

**ВИПУСК 80-ТИ "ВЕЛИКОТЪРНОВСКИ"**  
**на ВИСШЕТО НАРОДНО ВОЕННО-МОРСКО УЧИЛИЩЕ**  
**"НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ"**

# **АЛМАНАХ**

**по случай 60-та годишнина**  
**от приемането ни във**  
**Флотската АЛМА-МАТЕР**



**Варна, 2021 г.**

АЛМАНАХЪТ има за цел да ни припомни какви сме били ние и каква е била нашата съдба в годините след завършването ни на Морско училище, кои са били нашите командири и преподаватели, които ни създадоха като специалисти – моряци и корабостроители, но и като хора – обичащи живота и хората, морето и корабите и най-вече България. С него искаме да им поднесем нашата голяма благодарност. Не по-малка цел на този Алманах е да напомняме на нашите внуци и правнуци какви са били техните деди и да им вдъхнем желание да тръгнат по нашите стъпки.



АЛМАНАХ по случай 60-та годишнина  
от приемането ни във Флотската АЛМА-МАТЕР

**Випуск 80-ти "ВЕЛИКОТЪРНОВСКИ" 1961-66 год.  
на ВНВМУ "Н.Й. ВАПЦАРОВ"**

Данните за алманаха основно са взети от блога **"Випуск-80 ВВМУ"**,  
поддържан от кап. I ранг (з) Румен Тотев (кл.отд. 121).  
Допълнително данни са намерени от к.д.п. Живко Магдичев (кл.отд. 102) и  
кап. I ранг (з) Румен Тотев (кл.отд. 121) с помощта на:  
кап. I ранг (з) Димитър Игнатов (кл.отд. 121), инж. Иван Шинев (кл.отд. 112),  
к.д.п. Александър Първанов (кл.отд. 102), инж. Михаил Бъчваров (кл.отд. 111)  
и инж. Михаил Бояджиев (кл.отд. 111).

