полза на БМФ.

Радостно е, че сред отличените от „Флот В“ е к.г.п. Пламен Петков – капитан на накърно придобития м/к „Странджа“. Под негово ръководство екипажът действа уверено в различни точки на Световния океан и постига много добри експлоатационни резултати. От същия флот е к.г.п. Николай Станев – капитан на „Верила“ – единствения кораб „втора ръка“, придобит от компанията през последните години. Заслужава да се спомене и наградата на к.г.п. Огнян Николов и м.н.м. Борислав Борисов – капитан и главен механик на м/к „Рожен“. Въпреки че корабът не е в първа младост и под-

дръжката му не е лесна, екипажът му се представи отлично по време на щателна проверка от Port State Control в английското пристанище Имингам.

Благодарение на добросъвестното изпълнение на своите всекидневни задължения моряците от м/к „Персенк“ („Флот С“) намалиха чувствително разходите за ремонт на поверения им плавателен съд. „Персенк“ пристигна в Кораборемонтния завод „Одесос“ АД във Варна в много добро състояние след плавания в акватории край Африка, Северна и Южна Америка. За това на капитана Валентин Кацашки и на главния механик Радослав Трендафилов бяха наградени с награди.

Кораби от „Флот С“ плават в тежката ледова обстановка на Балтийско море. Преходът, влизането и излизането от порт Рига е сериозно изпитание и за опитните капитани и механици. В това отношение най-добре се представиха и заслужиха награди к.г.п.

Господин Господинов – капитан на м/к „Миджур“, к.г.п. Георги Щерев и м.н.м. Георги Димитров – капитан и главен механик на м/к „Вола 1“.

В съответствие с бонусната система, прилагана в „Спомагателен флот“, за постигнати високи производствени резултати през изминалата 2010 година бяха наградени 12 души от екипажа на моторен блекач „Кокаб“, 11 души от екипажа на моторен блекач „Дубе“ и 9 души от екипажа на моторен блекач „Феъга“.

С отделна заповед на изпълнителните директори на Парагодство БМФ АД бяха наградени всички членове на екипажа на моторния блекач „Кокаб“ за проявено от тях старание и активното им участие в действието по време на извършването на класовия ремонт на кораба (21 януари – 4 февруари 2011 г.) в Кораборемонтния завод „Одесос“ АД. Така бе намалена себестойността на класовия ремонт.

Navibulgar News



M/v „Персенк“



M/v „Вола 1“



M/v „Миджур“



M/v „Рожен“



BALTIC STAR в Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ-Делфин“, поглед откъм носа на кораба.



BALTIC STAR в Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ-Делфин“, поглед откъм кърмата на кораба.

BALTIC STAR ОТПЛАВА ОТ ВАРНА НАПЪЛНО ОБНОВЕН И ВЪЗСТАНОВЕН

Новопридобитият от Парагодство БМФ АД м/к BALTIC STAR, с който ще запознахме в миналия брой, пристигна във Варна. Тук, в Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ-Делфин“, ще бъде направен класов ремонт. Екипажът, воден от капитана Георги Б. Костов и от главния механик Димитър Попов, се включи активно във всички дейности по обновлението на кораба.

Корпусната работа включи смяна на метал в подпалубните танкове, във форпик-манка, бластиране и боядисване на товарни хамбари. След приключването на тези операции корабът придоби и GRAIN клас – за превоз на зърнени товари. Това разширява неговите конкурентни възможности.

Много усилия бяха хърълени по ремонта на Винто-рулевия комплекс. Извършена бе моточистка на четири движение на главния двигател, компло-

чистка на спомагателния котел, ремонтирани бяха и три дизел-генератора. Внимателно бе проследена всяка дейност по отношение на различните корабни системи (подмяна на

то на битовите помещения стана с участието на специалисти от направление „Ремонтни бригади“ на Парагодството. Подменени бяха набелязаните площи балатум и тапицерия,

„Флот А“ инж. Радко Анастасов, който осигуряващо координацията по време на ремонтните дейности. Той бе един от „съгледвачите“ на компанията, която извършиха цялостен оглед на бившия GENERAL GROT, преди Парагодството БМФ АД да го закупи.

Още тогава той е заключил, че корабът е в много добро състояние и след предстоящия класов ремонт ще бъде напълно конкурентоспособен плавателен съд. Така и стана. BALTIC STAR отплава от Варна напълно обновен и възстановен в експлоатационно отношение. Той доказва своите качества, когато пое с пълен ход към украинското пристанище Николаев, преодолявайки 10-сантиметров лед, и пристигна на време, за да приеме на борда си планирания товар.

Navibulgar News
Снимки
Navibulgar News



Заслужава похвала и суперинтендантът от „Флот А“ инж. Радко Анастасов, който осигуряващо координацията по време на ремонтните дейности.

тръби и ремонт на клапани). По палубата и надстройката бяха подменени входни люкове и водопътни врати. Реновиране-

първоделците преизглеждаха и възстановиха всички врати и брали.

Заслужава похвала и суперинтендантът от



По палубата и надстройката бяха подменени входни люкове и водопътни врати.



Спасителните лодки на BALTIC STAR са в пълна изправност.



АКТУАЛНИ АСПЕКТИ НА КАДРОВАТА ПОЛИТИКА НА ПАРАХОДСТВО БМФ ПРЕЗ 2011 ГОДИНА

От края на месец август 2008 г. кадровата политика на Парагодство БМФ АД относно плавъсътства пре-търпя много промени. Тяхната цел бе броят и професионалната подготвка на кадрите да бъдат съобразени с реалното техническо състояние и големината на корабния парк.

През пролетта на 2009 г. се извърши съкращение на голям брой моряци от плавъсътства след направления задълбочен анализ на професионалните им качества и продължителност на трудовия им стаж в компанията. В условията на това съкращение немалък брой от офицерския състав приеха тези действия като сигнал за несигурност в бъдещето на компанията и побързаха да напуснат Парагодството, което от самосебе си доведе до отрицателни последици при осигуряване на навременната смяна на екипажите и условията за съществяване на принципа за екипост, т.е. за така наречените „тимулярни екипажи“.

Година по-късно общество-веният имидж на Парагодството, както и отношението на морските специалисти към процеса на развитие на фирмата бяха силно променени в положителна посока. През 2010 г. ръководството на дружеството обяви мащабна инвестиционна програма, чрез която ПБМФ започна процес по реално обновяване на корабния парк. Първите четири нови кораба влязоха в експлоатация през 2010 г., а на 25 януари 2011 г. в експлоатация влезе и м/к „Люлин“, като до края на годината от корабостроителницата ще бъдат приеми и останалите три кораба от същата серия.

