



NAVIBULGAR

news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. декември 2010-януари 2011 г.

№6

ВЕСЕЛА КОЛЕДА!



УВАЖАЕМИ КОЛЕГИ!

Щастлив съм, че имам възможността да ви поздравя с настъпващите коледни и новогодишни празници. Изпращаме 2010-а като най-успешната година в последните десетилетия от историята на Параходството. Така отново Български морски флот АД доказва, че не случайно е най-старата, най-голямата и най-бързо развиващата се българска шипингова компания от 1892 г. до наши дни.

Особено динамични темпове на растеж дружеството постигна след неговата приватизация (август 2008 г.). Само през отиращата си година инвестициите за покупка на нови кораби възлизат на 227 милиона долара – сума, която надхвърля съвкупността от всички чуждестранни инвестиции в България за 2010 г.

Високите темпове на развитие ще продължат и през 2011 г., когато флотът ни отново ще следва линията на обновление и ще се утвърждава като надежден партньор и достоен конкурент на международния пазар. Това ще бъде постигнато с много труд и всеотдайност, с постоянен професионализъм и себеотрицание както от страна на екипажите, така и от бреговия персонал. Този нелек път ще извървим отново заедно като съмишленици и колеги в една реномирана и успешна компания.

От сърце ви пожелавам Весела Коледа и щастлива Нова година!

КИРИЛ ДОМУСЧИЕВ,
Председател
на Надзорния съвет
на Параходство БМФ АД

ЩАСТЛИВА НОВА ГОДИНА!

**ПАРАХОДСТВО БМФ
ПРОДЪЛЖАВА ОБНОВЛЕНИЕТО
НА ФЛОТА СИ С НОВИ ЧЕТИРИ
30 700-ТОННИ КОРАБА**

Поредната инвестиция е на обща стойност от 112 милиона щатски долара, с което поръчките за ново строителство през 2010 г. достигат 227 милиона щатски долара

➤ 2 – 4 стр.



ПАРАХОДСТВО БМФ ПРОДЪЛЖАВА ОБНОВЛЕНИЕТО НА ФЛОТА СИ С НОВИ ЧЕТИРИ 30 700-ТОННИ КОРАБА

Поредната инвестиция е на обща стойност от 112 милиона щатски долара, с което поръчките за ново строителство през 2010 г. достигат 227 милиона щатски долара



Построените в китайската корабостроителница Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd. 30 700-тонни кораби вече доказваха своите високи мореходни и експлоатационни качества. На снимката: От същия тип е м/к „Странджа“ от състава Паракходство БМФ АД, построен в същата корабостроителница.

В изпълнение на обявената инвестиционна програма ръководството на „Параходство Български морски флот АД“ подписа договори за строителството на още четири кораба за насипни товари с дегауейт (DWT) 30 700 тона. Поредната инвестиция е на обща стойност от 112 млн. щатски долара.

В състава на флота ще се включат кораби, които носят традиционни за Паракходството имена: „Люлин“, „Осогово“, „Беласица“ и „Родопи“. Очаква се първи-

ят кораб от серията – „Люлин“, да влезе в експлоатация през януари 2011 г., а последният – „Родопи“, през септември 2011 г. Така през този период на всеки 2–3 месеца във флота на дружеството ще постъпва нов кораб от тази серия.

Попълнението от новите плавателни съдове ще е от типа на новопридобитите преди няколко месеца кораби „Витоша“ и „Странджа“ и ще бъдат произведени във водещата китайска корабостроителница „Шанхайгуан“, с възможностите

на която ви запознахме в предишния брой на **Navibulgar News**.

Корабите от този проект имат ледови клас 1С и развиват скорост над 14 възла. Далечината им на плаване е от 14 800 морски мили. Плавателните съдове са с дължина 186 м, широчина 23,70 м и имат газене от 10,40 м.

Екип от специалисти на Паракходството е вече в корабостроителницата и съвместно с представители на Лоуд Регистър контролира строителството

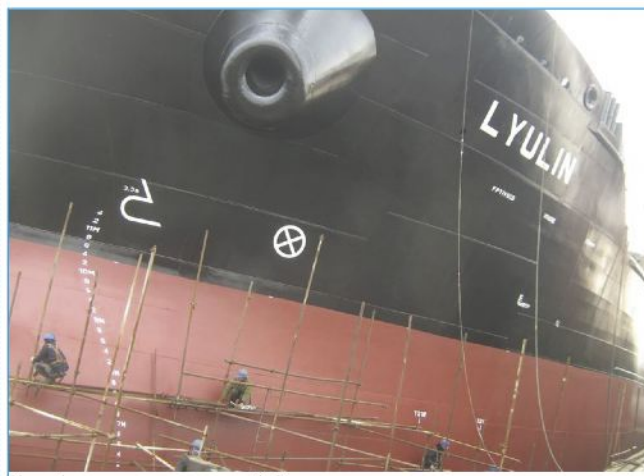
на корабите.

Вече са определени капитанът и главният механик на „Люлин“: к.г.п. Николай Николов (досегашен капитан на „Странджа“) и инж. Павлин Йорданов (досегашен главен механик на „Витоша“). Двамата показват при получаването и експлоатацията на новите кораби и бяха удостоени с най-високото отличие – Златната значка на „Параходство БМФ“ АД.

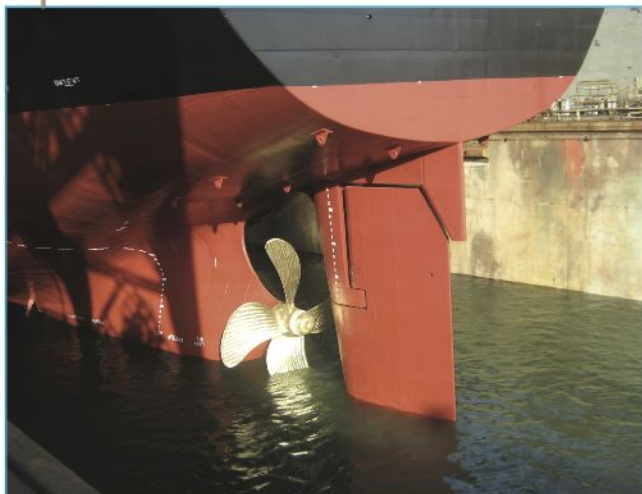
► 3 стр.



М/к „Люлин“ в докова камера на Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd.



Корабостроители разглобяват скелето, издигнато около корпуса на „Люлин“ преди изплаването му в доковата камера.



Поглед към винто-рулевия комплекс на м/к „Люлин“ преди изплаването от доковата камера.



Представителят на Параходство БМФ АД инж. Димитър Тонев (в оранжево яке) се снима за спомен на фона на готовия за изплаване „Люлин“ с китайските корабостроители, отговорни за производството на плавателния съд.

➤ 2 стр.

БМФ ПРОДЪЛЖАВА ОБНОВЛЕНИЕТО...

Едновременно с това изпълнителният директор на компанията к. г. п. Христо Донеv им връчи възстановения професионален нагърден знак за „капитан далечно плаване – БМФ“ и „механик неограничени мощности – БМФ“.