В условията на бързо обновление на флота от осъбена важност са професионалните качества на моряците от плавъсътства. Основната грижа в направление „Плавателен състав“ е осигуряване на необходимия брой морски специалисти, отговарящи на приемите критерии за професионални качества и здравословна годност за работа на море.

Направлението „Плавателен състав“ посреща предизвикателствата на дългогодишната световна криза в набирането на необходимия офицерски състав с



Част от
стажантите на
Парагодство БМФ АД
практикуваха
миналата година на
борда на учебната
баркентина „Калиакра“.

поетапни оздравителни мерки.

Изследванията, публикувани в годишните доклади на **BIMCO**, показват недостиг в световен мащаб на 10 000 офицери през 2005 г. и 13 000 – в края на 2010 г. Броят на офицерския състав от страните от Източна Европа намалява чувствително за сметка на наемите офицери от Далечния изток.

Най-голямото предизвикателство пред дружеството е преодоляването на недостига от кадри, особено на офицерски състав в машинната команда. Мерките, предприети от управлението на дружеството, в условията преди приватизация

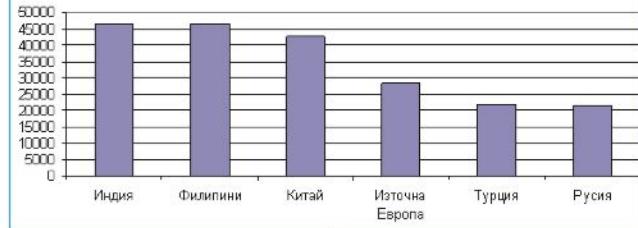
ри;

- Осигуряване на момичиращ начин за изплащане на възнагражденията на морските кадри;
- Обективна система за професионално оценяване, гарантраща справедливост в кариерното развитие на морските специалисти;

● Стриктно спазване на скроковете за смяна на екипажите за поддръжане на обявения режим на работа: четири месеца на море, четири месеца в отпуск на брега.

Новите системи на за-плащане, подборът и атестирането на моряците влязоха в сила от месец юли 2010 г. Кариерното разви-

Данни от доклада на BIMCO - 2005г.



нямат очаквания ефект, а като резултат се регистрира масово наемане на кариерно ограничени кадри в офицерския състав, което задълбочава недостига при старшите офицери.

След 2008 г. кадровата политика по отношение на плавъсътства на ПБМФ се основава на следните принципи:

- Стриктна политика при подбор и наемане на нови кадри, при строго спазване на приемите крите-

тие на морските специалисти се базира на обявени и стриктно спазвани критерии, които се основават не само на продължителност на трудовия стаж, а на доказани професионални качества и умения от моряците.

В дългосрочен план основно средство за преодоляване на кадровия недостиг е възобновената от края на 2009 г. Стажантска програма на дружеството. Към настоящия момент в програмата са включени

над 50 студента. Факт са и първите реализирани младши офицери: двама механици и един помощник-капитан.

През настоящата година условията на програмата ще бъдат променени с цел да бъде увеличена атрактивността на професията на корабния механик и за утвърждаване на ПБМФ като компания, предпочита от желаещите морска кариера студенти. Новите условия на програмата ще бъдат обявени в най-близко време, като ще включват покриване на семестриални такси и месечни стипендии за одобрението и включението като стипендианти на дружеството в Стажантската програма студенти.

След сериозен анализ на кадровия недостиг и мерките за преодоляването му в дългосрочен план ръководството на дружеството взе решение за ограничено наемане на морски офицери от други националности. От 2010 г. към ПБМФ има силно изразен интерес от чуждестранни моряци, предимно от офицерския състав и студенти, които са повлияни от доброто име и резултатите, постигнати от дружеството на фон на продължаващата сериозна криза в бранша.

В изпълнение на плана за краткосрочно кадрово осигуряване бе наем един украински втори механик, който от месец февруари 2011 г. работи на борда на кораб от флота на ПБМФ. Този план за кадрово планиране се прие, за да помогне процеса на плавно регулиране на броя на вакантните позиции и ограничения брой кандидати за работа от местния пазар на труда.

Средносрочният план за наемане на определен брой чужди специалисти ще осигури необходимото време за израстване и реализиране на настоящите стипендианти на ПБМФ като старши офицери на борда на експлоатираните кораби, като и ще позволи на служителите от направление „Плавъсътства“ да не задържат дългогодишни служители на дружеството, които искат да се възползват от правото си на заслужена пенсия.

Лъчезар МИТЕВ,
ръководител
на направление
„Плавъсътства“



TORQUE METER НА БОРДА НА М/К „ЛЮЛИН“

Новопостроеният м/к „Люлин“ влиза в историята на Параходство БМФ АД с още един важен факт: той е първият плавателен съд на компанията, на борда на който е инсталиран **Torque Meter**. За неспециалистите ще поясним, че става дума за комбинация от софтуерен програмен продукт и апаратура.

Чрез **Torque Meter** във всеки един момент може да се наблюдава натоварването на главния двигател спрямо максимално допустимите за него норми. Така, от една страна, може да бъде направена своевременната необходима промяна в работния му режим и да бъде избегнато нежелателно претоварване.

От друга страна, направените записи от параметрите дават възможност да се анализира състоянието на корабния пропулсивен комплекс (корпус – двигател – гребен винт) и съответното вли-

ятие върху консумацията на гориво, обрастването на корпуса, винта и необходимостта да се вземат своевременни мерки за почистването в удобен порт или да бъде изчакан следващият доков ремонт.

Освен това се спестява излишен ръчен труп и не се губи време, необходимо за изчисляване на мощността на главния двигател, което може да бъде използвано за други цели от корабните механици по време на плаване. Това е причината **Torque Meter** да бъде монтиран на плавателните съдове на водещите шипингови компании по света като втора степен на съществуващите вече **Combustion Analyzers**.

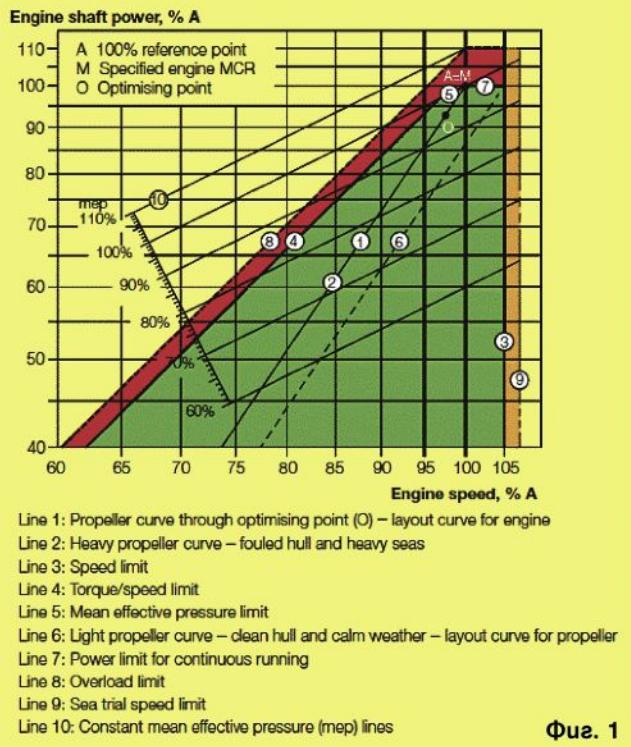
Такива анализатори се използват и на корабите на БМФ. С въвеждането на **Torque Meter** на борда на „Люлин“ започва въвежда-

нето на тази втора степен.

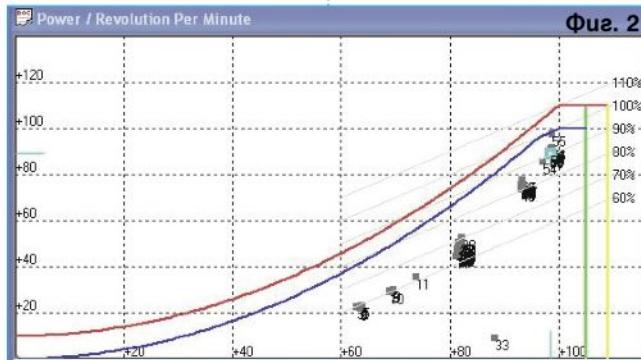
Не по-малко важен факт в случая обаче е и нещо друго. Параходството предприема тази стъпка в по-изгодна позиция от останалите компании по отношение на себестойността на комплекса. И това е, защото той е дело на български инженер, възпитаник на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – доц. д-р Владимир Григоров. Той подпомогна работата на Параходството и при въвеждането на **Combustion Analyzers**, показва безпроблемната и безаварийна работа дълги години в бившия контейнерен флот на компанията.

Комплексът **Torque Meter**, създаден от доц. д-р Григоров, е с повече от три пъти по-ниска себестойност от оферти на такива реномирани производители на този артикул като норвежката компания **KUMA** и германската фирма **LEMAG**.

Омък наматък тек-



Фиг. 1



ствие върху консумацията на гориво, обрастването на корпуса, винта и необходимостта да се вземат своевременни мерки за почистването в удобен порт или да бъде изчакан следващият доков ремонт.

Освен това се спестява излишен ръчен труп и не се губи време, необходимо за изчисляване на мощността на главния двигател, което може да бъде използвано за други цели от корабните механици по време на плаване. Това е причината **Torque Meter** да бъде монтиран на плавателните съдове на водещите шипингови компании по света като втора степен на съществуващите вече **Combustion Analyzers**.

Такива анализатори се използват и на корабите на БМФ. С въвеждането на **Torque Meter** на борда на „Люлин“ започва въвежда-

щите вече **Combustion Analyzers**.

Четири за корабни механици

Работното поле на главните корабни двигатели **MAN B&W** се определя от следните ограничителни характеристики: виж. **Фиг. 1**:

7 – постоянна 100 % мощност при честотата на въртене 100 % – 105 %.

5 – постоянен 100 % въртящ момент при честотата на въртене 97 % – 100 %.

4 – променлив, ограничителен въртящ момент при честотата на въртене под 97 %, при който се осигурява нормално въздушоснабдяване.

8 – 110 % претоварване, разрешено до 1 час на всеки 12 часа.

MAN B&W представя работните полета на двигатели си в диаграми с

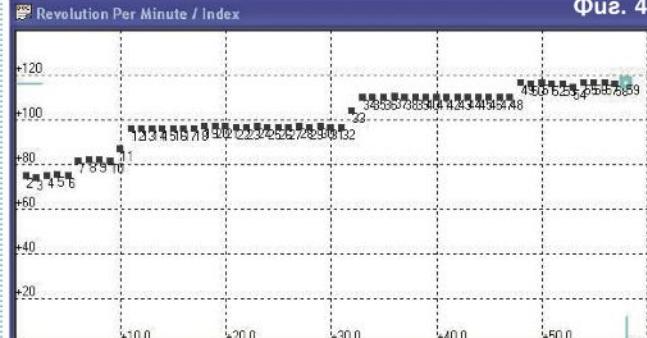
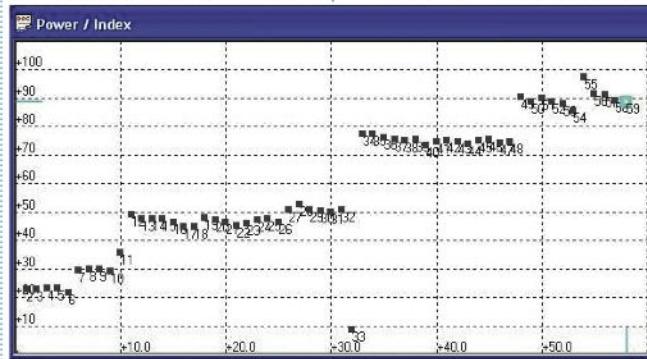
логаритмични оси, за да се изобразяват характеристики като прости линии.

Програмата за измерване на въртящия момент на вала на двигателя дава

ма автоматично създава отделни файлове с данни от всеки месец.

Програмата има следните прозорци:

Фиг. 2 – Диаграмата



възможност за запис на измерените и изчислени данни във файл през предварително зададен период от време. Периодът на архивиране може да е от 1 минута до 24 часа. Програма-

“Power/RPM” представя работните точки. Мощност – Честота на въртене в % от максимално допустими стойности (MCR).

► 10 стр.