Така в Параходството се запазват и продължават традициите не само при именуването на новите ко-

раби, но и при оценката на професионалните качества на старшия команден състав. С тази покупка поръчките на нови плавателни съдове през 2010 г. достигнаха обща стойност от 227 млн. щатски долара.

Така собственикът на Параходство Български морски флот АД, германско-българският консорциум „Кей Джи Маритайм Ши-

пинг“ АД, изпълни обещаната в приватизационния договор инвестиция за първите 5 години предсрочно. Такова по размер капиталовложение за обновление на флота не е правено в рамките на една календарна година през цялата близо 120-годишна история на компанията.

Изпълнявайки успешно амбициозната си инвести-

ционна програма въпреки продължаващата в световен мащаб криза, мажоритарните собственици на „Параходство БМФ“ АД продължават да утвърждават авторитета на компанията като надежден партньор и конкурентоспособен морски превозвач на международния пазар.

Navibulgar News

➤ 4 стр.

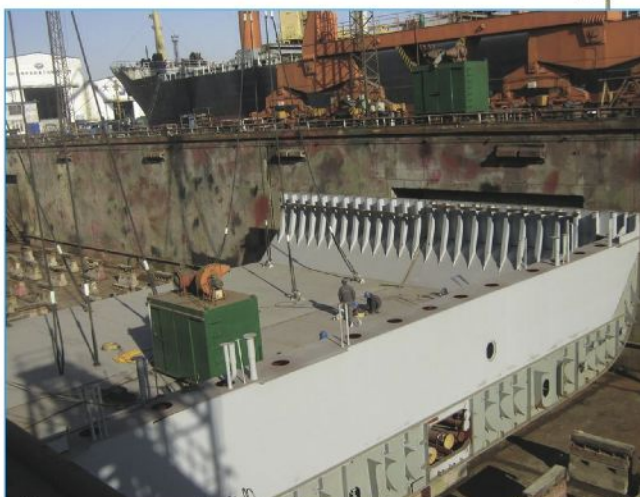
С помощта на заводски влекачи м/к „Люлин“ излиза от доковата камера.





Представители на Параходство БМФ АД (в оранжеви якета) и представители на китайската корабостроителница по време на церемонията по залагането на първата дънна секция на м/к „Осогово“. Той е 29-ият от този проект, построен тук.

► 3 стр.



Залагането на първата дънна секция на м/к „Осогово“ в докова камера на Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd. Секциите са с висока степен на технологична наситеност, което ускорява темповете на сглобяването им при изграждането на корабния корпус.



Нагръдният знак „Капитан далечно плаване от БМФ“



Нагръдният знак „Механик неограничени мощности от БМФ“.

ВРЪЧИХА ЗЛАТНИ ЗНАЧКИ И НАГРЪДНИ ЗНАЦИ

На церемония в Параходство БМФ АД бяха връчени първите златни значки на компанията и първите нагръдни знаци „Капитан далечно плаване от БМФ“ и „Механик неограничени мощности от БМФ“. Отличията бяха връчени от изпълнителния директор на компанията к. д. п. Христо Донеф. Знаците получиха: к.д.п. Николай Николов (досегашен капитан на „Странджа“); к.д.п. Румян Попов (досегашен капитан на м/т „Панега“) и инж. Павлин Йорданов (досегашен главен механик на „Витоша“), инж. Петър Таранжиев (досегашен механик на м/т „Панега“). В церемонията участва и ръководителят на направление „Плавателен състав“ Лъчезар Митев.

Снимка Пресиян ПАНАЙОТОВ



*Дирекция „Техническа експлоатация“:*

ЕФЕКТИВЕН КОРАБОРЕМОНТ –

Трите буксира на Параходство БМФ АД подпомагат извършването на първата маневра от м/к „Пирин“ след неговия ремонт в КРЗ „Одесос“ АД.



БЕЗАВАРИЙНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ!

И през отиващата си 2010 година продължи работата на специалистите в дирекция „Техническа експлоатация“ за намаляване на разходите в основната им дейност, без да се правят компромиси със сигурността на корабите и регистровите изисквания. Повишената ефективност от работата на корабните ремонт-

чици (фитерите) от направление „Ремонтни бригади“ също спомогна за постигането на добри финансови резултати.

Ако сравним показатели с 2009 г., ще установим, че са реализирани почти два пъти повече ремонти на кораби. А извършените разходи за тази цел са с повече от 10 % по-ниски от предви-

дения бюджет. През 2010 година значително намаляха и разходите за непланови ремонти в сравнение с 2009 г. Тези данни са достатъчно показателни за постигнатата ефективност.

Планови докови и класови ремонти бяха извършени на моторните кораби „Лиляна Димитрова“, „Козница“, „Агалберт Антонов“, „Вар-

на“, „Бургас“ (комбиниран с ремонт по застрахователно събитие), „Гео Милев“, „Ком“, „Миджур“, „Пирин“, „Сакар“ и „Вола 1“. Планово бе ремонтиран и моторният ферибот „Героите на Севастопол“, като необходимата част от разходите се поемат от собственика му – Българския морски квалификационен център ЕАД.

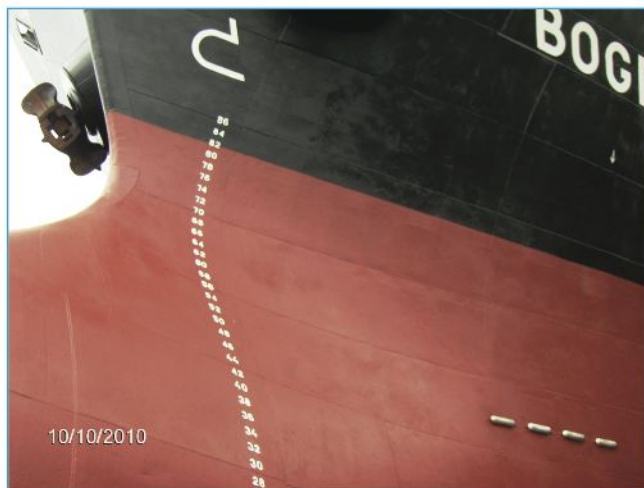


М/к „Сакар“ в Сухия док на КРЗ „Одесос“ АД



М/к „Гео Милев“ на ремонт в ККЗ „МТГ – Делфин“

➤ **6 стр.**



През октомври т.г. приключи ремонтът на м/к „Богдан“ в „ТЕРЕМ – Флотски арсенал“ ЕАД.



М/к „Гео Милев“ преди отплаване от ККЗ „МТГ – Делфин“

ЕФЕКТИВЕН КОРАБОРЕМОНТ – БЕЗАВАРИЙНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ!

► 5 стр.

Постигнатите добри финансови резултати се дължат и благодарение на практиката, доказала своята ефективност през 2009

година – част от ремонтните работи да се поемат от направление „Ремонтни бригади“. Предварителната подготовка от страна на отговорния технически суперинтендант и съдействи-

ето от страна на екипажите преди, по време на ремонта и след него също доведе до значително намаляване на разходите за планови ремонти.