СЛЕД КЛАСОВ РЕМОНТ ВЛЕКАЧЪТ “КОКАБ” Е ОТНОВО В СТРОЯ



Буксирното въже бе здраво закрепено за „пушката“ на кея, за да бъде проверена възможността на „Кокаб“ да провлачи големи кораби.



След маневра „Кокаб“ застана отначало на борд, а след това се развъртя, за да застане с кърма към кея.



Планираният класов ремонт на влекача „Кокаб“ на Параходство БМФ АД бе осъществен в Кораборемонтния завод „Одесос“ АД – Варна. Благодарение на гъвкавото планиране докуващето му се състоя едновременно с друг кораб на компанията – „Персенк“. Над 20 % от ремонтните дейности, извършени в Су-

хия док на завода, бяха изпълнени от екипажа. Класовият ремонт бе извършен под ръководството на заместник-директора на БМФ по техническите въпроси инж. Иван Карчев, координирано с отговорния капитан на влекача – к.г.н. Валентин Марински.

Периодът, през който



Швартовите и ходовите изпитания показваха, че „Кокаб“ относно е в строя със 100 % от своите възможности.

Снимки Navibulgar News

се състоя класовият ремонт, премина при по-интензивен работен график за екипажа. Всички негови членове се включиха активно и с желание в дейностите по пълното обновление на „Кокаб“. Благодарение на това ремонтът приключи предсрочно. А „Кокаб“ започна работа буквално още при самото изплуване,

като се включи в маневрама по извеждането на „Персенк“ от Сухия док.

Регистровият преглед, извършен от класификационната организация, премина без забележки. Швартовите и ходовите изпитания показваха, че „Кокаб“ относно е в строя със 100 % от своите възможности.

Navibulgar News

► 9 стр.

TORQUE METER HA ... M/K „ЛЮЛИН“

лено квадратче.

На диаграмата са изобразени в светлосиво и лишият на относителния

числени стойности:

RPM – Честота на въртене, обороти в минута

ните 7, 5 и 4 от работното поле на MAN B&W (Фиг. 1).

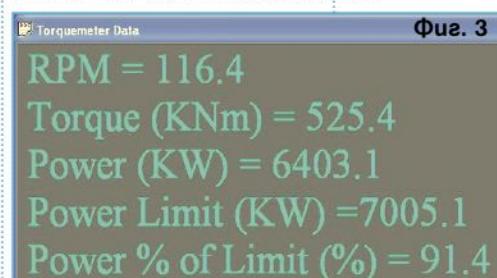
Power % of Limit (%) –

Относителната мощност 8 % на **Power** към **Power Limit**. Тя показва какъв запас от мощност има двигателят при конкретната честота на въртене.

Трите параметъра, записани в месечния файл (**RPM** – Честота на въртене, **Torque** - Въртящ момент и **Power** – Мощност), могат да се изобразяват в отделни диаграми.

На Фиг. 4 е показана промяната на мощността и честотата на въртене по време на ходовите изпитания на м/к „Люлин“.

Navibulgar News



Фиг. 3

(%) Въртящ момент.

В прозореца „Torquemeter Data“ (Фиг. 3) се изобразяват в реално време следните измерени и из-

тома на въртене. Това е ограничителната мощност по синята криба на работното поле (Фиг. 2), която съответства на линията 8 от работното по-

ле на MAN B&W.

Работните точки, които са вече записани в месечния файл, се изобразяват като сиви квадратчета. Текущата работна точка се изобразява в реално време като синьо-зе-



КОРАБИ С ИМЕНАТА „ЛЮЛИН”, „ОСОГОВО” И „БЕЛАСИЦА” В ПАРАХОДСТВО БМФ

Първият кораб с името „Люлин” в Парагходство БМФ е прием в състава на фирмата през 1949 г. Това е сървената гемия „Горски кооператор”, построена през 1947 г. в корабостроителницата на Страндженския горски кооперативен съюз в Царево. Първият „Люлин” е дълъг 29,05 метра, широк – 7,20 метра и гази с пълен товар до 3,20 метра (дедеут 200 тона). С дизелов двигател с мощност 240 к.с. развиба скорост до 7 възла. Корабът излиза от състава на БМФ през 1961 г. След няколко последователни смени на корабосъбственика си сървената гемия завършва „кариерата” си като кораб-ресторант на брега край Бургас. Вторият „Люлин” е въглевоз и е построен в Япония, в корабостроителницата на Хакогаме. Прием е в състава на Парагходство БМФ на 23 ноември 1965 г. Първи негов капитан е Тодор Камбуров, а първи главен механик – Стефан Стоянов. Екипажът му е от 30 души. Корабът е дълъг 126 метра, широк – 17,6 метра и гази при пълен товар 7,6 метра (дедеут 9308 тона). С помощта на дизелов двигател Mitsui Burmeister & Wine (мощност 3850 к.с.) развиба скорост до 13 възла. Въглевозът „Люлин”

е в състава на Парагходство БМФ до 28 декември 2002 г. Третият „Люлин” влезе в състава на Парагходство БМФ АД на 25 януари 2011 г. в Шанхайгуан, Китай. Негов първи капитан е Николай Николов, а първи главен механик – Павлин Йорданов.

Първият кораб с името „Осогово” е еднотипен с „Люлин” и е въглевоз, построен в Хакогаме, Япония. Прием е в състава на Парагходството на 26 октомври 1966 г. Първи негов капитан е Любен Енев, а първи главен механик – Владимир Райков. Въглевозът „Осогово” служи в БМФ точно 40 години – изведен е от експлоатация на 24 октомври 2006. Вторият „Осогово” ще влезе в състава на Парагходство БМФ АД през пролетта на т.г. в Шанхайгуан, Китай. Първият кораб с името „Беласица” е също еднотипен с „Люлин”. Построен е в Хакогаме, Япония. Прием е в състава на БМФ на 15 април 1967 г. от капитан Петко Ташев и главния механик Евгени Донев. „Беласица” е последният от серията кораби за насипни товари от този тип. Той е изведен от експлоатация на 13 януари 2004 г. Вторият „Беласица” ще влезе в състава на Парагходство БМФ АД през лятото на т.г. в Шанхайгуан, Китай. ◆

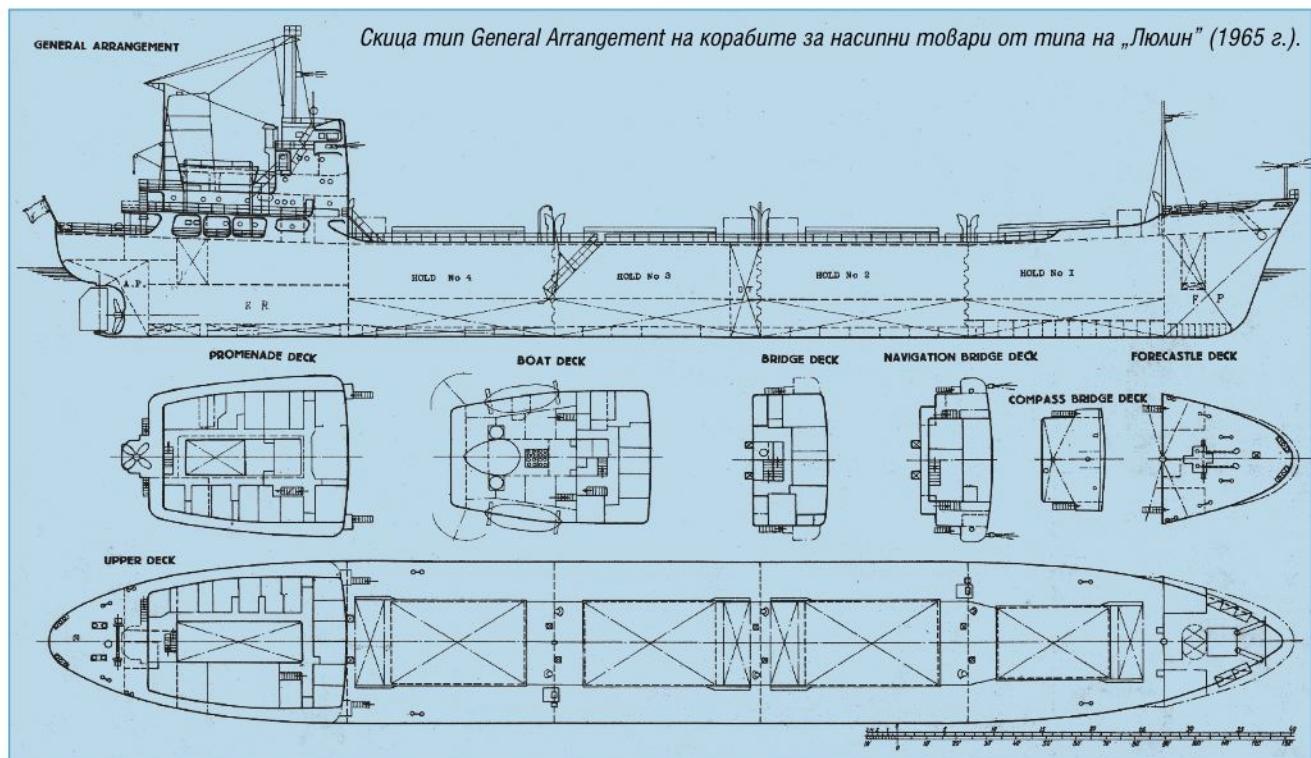


Дървената гемия „Люлин” завършва „кариерата” си като кораб-ресторант на брега край Бургас.

Снимка: www.delcampe.net



Въглевозът „Осогово” служи в БМФ точно 40 години.





СТРАНИЦИ ОТ ИСТОРИЯТА НА КОМПАНИЯТА

1 март. Навършват се 105 години от вдигането на българско знаме на товаро-пътническия кораб „Кирил“ – собственост на Българското търговско параходно дружество (БТПД). Това става на 1 март 1906 г. в Плимът, Великобритания.

Параходът е построен в Анверс, Белгия, под името „Девония“. Закупен е от БТПД за 344 хилди златни лева (приблизително 10,3 милиона следвоянни лева). „Кирил“ има товароподем-

рен кораб „Хаджи Димитър“. Това става на 11 март 1966 г. в Глазгоу, Шотландия. Първи капитан на кораба е Георги Гърдев, а първи главен механик: Ангел Ангелов. За кратко време е във флота на ДТП „Тексим“ и плава под името „Авиор“.

Корабът е построен през 1956 г. в Кил, Германия. Има дължина от 151,4 метра, широчина – 18,9 метра, газене – 9,09 метра (дедуейт 13 440 тона). Главният му двигател е ди-



„Авиор“



ност 300 тона. Разполага с пътнически места: I класа – 44; II класа – 6. Парната му машина е с мощност 750 к. с., развива скорост до 9 възла.

Корабът е с дължина 52,59 метра, широчина – 8,41 метра. В състава на БТПД параходът плава до 1931 г., когато е обявен за продажба. През 1933 г. е за-

зелов (MAN) с мощност 5400 к.с. Развива скорост до 14 възла. В състава на Параходство БМФ „Хаджи Димитър“ плава до 1980 г.

12 март. Навършват се 45 години от вдигането на българско знаме на моторен кораб „Миджур“. Това става на 12 март 1966 г. в Гьотеборг, Швеция. Първи капитан на кораба е Ангел

метра, широчина – 19,55 метра, газене – 9,4 метра (дедуейт 15 515 тона)

Главният му двигател е дизелов („Гьотаверке“) с мощност 6200 к.с. Развива скорост до 14,5 възла. В състава на Параходство БМФ „Миджур“ плава до 1980 г.

15 март.

Навършват се 50 години от първото плаване на български кораб

ни първите български танкери „Тюленово“ и „Белослав“ (MT 101 и MT 102), построени през 1955 г. във Варненската корабостроителница по български проект, са предадени на Параходство БМФ. Танкерите от този проект са с дължина 40,4 метра, широчина – 6,4 метра, газене – 2,76 метра (дедуейт



Капитан
Георги Гърдев

„Миджур“



„Антон Иванов“

купен от турски корабо-собственик, който му монтира дизелов двигател и го експлоатира дълги години под името „Кара Дениз“.

11 март. Навършват се 45 години от вдигането на българско знаме на мото-

Прокопиев, а първи главен механик – Димитър Карагьозов. За кратко време е във флота на ДТП „Тексим“ и плава под името „Алфард“. Корабът е построен през 1957 г. в Гьотаверке, Швеция.

Има дължина от 149,35

до остров Куба. Под команда на капитан Димитър Хаджииванов натовареният с нефт танкер на Параходство БМФ „Антон Иванов“ (главен механик Пенчо Пенчев) пристига в пристанище Нуевитас. Танкерът „Антон Иванов“ излиза от експлоатация през 1978 г.