Отработените часове през 2010 г. в направление „Ремонтни бригади“ са с близо 20 % повече в сравнение с 2009 г. С 30 % са се повишили и приходите от външни клиенти. Като имаме предвид и намалението на средносписъчния състав, можем да констатираме, че в резултат на новите управленски решения повишаването на ефективността е напълно закономерно.

И още нещо съществено. Старата практика изискваше след кораборемонт да се

извършат задължителни ходови изпитания след приключването на всички дейности. Така се губеше време и се изразходваха излишни средства. Сега ремонтираният кораб поема по своето направление без ходови изпитания – направо от кея на кораборемонтния завод. Фактът, че досега няма върнат кораб в съответния ремонтен завод, е достатъчно показателен. И това потвърждава още веднъж железния принцип в дирекция „Техническа експлоатация“: Ефективен кораборемонт – безаварийна експлоатация!

Navibulgar News

Снимки

Параходство
БМФ АД



Само след час м/к „Сакар“ ще поеме курс към открито море.



Веднага след ремонта м/к „Вола 1“ се отправя към назначеното пристанище. Снимка ПРЕСИЯН ПАНАЙОТОВ



Подготовката за ремонта на м/к „Миджур“ започна още на море. На снимката: изчукване на ръждата по леерното заграждение.



Фитери от ремонтните бригади на Параходство БМФ АД извършват подмяна на жалузи на вентилационна шахта на кораб „Лиляна Димитрова“.
04/01/2010



Главният механик Павлин Йорданов приема щоките на хамбарните капаци след ремонт. Малко по-късно той бе номиниран за главен механик на м/к „Витоша“.



Работници от ремонтните бригади на Параходство БМФ възстановяват системата за гресиране на товарните хамбари.
01/07/2010



Изработване на ново перо на руля за м/к „Бургас“ в ККЗ „МТГ – Делфин“ АД, Варна.



Заварчикът Огнян Ставрев е започнал ремонт на товарни грайфери на борда на м/к „Ком“.
24/06/2010



Ел.-суперинтендантът инж. Атанас Наумов проверява бреговото захранване за ремонтация се кораб.



Напълно възстановен, м/к „Адалберт Антонов“ поема курс към назначеното пристанище.



ПАРАХОДСТВО БМФ АД ЗАКУПИ 38 500-ТОНЕН КОРАБ

*Новопридобитият плавателен съд се отправя в първия си рейс
под името BALTIC STAR*



На 2 декември т. г. Параходство БМФ АД Варна придоби поредния си кораб, който именува „БАЛТИК СТАР“ (BALTIC STAR). Корабът е построен в КЗ „Георги Димитров“ (сега „Булярд – корабостроителна индустрия“), Варна, през 1985 г. и има регистър на лятна товарна марка 38 498 тона. Досега е плавал под името GENERAL GROT-ROWECKI (IMO number:

8417754). Той е от серията на м/к „ДИМИТРОВСКИ КОМСОМЛ“, част от която е в състава на БМФ от няколко десетилетия. Компанията има голям опит в поддръжката на корабите от серията и това ще улесни по-нататъшната експлоатация на новопридобития плавателен съд.

„БАЛТИК СТАР“ ще плава под български флаг и ще е

под наблюдението на регистър от IACS. Основната причина за закупуването му са сключените от Параходство БМФ АД нови контракти за превоз, които изискват увеличен брой кораби в този сегмент. Корабът, който е в много добро техническо състояние, потвърдено след прегледа на експерти от Параходството, е придобит на изгодна

за компанията цена. „БАЛТИК СТАР“ се отправя в първия си рейс с желязна руда от Балтийско море под командването на капитан Георги Б. Костов. С придобиването на „БАЛТИК СТАР“ Параходство БМФ АД ще затвърди позициите си в обслужването на своите дългогодишни клиенти на товарни партни от 30 000 до 40 000 мт. **Navibulgar News**

ПРЕДСТАВИТЕЛ НА ПАРАХОДСТВО БМФ АД УЧАСТВА В WORLD STEEL SEMIS MARKET 2010

Ръководителят на отдел „Чартьринг“ в Параходство БМФ АД Емил Н. Колев участва в III-ата международна конференция WORLD STEEL SEMIS MARKET 2010, която се състоя от 18 до 19 октомври т.г. в „Джейлан Интерконтинентал Хотел“, Истанбул, Турция. По време на конференцията Емил Колев направи презентация на Параходството и изнесе доклад на тема „Ways to decrease transport constituent in final cost of Handysize shipments“.

Основните теми, разисквани на форума, бяха какво да се очаква от пазара на



стомана в най-близко бъдеще: пълно възстановяване или нова вълна от рецесия; основните резултати от черната металургия през 2010 г. и перспективите за нейното развитие; стратегиите и тактиките на основните доставчици в регионален

мащаб, в това число и за Азовско-Черноморския регион.

По тези въпроси бяха направени 22 презентации пред представители на над 190 компании от 33 държави. Параходство БМФ АД бе един от официалните спонсори на форума.

Повече информация по темата: www.steelsemis.com

На снимката: Ръководителят на отдел „Чартьринг“ в Параходство БМФ АД Емил Н. Колев изнася доклад по време на 3-ата международна конференция WORLD STEEL SEMIS MARKET 2010.



УРАГАНЕН ВЯТЪР “ИЗПРАТИ” М/К “РОДИНА” СЛЕД ИЗЛИЗАНЕ ОТ МАГЕЛАНОВИЯ ПРОЛИВ

„Главният двигател, рулевата машина, жирокомпасът и авторулевият показаха много добра стабилна работа при тези тежки условия и благодарение на това избягнахме по-тежки последици...” – пише в своя отчет капитанът на кораба



„Заравяне” на носа с крен към левия борд



„Заравяне” на носа с крен към десния борд

Уважаеми читатели, в предишния брой ви запознахме с новозакупения от Параходство БМФ АД моторен кораб “Родина” и с неговия капитан Мартин Йорданов. обстоятелствата се стекоха така, че буквално след отпечатването на броя екипажът на “Родина” премина през сериозно изпитание, поради което помолихме капитан Йорданов отново да ни гостува на страниците на

Navibulgar News

След излизане от Магелановия пролив на 6 октомври 2010 г., към 17.05 ч. местно време, на траверс Isla Evangelistas метеообстановката започна да се влошава. Плавахме плътно покрай бреговата линия на курс 350 градуса с дълбочини под 200 метра с цел намаляване ефекта от лошото време. Към 20.00 ч. вятърът (север-северозапад) бе 8–9 бала, а мъртва вълна (северозапад) – 4–5 метра. В 21.00 ч. в точката с координати 51° 56.8' S 075° 24.0' W вятърът се усили до ураганен – 64 възла, на пориви до 80...

Районът над Isla Evangelistas е с много фиорди, канали, острови, навигационни опасности. Няма места, подходящи за котвени стоянки, дълбочините рязко се увеличават. Навлизане в каналите е позволено единствено с пилот, като бяхме предупредени от назначения

агент за транзита на Магелановия пролив, че при нарушение на това изискване глобите са много високи. В района има силни течения и каналите не са достатъчно широки, за да позволяват обръщане на кораба.

Наличните прогнози за района от Sat C и навтекстът не показваха толкова лошо време. Имаше щормово предупреждение за района C. Raper to F. San Pedro – за 07.00 ч.: вятър север-североизток, 40–50 възла, на пориви до 70–80 възла, но това беше на 340 мили северно от нас. При тази обстановка реших за целесъобразно да подходим зад остров I Duque de York, който прикрива широк и дълъг залив Bahia Salvacion, и на ход срещу вятъра да изчакаме подобрение на времето. В 21.00 ч. заливът беше на около 20 мили след траверса на Ra St. Lucia (51° 36.5' S 075

22' W). По-близкият залив беше във входа на самия канал Estrecho Nelson, беше широк само около 8 мили и поради възможни силни течения и вятър тип бора реших, че влизането в него е опасно.

Скоростта на кораба постепенно започна да пада, като едновременно с това се усили и натоварването на главния двигател. Включи се ограничителят “Torque limit”, който намали оборотите до малко над критичните. С цел намаляване на натоварването в 23.30 ч. легнах на курс 310 градуса. На пълен ход 80 оборота корабът започна да върви назад и настрани на курс 240 градуса с 2–3 възла, като се отдалечавахме от брега. На този курс корабът се държеше сравнително стабилно, като при отклонение над 310 градуса срещу вятъра натоварването се увеличаваше и корабът влизаше в критични

обороти, а при намаляване – се увеличаваше бордовото клатене. На този курс при преминаване на вълна главният двигател често влизаше частично в критичните обороти.

На 7 октомври, към 04.00 ч., поради отдалечаване от брега и увеличаване на дълбочината опитах да пресека линията на вятъра и да тръгна обратно към брега. Корабът спря развъртането на 335 градуса и влезе в критични обороти, поради което се върнах обратно на курс 300–310 градуса. Корабът изпитваше силни трусове и вибрации по корпуса и надстройката, вълни заливаха палубата и люковите закрития. Няколко пъти се почувстваха силни удари от вълни в огледалото на надстройката. На всяка вълна бакът загребваше вода...

► 10 стр.



УРАГАНЕН ВЯТЪР „ИЗПРАТИ“ ...

► 9 стр.

В 06.35 ч. излезе сигнал за наличие на вода в сантинните кладенци за осушаване на централната магазина на бака. Излезе индикация и на Water Ingress-системата. Включихме осушаването през баластния канал от машинното отделение. Сигналят продължи да излиза. Поради много лошото време не беше възможно да изпратя човек да провери причината за навлизане на вода и да се запознае с фактическото състояние на магазинята. На светло вече бяха оформени ветрови вълни с над 10 метра височина. В 08.00 ч. бе установено, че въжетата на кърмата, които бяха на бухти, са събрани напред от левия борт в канижела, където има кнехт, "малчик" и отдушници. Едните им краища бяха хванати на кнехтовете.

Шперплатовата кутия на сателитната антена Inmarsat F77, която беше поставена на кърмата на закрито отгоре място и прикрита отгъсно от стена, а отляво – от отдушник, беше разбита. Антената беше при въжетата с пукнат на много места купол, сериозно повредена. Inmarsat F77 беше доставен в Карачи за монтиране и след като се установи, че корабът ще запази предишния Inmarsat F77, беше решено от удобно пристанище да бъде върнат в

България. Поради големия си размер кутията не минаваше през водоплътни врати и беше невъзможно същата да бъде прибрана в склад в надстройката или на бака. Мястото считах за достатъчно безопасно и единственото по надстройката, което е закрито отгоре, за да не я вали дъжд.

Вечерта в 20.00 ч. излезе сигнализация в пожарната система от двата димни детектора в магазинята на бака. Поради съмнения за късо съединение от водата и опасност от пожар в 20.30 ч. извърших оглед с палубния боцман. Установено бе, че в магазинята на бака има вода на ниво около 50 см при крен на лев борт и трите въжета, които бяха прибрани вътре, са натрупани срещу входа и са оплетени. При всяко заклащане водата пре-

ливаше от борт до борт и въжетата се движеха по водата, което правеше влизането опасно. Имаше банки с грес и хидравлично масло, които бяха смачкани, и във въздуха наблюдавахме спрей

зване.

В централната магазина има два сандъка с противопожарно и спасително оборудване. Единият сандък беше разбит и оборудването в него беше пръснато във



Зад кърмата е останал Магелановият пролив, но водните пръски от урагания вятър понякога скриват и част от кърмата от погледа на вахтения помощник-капитан.

(мъгла) от изпаренията на водата с мирис на масло. Същата беше задействала димния датчик.

Сантинните кладенци бяха запушени от разпилени пакли и парцали и осушаването не работеше. Чувалите, в които бяха прибрани паклите и парцалите, бяха разкъсани от движещите се въжета. След като установихме, че няма допълнителен приток на вода и пожар, се прибрахме обратно в надстройката.

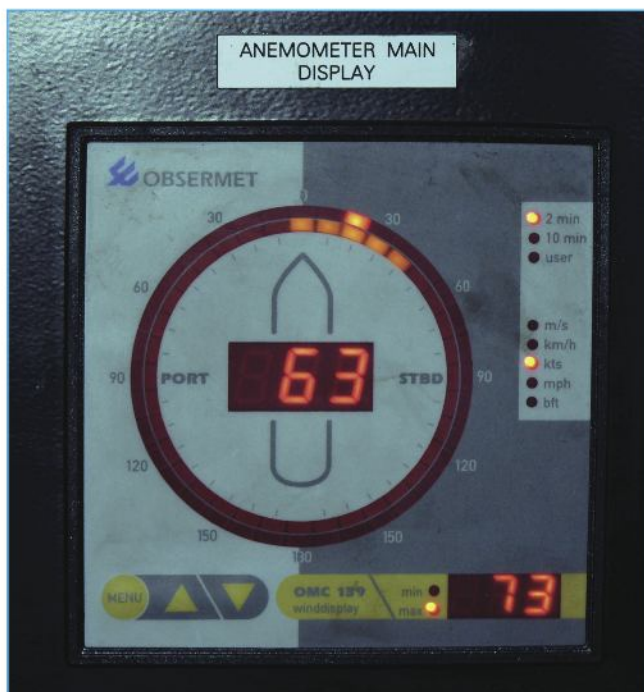
На 8 декември сутринта осушихме магазинята с преносна помпа. Установено бе, че люкът и вентилациите на магазинята са здрави и водоплътни. Верижните сандъци се бяха напълнили с вода. В централната магазина има устройства за отгъване на жвакагалас с чул, през които сандъците се съобщават с магазинята. Тези устройства имат капачи със задрайки, които не бяха плътни, и оттам магазинята се е наводнила с вода. Започна разплитането и освобождаването на въжетата, почистването на твърди отпадъци, банки, пилки, парцали, пакли. Една алуминиева стълба за достъп по Access Manual бе начупена, а друга – деформирана до негодност за пол-

въжетата, силно омаслено. Малкият спасителен плот, който беше прибран в магазинята със скъсани чембери, бе без видими повреди по него. Снабдяването и въжетата, които бяха по стелажите в магазинята, намиращи се на ниво поне един метър над палубата, бяха непопътнати. Датчикът на wateringress-системата в боцманска магазина беше изтръгнат от мястото му и повреден.