18 март. Преци 55 годи-

до (299 тона). Разполага с дизелови двигатели с мощност 200 к.с., с които развиват скорост до 6,3 възла.

„Белослав“ излиза от експлоатация през 1969 г., а „Тюленово“ – през 1976 г. „Тюленово“, вече с друг собственик, продължава да плава и до днес като нефтосъбиач.

„Тюленово“





Под флага на Паракходство БМФ

ЗНАЧКИТЕ С ИЗОБРАЖЕНИЕТО НА УЧЕБНИЯ ВЕТРОХОД „КАЛИАКРА“

Каквото и суперлативи га се кажат за учебния ветроход „Калиакра“, те няма да са достатъчни, за да се опише обективно неговата роля в популяризирането на България по света от 1984 година до наши дни. Без да претендират за авторство, защото „откраднаха“ нещо от Александър Грин, преди години определих „Калиакра“ като „бягащата по вълните българска морска принцеса“.

А и корабът наистина вече участва в няколко игрални и документални филма. Но това е само част от романтичния образ на баркентината, която освен това е и плаващ университет, и български морски дипломат, и конкурент на корабите от своя клас в множеството световни регати.

Едва ли има друг кораб в нашата най-нова история, който толкова често да е взето приеман като символ. Например така бе на гравюри на юбиляри като 110-ата годишнина от началото на модер-



Повече от четвърт век учебният ветроход „Калиакра“ е плаващият морски дипломат на България.

ното българско търговско корабоплаване (2002 г.), чествано от Паракходство БМФ, и 125-ата годишнина от основаването на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ (2006 г.). Стилизираното изображение на „Калиакра“ украсява първодневните пощенски пликове, издадени за двата юбилея.

От видигането на флага

на учебния ветроход (1984 г.) до приватизацията на Паракходство БМФ (2008 г.) – корабособственика му, е направено много за популяризирането на образа на „Калиакра“.

В Дома на моряка – Варна, например през 1992 г., по-точно на 29 август, бе инсталirана красива металопластика – дело на Методи Жабов и Станислав Кафеджиеv. Преди 1989 г. са тираражирани и няколко значки, които представляват интерес не само за колекционерите.

На този етап бяха издирени само четири, но те със сигурност са повече. Най-голямата от тях е с диаметър 35 mm, а най-малката – със 12 mm.

Трите са поглед към стилизираното изображение на „Калиакра“ откъм левия борд, а четвъртата – откъм десния борд. Възможно е част от тях да са произведени в Монетния двор, с който Паракходството има добро партньорство от 60-те години на миналия век. Авторите на дизайна засега са неизвестни.

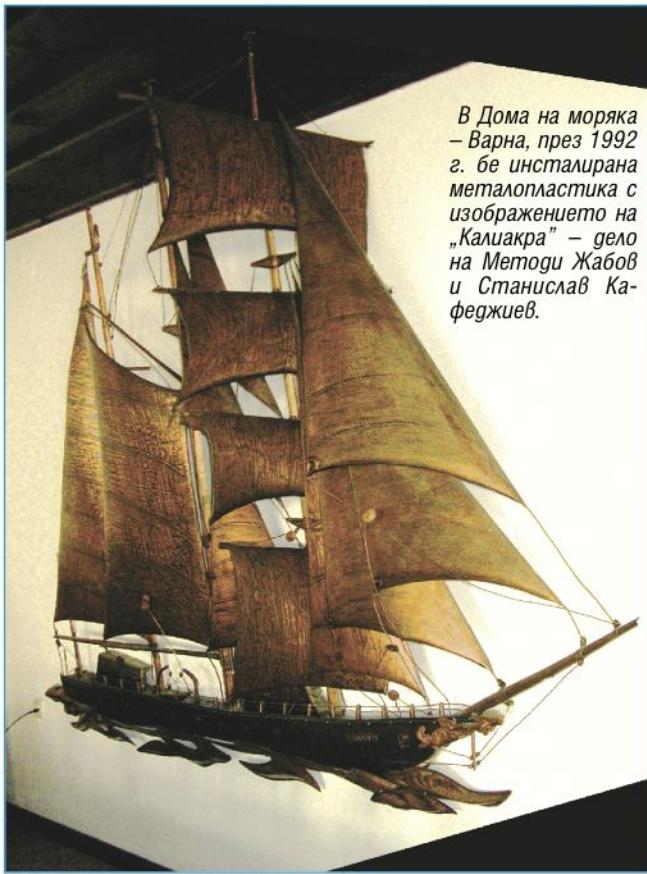
Най-голямата значка (Знак № 1) е изработена от блясък метал, представлява кръг с диаметър 35 mm, върху лицевата част (аверса) на който в центъра е поставено изображението



Сувенирно флагче на БМФ за представителите нужди на „Калиакра“

на „Калиакра“, а околоъръст е изписано NAVIBULGAR (търговското наименование на Паракходство БМФ, с което е известно по света) и KALIAKRA.

На обратната част (реверса) няма надписи, а само 10 mm винт и елипсовидно изпъкната притискаща шайба, чрез която сма-



В Дома на моряка – Варна, през 1992 г. бе инсталirана металопластика с изображението на „Калиакра“ – дело на Методи Жабов и Станислав Кафеджиеv.

Знак № 1



Най-голямата значка с изображението на ветрохода „Калиакра“

ва закрепването на значката.

Единствената значка без каквото и да са надписи (Знак № 2) е изработена от жълт метал и представлява добре стилизирано релефно изображение на „Калиакра“. На реверса няма надписи, а само една безопасна игла, чрез която става закрепването.

► 14 стр.



Под флага на Парагодство БМФ ЗНАЧКИТЕ НА ВЕТРОХОДА „КАЛИАКРА”...

► 13 стр.

Единствената значка, изработена по метода на компютърното рязане с лазер (Знак № 3), е изработена от жълт метал (тънка ламарина). Тази технология се появява у нас в края на 90-те години на XX век.

Под стилизираното изображение на ветрохода има два реда букви. Първият: STV (sail training vessel – англ. учебен ветроход), а вторият: KALIAKRA.

Най-малката значка – кръг с диаметър 12 mm, е изработена от блясък метал (Знак № 4). Очевидно е предназначена най-вече за

българската аудитория, защото на аверса, над стилизираното изображение на ветрохода, в пространството между бушприта и бизанмачата, е поставен миниатюрният надпис „В. К. (ветроходен кораб) Калиакра“. На реверса е запоена голяма (за мащабите на значката) игла (с дължина 40 mm), чрез която става закрепването.

Атанас ПАНАЙОТОВ

Приканваме нашите читатели, които имат повече информация за значките с изображение на „Калиакра“, да ни пишат на познатия адрес. Темата очаква свое продължение.



Знак № 2

Най-малката значка е изработена от блясък метал и е предназначена само за българска аудитория.

Значка на БМФ от средата на миналия век

Благодарение на съдействието, което ни оказа флотският ветеран капитан Стефан Методиев, имаме възможност да ви представим една от първите значки на Парагодство БМФ. Тя е малко известна, но затова пък е много търсена и ценена от някои колекционери. Може да бъде датирана към 50-те години



на миналия век. Значката е изработена от жълт метал. Представлява елипса, образувана от стилизирано изображение на котвена верига. Височината на елипсата е 20 mm, а широчината – 14 mm. Вътре в елипсата са вписани буквите BMF във вертикален ред. Начинът на закрепване е запоена метална игла с дължина около 35 mm. На обратната страна на значката няма никакви обозначения. Засега няма информация за производителя и за тираж на значката.

Navibulgar News

Знак № 2



Единствената значка без каквито и да са надписи

Знак № 3



Единствената значка, изработена по метода на компютърното рязане с лазер

„КАЛИАКРА“ БЕ НА ЧЕЛО НА ПАРАДА НА ВЕТРИЛАТА

Независимо че вече не е корабособственик (от м. август 2008 г. „Калиакра“ е собственост на Българския морски квалификационен център), Парагодство БМФ АД продължава да подпомага плаванията на учебния ветроход със студенти от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ и от Техническия университет – Варна. Така бе и по време на незабравимата за Морска България регата „Tall Ships – Исторически морета 2010“, когато на 24 май м.г. бягашата по Вълните българска морска принцеса уверено победе Парада на ветрилата във Варненския залив и записа още една важна страница от своята достойна биография.

Тази година „Калиакра“ ще отплива от Варна още на 10 май, за да участва във ветроходния фестивал, организиран от датското пристанище Фредериксия. Седмица след това баркентината ще бъде на подобна проява в немското пристанище Кил.



Снимка-Пресиян Панайотов



ДЕНЯТ, В КОЙТО КОМУНИЗМЪТ ДОЙДЕ

Няма да кажа на кой кораб се случи. И името на капитана няма да споменавам – отдавна не е между живите човекът. Но всички, които са били на този рейс, сигурен съм, помнят случката. Ще кажа само, че се случи в Алжир.

Беше сутринта. Ранна сутрин. По-скоро още нощ. Нещо ме събуди – отваряне на вратата, но отваряне не като хората, а сякаш с ритъм. Напънах се да се измъкна от лапите на попития с алкохол сън.

– Помполит, ставай... – заграчи странно познат глас до ухото ми. – Ставай... Ела, ела... Ти разправяше, но все не ти вярвашме... Ала-бала, си викахме... Пък то стана!

С мъка разлепих клепачи. Капитанът. Разчорлен, с кръвясъл поглед, в очите му – нещо невярващо, нещо почти наудничаво. Сънувам, си казах и понечих да се обърна на другата страна.

– Ставай!.. Ела бе! Наистина гојде...

И ме избръзпа от леглото. За да не се пълосна на нога, стъпих, изправих се, почесах се между чатала, поотворих още малко очи и се наканих да го пипам какво става, но не би. Той просто ме задърпа към вратата. Зашляпах бос подир него. Не беше лесно. Организът ми изнемогваше.

Преднега ден привечер бе надникнал в кабината ми:

– Помполит, тук, значи, алжирските груари ли, господа ли, как го кажа, ни каният на вечеря. Нали знаеш как е. Шефа няма да избва, пропължавам с моточистката, значи отиваме само гвамата.

Само че знаех как е – наздраве, наздраве и прочие, докато се нацапаме. И после все ще се намери някой от тайфата да излезе в парахостбото. И да ми трягат сол на главата. Случвало ми се и се опитах да се опъня. Започнах да мърмю, че си имам работа, но, както и очакваш, не стана. Завършкът на разговора бе:

– След десет минути!

Използвах ги да се облека, пътном да нарея на старпома да събере времето мен паспортите, да притичам надолу по трапа и да се напъхам в пежото, което ни чакаше. Е, казах си, няма да ми е за пръв път...

Наматък е ясно. Първото и второто уиски про-



ЛЮБЕН ЛУБЕНОВ

прави път на някое и другошише черно алжирско вино, после френски коняк и... Начапахме се. Както се оча-

Е, написна. Помече вино. Нак написна – нак вино. Беше си подложил шената – да не се пилее ценната мячност. Помириса. Вкусих. Вино. Истинско. Започнах да проумявам какво искаше да ми каже горе, в кабината ми, когато ме изтръгна от леглото. И се изумих. Беше станало чудо. По-голямо от онези, за които разправях на политически занятия.

Макар че, по-късно разбрахме всичко, нещата са били наийскновени. Докато машинкаджиите бачкали в мазата по гвигателя, хайтите от палубата разразнали наоколо. Оказалось се, че близо до пристанището има големи складове за вино. Попитали кое как е и се установило, че срещу



кваше. Както си му е редът.

Като се върнахме, взех сандъчето с паспортите от старпома, попитах го станало ли е нещо необичайно, той ми отвърна, сестне, много по-късно се сетих, че нещо позаекна, но ми каза, че вече всичко е о кей, позасмя се, рече, че, като гледа, и ние с капитана сме о кей, и се смърнах вълбините на нищото. Докато ме изрима капитанът. Докато ме помъкна надолу по трапа към оазисчето, от което обичаше да пие смущена вода, като прекали вечер, докато написна и... от дюзата на хитрата машинка рука...畢но!

Сега да обясня. На най-горната палуба на тогавашния кораб имаше една цистерна, в която се качваше вода, тя минаваше през охладител и отиваше в вънте оазисчета, както и наричахме, и се стрелваше нагоре, като се написа не бутончето.

бо гайките на гърловината ѝ, после... е, после както му е редът – ношната закуска за мезе и наздррабе... Значи заради това беше позаекнал старпомът, когато го бях запитал наред ли е всичко и ми беше отвърнал, че вече е о кей. Вече.