На 9 и 10 октомври продължихме отстраняването на последиците в носовата магазина и на кърмата. Стоката на борда бе фумигирана. На 10 октомври отворихме сухия отсек под магазинята и започнахме вентилиране. В него се намират ръчни кранове за осушаване на верижните сандъци. На 11 октомври влязохме в сухия отсек и осушихме верижните сандъци. В сухия отсек имаше малко вода, която също осушихме.

Стихията бе нанесла и други повреди по палубата: на бака леерното ограждение около 5 метра в задната част до трапа (десен борт) с противопожарно шкафче – бе силно деформирано и със скъсани заварки. Шкафчето бе разбито.

► 11 стр.



Показанията на анемометъра отчитат максимална скорост на вятъра 73 възла, което означава над 135 километра в час...



УРАГАНЕН ВЯТЪР „ИЗПРАТИ“ М/К „РОДИНА“...

► 10 стр.

Кутията на проговорната уредба на предната мачта бе деформирана. Три пластмасови противопожарни шкафчета по главната палуба бяха изцяло откъртени и липсваха заедно с пилките и шланговете. Комбиниран алуминиев трап на мидела

на хамбар № 1 липсваше невъзвратният клапан вследствие лошото време. Реших при първа възможност да извършим вентилация и да доклавдам за състоянието на стоката – царевица в хамбари № 1, 2, 3 и 4, соев шрот – в хамбар № 5. След като със собствени сили ликвидирах-



„На всяка вълна бакът загребваше вода...“



Въпреки преめждието край Магелановия пролив м/к „Родина“ пристигна навреме в назначеното пристанище.

десен борд бе леко огънат в района на балката, но бе годен за ползване.

Относно товарните помещения не сме правили оглед, тъй като бяха фумигирани и бе необходимо предварителна 6-часова вентилация при добри метеоусловия и ниска влажност на въздуха.

Извършихме външен оглед на входните люкове капази. Установихме, че те са плътно затворени, като по тях няма видими следи от повреди. Останта съмнение, че през вентилационните колони може да е влязла вода, тъй като конструктивно са само weatherproof и не са водоплътни. При шпигата на комингса десен борд

ме някои повреди и в машинното отделение, реших да предложа, че е необходимо да снабдим „Родина“ в порт Виенаventura за премахване на последиците и за да бъде попълнено спасителното и противопожарното оборудване.

Смятам, че нанесените щети се дължат основно на форсмажорните условия, а допуснатите грешки от страна на човешкия фактор са поради липса на опит с кораба в подобни условия и все още непълното му познаване в детайли. Ще бъдат взети всички необходими мерки за избягване на подобни инциденти с наводняване на боцманската магация.

Корабът беше с подхо-

дящ товар и добро затопляване на винта. Ако плаването беше под баласт дори и с хамбар № 3, затопляването на винта щеше да е недостатъчно и той щеше да се оголва, което води до автоматично ограничаване на главния двигател на малък ход по „overspeed“. При тези форсмажорни условия дори среден ход беше недостатъчен, за да слуша руля. Главният двигател, рулевата машина, жироскопът и авто-рулевият показаха много добра стабилна работа при тези тежки условия и благодарение на това избягнахме по-тежки последици...

Предвид перманентно тежките условия в този регион, смятам за необходимо при следващо преминаване на Магелановия пролив да се изисква задължително weather routing, като не се допуска корабът да го преминава празен. Освен това корабът да бъде снабден с подробни чилийски карти за крайбрежния район.

К.г.п. Мартин ЙОРДАНОВ,
капитан на м/к „Родина“
в първия му рейс

Снимките от това плаване на м/к „Родина“ ни бяха предоставени от втория помощник-капитан Ивайло СТОЯНОВ.



Морална награда за екипажа е и фактът, че м/к „Родина“ стана своеобразно рекламно лице на Параходство БМФ АД за 2011 година.

По предложение на ръководителя на направление Флот „А“ Александър Христов със заповед на изпълнителните директори на Параходство БМФ АД к.г.п. Христо Донеv и Йонко Йонков капитанът на м/к „Родина“ к.г.п. Мартин Иванов Йорданов, главният механик инж. Симеон Иванов Симеонов и ел. механикът инж. Иво Неделчев Иванов са наградени за проявения висок професионализъм по време на първия рейс на кораба. Морална награда за екипажа е и фактът, че м/к „Родина“ стана своеобразно рекламно лице на Параходство БМФ АД за 2011 година. Снимката му е и на фирмения календар, и на фирмения работен бележник.



ФИРМЕНИЯТ ФЛАГ НА ПАРАХОДСТВО БМФ СЕ ВЕЕ НА ВРЪХ ЕВЕРЕСТ ОТ 12 МАЙ 1992 Г.

Това не е сензация, а го-казан факт. Факт, който приятно изненадва органи-заторите и участниците в честването на 100-годиш-нината от началото на мо-дерното търговско корабо-плаване у нас, носител и про-дължител на чиито траги-ции е Параходство БМФ. В приветствието, поднесено от делегацията на парт-ньорската компания Conti- nental Tally Europe (Антвер- пен, Белгия), се казва, че първата жена от Белгия, по- корила Еверест – Ингрид Байенс, е занесла на най-ви- соката част на планетата флага на Параходство Бл- гарски морски флот (Navi- gation Maritime Bulgare) на 12 май 1992 г. „Оттогава ваши- ят флаг се вее на височина 8848 метра в Хималаите“ – отбелязва в приветствието изпълнителният директор на Continental Tally Europe Херман Демуен.

Като доказателства за това са приложени снимка- та на Ингрид Байенс с флага

ния генерален директор на Параходство- то к.г.н. Иван Борисов и на ръководителя на „Линейно плаване“ к.г.н. Атанас Атана- сов възстано- вихме предис- торията на това интерес- но събитие. През 1992 г. Continental Tally Europe и Navi- gation Maritime Bulgare са в много добри партньорски отношения. Белгийската фирма е сти- фадорска ком- пания, която има свой кей в Анверс. А БМФ поддържа линията до Запад- на Европа ритмично и с пълни кораби, поради което му е необходимо да си парт- нира точно с такава фир- ма. След на- правените преговори с няколко ком- п а н и и Continental Tally Europe категорично се оказва с най-добра оферта и с най-гъвкава п о з и ц и я . Съвместният бизнес тръзва добре и от БМФ изпра- щат на парт- ньорите си покана за уча- стие в чест- ването на 100-годишнината на компания- та. Поканата е приета с благодарност и с краткото изявление, че за български- те колеги ще бъде погзо- мена специал- на изненада. И



Ингрид Байенс на връх Еверест с фирмения флаг на Параходство БМФ в ръце. 12 май 1992 г.