Но всичко това го разбрах много по-късно. На чиста глава. Сега капитанът ме гледаше ококорен. Онова наудничавото в очите му се беше поотместило, избутано от задоволство, от блаженство гори.

– Прав си бил, помполит! Прав си бил – комунизъмът наистина гојде. Пък не вярваш... – Отми от шената, нак на пълни, нак отми. – Ще ми разправят поповете за мед и мляко, за рай и прочие. Детски закуски. Това си е истината. Нали? Във виното е истината. Комунизъмът... – Засмя се щастливо. – Що не идеш да донесеш една чаша да не се мъчим така.

Пък – сол на главата ми триха. Никой не зачете, че под мъдрото ми политическо ръководство се е изградил такъв стегнат трудов колектив – нали без указания и заповеди е издирана посуга, събирана са цигари, организиран е график на пренасянето и прочие. Задружност, трудов морал, се-беоприцание... Няма значение. Вече бях съвърнал. Важното е, че ние първи посрещнахме комунизма...

Бележка на редакцията:

ЛЮБЕН ЛУБЕНОВ е роден през 1948 г. Завърши Техникума по корабостроене и корабоплаване - Варна, специалност "Корабни машини и механизми", през 1966 г. От 1968 до 1973 г. е кадър на Параходство БМФ: работи като моторист, четвърти и трети механик. Временно зарязва морето, за да следва в София "Социално управление и социология" (1973 – 1977). Вече дипломиран, се завръща отново в БМФ, където през следващите шест години е последователно първи помощник-капитан, завеждащ „Отдел за работа с моряци“ и социолог. Макар че през периода 1983 – 1985 г. е вече на друга работа – в Държавно издателство "Г. Бакалов" (Варна), той все пак завежда морската му редакция. И от 1991 г. досега е книгоиздател, редактор-стопанин на Издателска къща „Компас“. Автор е на разкази с морска тематика.



ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ

Съобщение по радиоуребдата на пасажерски кораб:

– Дами и господа, настоящето ви умоляваме да не се беспокоите от бягашите из кораба пълноте!

Те са абсолютно безвредни, но са разтревожени от про-

филактичните работи, които на шият е кипа же провежда със спасителните лодки. Камо компенсация за причинените неудобства ви предлагаме да посетите корабните барове, които днес ще работят за вас абсолютно бесплатно.

За информация съобщаваме, че температурата на морската вода е 12 градуса, сълбочината – 200 метра, най-близкият бряг отстои на 480 морски мили.



Един отива на риболов. Закача червейче, замята. Секунда, две, три... Изведнък усеща бясно дърпане. Тегли рязко, от водата се показва червят и крещи:

– Абе, ти откачи ли?! Там долу за малко да ме изядат!!!



Изпит по литература в английски колеж. Задачата е да се напише есе. Преподавателят обяснява:

– Господа, във Вашия разказ трябва да има нещо божествено, тъй като Англия е религиозна страна. Действието да се развиба във висшето общество, защото там се случват интересни неща. Необходимо е да включите и секъс, за да се приеме от издателя. Естествено трябва да има и загадка – все пак сме гали на свете Агата Кристи...

След минута един от колежантите предава работата си.

– Колега – изненадан казва преподавателят, – нима успяхме за толкова кратко време да съчетаем всички изисквания?

– Да, сър – отговаря колежанинът и прочита какво е написал: "Боже мой – каза баронесата, та аз съм бременна. От кого ли?"



Кокошка снася 5-килограмово яйце. Репортер я интервюира:

– Как стана това?

– Тайна.

– Какви са бъдещите ви пла-
нове?

– Да сне-
са яйце
6 кило-
грама.

Репортерът се обръща към петела:

– Как стана това?

–



Тайна.

– Какви са бъдещите ви планове?

– Да сучупя гла-
вата на
шрауса.



Млада и красива девойка се жени за богат, но много възрастен английски лорд. Както е обичаят, граматата съпрузи ползват отделни спални. В първата брачна нощ, след като се отмества в своята спалня, младоженката си мисли: "Ще го ли, или не..." В това време на брачната се чука. Булката трепетно казва: "Влез!"

Влиза лордът:

– Миледи, гойдох да изпълни съпружеските си задължения.

– Да, сър – смутено отвръща миледи.

Лордът изпълнява съпружеските си задължения, пожелава лека нощ и отива в спалнята си. Младоженката си мисли:

– Брей, да му забуди човек на тоя...

В това време на брач-

ма се чука. Влиза лордът:

– Миледи, гойдох да изпълни съпружеските си задължения.

Лордът изпълнява отново съпружеските си задължения, пожелава лека нощ и се отмества в спалнята си.

– "Май на мене трябва да ми забицдам", възхитена си казва миледи. В това време на брачната се чука. Влиза лордът:

– Миледи, гойдох да изпълни съпружеските си задължения.

– Но, сър... – изненадана казва миледи.

Лордът обаче не гава никаква възможност да пропължи, изпълнява съпружеските си задължения, пожелава ѝ приятна нощ и се отмества.

"Брей, какво ми се случи", смяяна си казва миледи. В този момент на брачната отново се чука. Влиза лордът:

– Миледи...

.....

На брачната се чука.

.....

На брачната се чука.

ят пол далеч превъзхожда по брой силния. Според статистиката на един мъж се падала по жена и нещо, а на една жена – по мъж без нещо....



Две блондинки си говорят:

– Вчера бях на тест за бременност...

– И къде, трудни ли бяха въпросите?



Мъж казава на жена си:

– Ето, прочети за рибите и се научи от тях на мълчание.

– А, не, ти първо се научи от тях да пиеш само вода.



– Чух, че може да се отслабне с плуване – казва пълна жена на приятелката си.

– Стига бе, ти виждала ли си някога слаб кум?



Разговарят двама рибари.

– Ако щеш, вярвай – казва единият, – но онзи ден отивам на язовира и какво

Карикатури
ПЕТЬР ПЕТРОВ



мислиш, хванах шаран – цели 25 килограма.

– А, това нищо не е – отговаря другият. – Преди време и аз ходих там. Ама беше през нощта, та си носех свещник да ми свети. Дойде рибата на светлината, толкова много беше, че от изненада изпуснах свещника. Хвърлих въдицата и ако искаш, вярвай, измегли го със свещите и те още си горяха...

– Слушай – казва другият, – ако сваля 20 килограма от шарана, ще изгасиш ли поне свещите?