CONTINENTAL TALLY EUROPE NV
Hendriksson 16 - 2000 Antwerpen
Tel: 03 231 24 34
Telex: 321 200
Fax: 03 231 24 34
V.P. Ref: 412 711 6701-48
232-0000000-04
H.R. Antwerpen 204 884
B.V.W. 412 477 132

NAVIGATION MARITIME BULGARE
VARNA
BULGARIA

8-2060 Antwerp, 4th, October 1992

To the attention of Captain Ivan BORISOV - General Director.

Dear Captain,

At the occasion of the 100 Year Anniversary of the Navigation Maritime Bulgare, I first of all like to congratulate you sincerely and hope that the Navigation Maritime Bulgare will continue her successful existence for many more years.

As you certainly will remember, the first Belgian woman Ingrid BAEYENS was on top of the Mount Everest, the highest point in the world, on the 12th May 1992 and took the flag of the Navigation Maritime Bulgare with her. Since that date your colours are flying on 8,848 meters high in the Himalayas.

Ingrid Baeyens brought also some stones from the top of Mount Everest and I enclose two of them, one dedicated to you and the other one to Captain Atanasov.

I sincerely hope that you will enjoy this small gift presented at this special occasion.

With reiterated congratulations and many greetings, I remain,

yours very truly,

Herman Demeuene,
Managing Director

Стефан/Тали Европа
Адрес: Белевски Белевски Белевски
Белевски Белевски
Телефон: 1
Височина: 8848
Телефон: 1421 280-1
Телефон: 1421 280-1

Факсимиле от приветствия адрес на
Continental Tally Europe

на БМФ в ръка и сувенир - камък от връх Еверест, върху който е отбелязана датата „12/5/92“. Камъкът е поставен върху плексигласо- ва поставка с надпис: **Navigation Maritime Bulgare - Varna, Continental Tally Europe - Antwerp: together on the top of the world; Mrs. I. Baeyens - MT EVEREST, 12/5/92-**

С помощта на тогаваш-

се оказва изключително приятна, като очарова и трогва всички участници в тържеството във Варна.

Изпълнителният директор на Continental Tally Europe Херман Демуен се оказва президент на Белгийския хималайски клуб, а Ингрид Байенс е близка приятелка на неговото семейство (съпругата на Херман Демуен също е на ръководна

позиция в Continental Tally Europe). На тържеството във Варна Ингрид Байенс лично връчва на капитан Борисов и на капитан Атанасов снимка с разветвения фирмен флаг на БМФ на Еверест и камък от най-високата точка на планетата.

Ингрид Байенс е популярна личност в света на покорителите на високите върхове по света. Тя е родена на 1 август 1956 г. Ингрид е сред малкото живи катерачи, покорили последователно четири върха с височина над 8000 метра: Gasherbrum II (8 август 1988 г.), Dhaulagiri I (11 май 1990 г.), Annapurna I (23 ноември 1991 г.), Everest (5 май 1992 г.).

Най-високия връх тя покорява като член на новозеландската изследователска експедиция с ръководител Роб Хол. По професия е кинези-терапевт в болницата в Ааршот, Белгия. Освен това е сертифициран инструктор-водолаз и по данни от интернет продължава да бъде активен катерач по различни планини.

Днес паметният сувенир от Еверест, снимката на Ингрид Байенс и приветствия адрес от Continental Tally Europe са част от официалната витрина в кабинета на изпълнителния директор на Параходство БМФ Ад к.г.н. Христо Донеф.

Navibulgar News



Сувенирният камък от връх Еверест, върху който е отбелязана датата „12/5/92“.



**К.г.п.
Васил
Кушев:**

И ВТОРИ ПЪТ ДА СЕ РОДЯ, ПАК ЩЕ СТАНА МОРЯК

Това беше професионалното кредо на к.г.п. Васил Стефанов Кушев (1907–1973). Колко хора биха могли с ръка на сърцето така категорично да потвърдят своята пристрастност и всеотдайност към избрания професионален и житейски път?! Още повече че ако се отстрани романтичният ореол, ако се изчистят неоснователно тотално приписвани користолюбиви стремежи, това беше професия за истински мъже, за широко скроени личности, изправени често пред необходимостта да вземат самостоятелни отговорни решения, но и да бъдат човече. Техният труден живот остава неразбираем за хората на сушата, а те самите – истинските моряци по душа и професия (не търговците), са скромни и убедени, че не правят нищо изключително, а просто изпълняват професионалните си задължения.

Такива бяха професионалните и моралните принципи на кап. Васил Кушев. Подобна оценка би прозвучала пристрастно, ако не бе подплатена със сухите и безпристрастни факти от биографията му. От целия му 66-годишен живот след ученическите години 5 години са посветени на морското му образование, а останалите 40 отдава на морето.

Роден във Варна, той е

четвъртото от петте деца на многолюдното семейство на Лидия и Стефан Кушеви. В края на 90-те години на XIX век Стефан Кушев учи локотомивно дело в Одеса, където се запознава с бащата на Лидия, живеещ със семейството си в Санкт Петербург. И когато по-късно работи известно време в Санкт Петербург, той е на квартира у тях. Лидия се влюбва в тъмнокосия синеок българин и го следва в България. Това е кратко отклонение за романтичното начало на семейството.

Васил расте в среда, в която цари демократичен дух и патриархална почит, където се чувства и влиянието на „широката руска душа“, и интелигентността



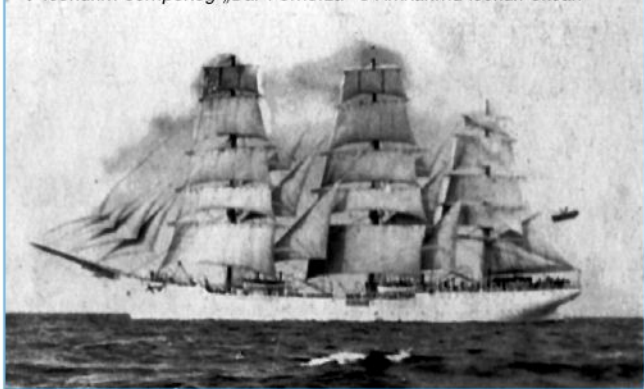
Васил Кушев, 1930 г., Варшава



Васил Кушев, 21 юни 1941 г.

нето си. Една от първите му заделки в срещите му с мор-

Учебният ветроход „Dar Pomorza“ в Атлантическия океан



почва морския си трудов стаж в Българското търговско параходно дружество (БТПД) – отначало като рулеви. До 1945 г. преминава през задължителната за командния състав иерархия от III пом.-капитан, II пом.-капитан – п/х „Шунка“, старши пом.-капитан – п/х „Варна“, командант – п/х „Цар Фердинанд“. На 1.04.1943 г. е назначен за командант титуляр и плава на параходите „Варна“, „Бургас“, „Емона“, „Княгиня Евдокия“. Специализирал през 1938 г. във френската фирма „Месажери Маритим“ на пасажерски кораб в Марсилия, преживял напрегатните години на военновременната обстановка на море, той натрупва нужните ерудиция и опит. От голямо значение е и фактът, че в онези години кап. Кушев борава свободно с френски, руски, полски, не-

на една майка, живяла в сърцето на Санкт Петербург. След шести гимназиален клас той постъпва в Морските специални школи – Варна. Завършва ги през 1929 г., придобивайки квалификация „машинен техник“. Морето неугържимо го влече и двама приятели събират пари за път, грабват куфари (а Васил Кушев и любимата цигулка) и се озовават пред вратите на Висшето морско училище в гр. Гдиня, Полша. Отпускат им полска държавна стипендия и през 1932 г. Васил успешно завършва следва-

ската стихия е 48-дневното му пътуване от Гдиня до Ню Йорк като курсант на борда на учебния ветроход „Dar Pomorza“ само на ветрила. Има предложения за работа



На сватбата си капитан Кушев е с униформа.

от различни компании – по онова време висшистите капитани са малко, но воден от патриотичен и синовен дълг, той се завръща в България и през 1933 г. за-

минуемо и с английски език, с което биха могли да се похвалят много малко моряци по онова време.

► 14 стр.



Капитан Кушев със съпругата си Вира и с първата си дъщеря Лидия



**К.г.п.
Васил
Кушев:**

➤ 13 стр.

Правоспособност „капитан далечно плаване“ (к.г.п.) придобива на 29.11.1945 г. В Параходство Български морски флот (ПБМФ) преминава през септември 1948 г. като капитан. От 1954 г. до 1958 г. работи като началник на сектор в пристанище Варна и

Холандия, през 1965 г.) и м/к „Десмин“. През 1968 г. отново постъпва в ПБМФ. Като кадър на Параходството поема командването на корабите „Първи май“, „Хр. Смирненски“, „Левски“, „Родина“, „Филип Тотю“, „Алгол“, „П. Р. Славейков“, „Славянка“, „Пирин“, „Странджа“, „Русе“. Пенсионира се през 1972 г.

Моряк по душа, всеотда-



Капитан Кушев посреща Нептун на тържеството при пресичането на екватора (26 февруари 1963 г.).



К.г.п. Васил Кушев пред екрана на радиолокационната станция.



Капитан Кушев на мостика на м/к „Смарагд“ юни 1966 г., плаване от Бейрут за Варна.

от 1.06.1958 г. отново е в плавсъстава на ПБМФ на длъжност капитан.

През годините 1965 – 1968 работи в ДСП „БУЛЕТ“ като капитан на м/к „Смарагд“ (приема кораба в Ротердам,

ен на морската кауза, цели 40 години капитан Кушев воюва за престижа на родния флаг по морета и океани, в близки и далечни страни, изпълнявайки честно и скромно служебния, патриотичния



К.г.п. Васил Кушев на борда на м/к „Васил Левски“

те кораби, посетили за първи път пристанищата на САЩ и Куба.

Възпитан в интелигентна среда, по-късно поучил много от пребиваването си в Морското училище в Поща, където, както във всяко военно училище, са приемали само деца на аристократи, Васил Кушев в живота бе възпитан и интелигентен, аристократ по душа, с врождено чувство за хумор, което проявяваше само към близките. Незаб-

бравими са писмата и текстовите към картичките, изпращани от различните краища на света, в които пестеливо, но точно описва всичко видяно и преживяно.

В трудния си – често пъти неразбираем за хората на сушата, моряшки живот Васил Кушев е богат с обичта и грижите към семейството. Той е любящ и нежен съпруг и баща.

Благодарение на безрезервната и сигурна подкрепа на съпругата му Вяра в неговия дом израстват и се възпитават две дъщери – Лудия и Албена. Като истински потомци на капитана внучките му са наследили любовта и привързаността към морето, а единият от тях заедно с името наследил и професията му.

Капитанът, морякът, прекарал 40 години в любимото море, кръстосвайки цялото земно кълбо, за когото то бе призвание и съдба, мечта и реалност, извор на радост и болка, на изпитания и удовлетворение, не можеше да преживее без него и на 8.05.1973 г. почина от инфаркт. На нас остави спомена за един живот, посветен изцяло на морето, семейството и родината.

**Лудия СЛАНОВА
Албена БАКАЛОВА,**

дъщери на

к.г.п. Васил Кушев

Снимките са от семейния фотоархив на фамилията.



Наградни знаци

ОТЛИЧИЯ, ПОЛУЧАВАНИ ОТ СЛУЖИТЕЛИ НА ПАРАХОДСТВО БМФ

ЕДИН ОТ ПЪРВИТЕ ФИРМЕНИ ЗНАЦИ НА КОМПАНИЯТА

Представяме ви един от първите фирмени знаци на Паракходство БМФ Изработен е от жълт метал. Върху знака са изобразени няколко елемента: кръг с имитация на румбовете на компасната роза и компасна стрелка „север – юг“, като компасната роза е златистожълта, между румбовете са изобразени черно-бели сегменти; развят фирмен флаг – върху средата на светлосин фон е вписан националният трибагренник.

Най-голямата дължина на знака (по диагонала на фирмения флаг) е 52 мм. В средата на кръга има стилизирано изображение на търговски кораб, а над него е надписът „БМФ“. Буквите, корабът, както и стилизираните изображения на морски вълни, чайки и облаци са изпълнени в златистожълт цвят, който контрастира на светлосиньо небе и на



тъмносиньо море.

Начинът на закрепване на знака е с винт и кръгла шайба, върху която има надпис на производителя: ДИП (гържавно индустриално

предприятие) „Комуна“, София. Посоченото предприятие през 50-те години на XX век произвежда и ромбовете за завършилите Военномехническата и Военнопо-

литическата академия в София, преди сливането им в състава на Военна академия „Г. С. Раковски“ през есента на 1958 г. Това подсказва, че Паракходството е поръчало знака си в най-реномирания за времето си производител на такива аксесоари у нас.

Този фирмен знак на Паракходство БМФ може да бъде датиран към 50-те години на XX век. Засега няма публикувани документи за статута на знака, за неговите автори, за тиража на произведените бройки.

Като благодарим на флотския ветеран капитан Стефан Методиев за предоставената ни възможност да фотографираме знака, ние отправяме апел към останалите моряци от по-старите поколения да ни пишат или да ни се обадят, ако имат повече информация по въпроса.

Navibulgar News

ЗА КАКВИ ОСОБЕНИ ЗАСЛУГИ Е ВРЪЧВАН ТОЗИ ФИРМЕН ЗНАК?

В системата за морално стимулиране на Паракходство БМФ до края на 1989 г. съществува и награден знак „За особени заслуги“. Той е изработен (по всяка вероятност в Монетния двор – Со-

самата лицева част е оформена, като в центъра е поставено логото на компанията, обиколено от два концентрични кръга, а между тях – орнамент, който напомня както поредица от

върхван този знак, след като в системата за морално стимулиране на Паракходство има най-различни отличителни знаци – за ветеран, за наставник, за рационализатор и т.н. Разговорите с ветерани не дадоха особен резултат.

Повечето от тях смятаха, че този знак е даван на капитани и главни механици на кораби, чиито екипажи са постигнали високи икономически и финансови резултати в конкретен рейс. Те категорично отрекоха, че такъв знак може да е връчван на представители от старшия команден състав на корабите, които е участвал в доставка на опасни и рисковани товари като оръжия и боеприпаси за страни от Третия свят по време на Студената война. Такива рейсове са извършвани, такива товари са пренасяни и за това капитани, механици и други офицери и членове на екипажи са били поощрявани, но с какво? Само с парични премии? Едва ли. Въпросът за конкретното предназначение на представения знак „За особени заслуги“ на Паракходство БМФ остава открит и очакваме мненията на читателите.

Navibulgar News



Знакът е изработен от жълт метал и представлява кръг с диаметър 30 мм, върху който е поместен втори кръг от бял метал с изображение на фирменото лого и надписът NAVIBULGAR. Върху носача (22 x 10 мм) на тъмночервен фон е изписан надписът „Ударник“. Върху гърба на знака няма надписи. Начинът на закрепване е чрез запоена безопасна игла. През 60-те и 70-те години на миналия век профгрупите в БМФ всеки месец избират отличник – работник/служител, който е показал най-големи трудови умения. След това на събрание на Общоморския профкомитет на избраните работници се връчва значка „Отличник“. Носителите ѝ за два поредни месеца получават следващата степен – значката „Ударник“, както и малка парична награда.



фия) от жълт метал и представлява кръг с диаметър от 30 мм и носач – правоъгълник с основа 20 мм и височина 12 мм. Надписът „За особени заслуги“ е върху носача – жълти букви на син фон, като правоъгълникът е оформен с жълт кант по края на страните му.



морски вълни, така и стилизиран работен инструмент на плавателен съд – кофична дълбачка. На обратната страна има надпис „Български морски флот“, а начинът за закрепване е запоена игла на носача.

Засега остава загадка за какви „особени заслуги“ е



КАК БАЙ ИВАН МОРЯКА ОТИШЪЛ ДО РИМ...

Бай Иван цял живот бил моряк. Обиколил неведнъж всички морета и океани, посетил много пристанища по целия свят, запознал се с безброй хора. Дошло време да се пенсионира и той се цанил за пазач в едно голямо предприятие. Един ден шефът на фирмата отишъл при него и му казал:

– Бай Иване, чувам, че си много оправен човек. Другата седмица ще ни посети руският президент. Моля те, организирай нещата така, че да остане много доволен!

Бай Иван обещал, че всичко ще бъде както трябва. Дошъл руският президент и като видял на портала бай Иван, презърнал го, потупал го по гърба и го повел със се-

бе си. Имало ядене, пиене, веселба, всички останали много доволни. Минало около месец, шефът пак отишъл при бай Иван:

– Другата седмица идва американският президент. Моля те, направи като предишния път, искам и той да остане много доволен!

Бай Иван естествено обещал и така и станало. Дошъл американският президент, още на портала видял бай Иван и пак прегръдка, целувка, потупвания по гърбовете, на всички станало ясно, че бай Иван е много близък и с американеца.

Минало още известно време. Един ден шефът на фирмата отишъл при бай Иван и казал:

– Много съм доволен от всичко, което направи за нашата фирма. Получих два пропуска за литургията на папата и искам за награда да те взема със себе си. Да видиш и ти Рим, и папата...

Качили се на самолета, пристигнали в Рим и право на литургията. Показал се папата, качил се на трибунала, благословил насъбралите се хора, но в този момент видял сред тълпата бай Иван и се провикнал:

– Бай Иване, каква изненада. Защо не ми се обади, че си тука? Я ела горе при мене.

Отишъл бай Иван при папата, той си отслужил литургията, прибрал се в покоите си, а бай Иван се върнал

на мястото, където бил оставил шефа си. А там суматоха – началникът припаднал, край него се суетели хора, опитвали се да го свестят. Намесил се бай Иван, дошъл шефът на себе си и бай Иван го попитал:

– Началник, какво ти стана, защо припадна?

А началникът отговорил: – Добре, това, че си приятел с руския президент, го приех, че си близък с американския президент, също го преживях, че и папата те познава – как да е; но като дойде един японски журналист при мен, посочи към трибунала и попита:

– Абе, кой е оня там, горе, до бай Иван – не можах да издържа повече...

Бай Пешо – съдържател на хотел-ресторантчето „При Бай Пешо“ досами фара на нос Шабла, твърди, че е не по-малко популярен от бай Иван Моряка от горната история. Който не вярва, да отиде на място и да провери...



Навечерието на Нова година. Дядо Мраз стои на сред къщата си и грозно пуца – Снежанка презорила манджата, джуджетата пияни, не щат да работят. Всеки момент трябва да тръгне да разнася подаръци, а торбата стои празна. Елените и те счутили орадата и избягали. В целия този хаос Дядо Мраз трябва да се оправя с един-единствен помощник – малко ангелче.

Та стои си Дядо Мраз на сред къщата и ругае. По едно време вратата се отваря и ангелчето, което цяла сутрин се мотаело някъде да търси елха, влиза засмяно:

– Дядо, къде да сложа тази елха?

Бесен-побеснял, Дядо Мраз му показва къде да я

тури... Оттогава е традицията на върха на новогодишната елха да седи едно малко ангелче...

Стои си къщи говорещ папагал и скучае. И от скука взема, че вдига телефона, обажда се в Кувейт и поръчва две цистерни нафта. Прибира се вечерта собственикът на папала, а пред него две цистерни с нафта и двама нервни араби – "или плащаш, или..." Плаща и се прибира бесен у дома си:

– Ти ли поръча тая нафта, бе? – крещи той на папала.

– Ми, аз – отвръща не възмутимо онзи.

– Що бе, кремен!? – Ми, скучно ми беше...

– Мама ти папагалска! Ся

ша та ковна на стената и до второ нареждане ще висш там!

Ковнал го...

На следващата сутрин прикованият с два пирона към стената папагал, като се поразсънил, започнал да се оглежда наоколо... Гледа на отсрещната стена едно разпятие...

– Ей... ти кой си, бе? – подвиква на разпятието.

– Аз съм Исус Христос – кротко отвръща разпятието.

– И от колко време висш там?

– От 2 хиляди години...

– Че ти колко нафта си поръчал, бе?

Спорят поп и равин:

– Господ твори чудеса –

твърди отецът.

– Какви чудеса? – възразява равинът. – Назовете ми поне едно.

– Е, да речем, от камбанарията на църквата пада човек и остава жив. Нима това не е чудо?

– Никакво чудо не е, а случайност – отговаря равинът.

– Да речем. А ако същият човек втори път падне от камбанарията и пак остане жив? Това не е ли чудо?

– Разбира се, че не е. Просто е съвпадение.

– А ако същият човек трети път падне от същата камбанария и пак остане жив? Чудо ли е това, по дяволите, или не е?

– Е, това е вече тренировка!