**Алманахът е съставен, подреден и редактиран от  
кап. I ранг (з) Румен Тотев (кл.отд. 121).**

Печатница "СИМОЛИНИ-94" ООД, София

## СЪДЪРЖАНИЕ:

|                                                                                               |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Списък на приетите във ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" през 1961 г. ....</b>                         | <b>5</b>  |
| Класно отделение 101 – Навигатори за ВМФ .....                                                | 5         |
| Класно отделение 102 – Навигатори за ВМФ .....                                                | 7         |
| Класно отделение 121 – Корабни механици .....                                                 | 15        |
| Класно отделение 111 – Корабостроители-корпусници .....                                       | 22        |
| Класно отделение 112 – Корабостроители-механици .....                                         | 26        |
| КВВМУ "С.М. Киров", Баку, СССР, за офицери-ракетчици. ....                                    | 29        |
| <b>История на випуск 80 "ВЕЛИКОТЪРНОВСКИ" (1961-66 год.) на ВНВМУ ....</b>                    | <b>35</b> |
| <b>Списъци на командирите и преподавателите .....</b>                                         | <b>42</b> |
| Командирите ни бяха: .....                                                                    | 42        |
| Преподавателите ни бяха: .....                                                                | 46        |
| <b>Плакет на випуска.....</b>                                                                 | <b>62</b> |
| <b>Спомени и други текстови материали .....</b>                                               | <b>64</b> |
| Спомени.....                                                                                  | 64        |
| Спомен за курсантския ми живот и след това – Румен Тотев.....                                 | 64        |
| Весели спомени – Константин Господинов .....                                                  | 71        |
| Как не влязох в ареста – Константин Господинов .....                                          | 72        |
| За жена ми – Константин Господинов .....                                                      | 74        |
| Спомени – Константин Господинов.....                                                          | 75        |
| Ние и Морското! – Христо Калев.....                                                           | 77        |
| Случки – Христо Калев.....                                                                    | 77        |
| Вместо спомен – Михаил Бояджиев.....                                                          | 78        |
| За Дичо Узунов, спомен от миналото – Живко Магдичев.....                                      | 79        |
| Спомени – Живко Магдичев .....                                                                | 82        |
| Моят първи капитан – Живко Магдичев.....                                                      | 85        |
| Моят път като капитан премина и през контейнерното плаван – Живко Магдичев.....               | 87        |
| Спомен от далечната 1967 год. – Стоян Петров.....                                             | 90        |
| Спомени за годините – Александър Първанов .....                                               | 91        |
| От личния архив на к.д.п. Александър Първанов – Атанас Панайотов .....                        | 100       |
| Един спомен за Янаки Бараков – Никола Дековски.....                                           | 101       |
| Спомени за п/х "РИЛА" – Никола Дековски.....                                                  | 103       |
| Един моряшки спомен – Никола Дековски.....                                                    | 114       |
| Пътят на огледалата – Никола Дековски.....                                                    | 119       |
| За командира Владимир Здравков – Никола Дековски.....                                         | 121       |
| Моята спасителка и покровителка Ванга – Никола Дековски .....                                 | 123       |
| Едно събитие от професионалната ми дейност – Недялко Пенев.....                               | 129       |
| Спомен за годините, прекарани във ВНВМУ "Вапцаров" – Атанас Киндеков .....                    | 130       |
| Плаването с м/к "Гоце Делчев" до о-в Цейлон през 1971 г. – Янко Димов .....                   | 133       |
| За Найден Никулкин – Румен Тотев.....                                                         | 140       |
| Морякът не се еснафи за собствената си кожа – Олга Боева .....                                | 140       |
| Спомен за кап. I ранг Стоян Кюлджиев – Румен Тотев .....                                      | 143       |
| Между Сцила и Харибда – Валентин Димитров. ....                                               | 144       |
| Отбелязваха 35 години от създаването на Института по корабна хидродинамика – В. Димитров..... | 151       |
| Пристанището – врата към света – Валентин Димитров .....                                      | 154       |
| Кога да отплава корабът определя капитанът, кога да се завърне – Бог – Валентин Димитров..... | 158       |
| В океана е неудобно да си дребен – Калофер Георгиев.....                                      | 165       |
| Награди "Снимка пред разгънатото знаме на частта" – Румен Тотев.....                          | 171       |
| Допълнение към историята на бакинците – Първан Марков .....                                   | 172       |
| Бакинците на практика в "Мехтягата" в Обзор – Митко Георгиев .....                            | 174       |
| Един спомен за рано отишлите си от нас – Румен Тотев ...                                      | 175       |
| Къде сме плавали – Румен Тотев .....                                                          | 180       |

|                                                                                                          |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Репортажи.....                                                                                           | 183        |
| Бившите курсанти почетоха своя ротен командир - кап. I ранг (з) Ст.Нейколов – Ат.Панайотов..             | 183        |
| Боби Угърчински – на 70 години – Румен Тотев .....                                                       | 184        |
| За баркентината "Калиакра" и нашия випуск – Атанас Панайотов.....                                        | 185        |
| К.д.п. Александър Първанов: Връзката между поколенията не бива да се губи – Ат.Панайотов..               | 187        |
| Интересна снимка – Румен Тотев.....                                                                      | 191        |
| М/к "Шипка" и първият му гл.механик Димитър Миладинов – Атанас Панайотов.....                            | 192        |
| Първият капитан на бълкера "Георги Григоров" – Атанас Панайотов .....                                    | 193        |
| Юбилейна среща на випуска 2011 год. – Румен Тотев .....                                                  | 193        |
| Среща на випуска на 13.X.2012 год. – Румен Тотев.....                                                    | 198        |
| Среща на випуска 2014 година – Румен Тотев.....                                                          | 200        |
| Срещата на випуска за 2015 год. – Румен Тотев .....                                                      | 202        |
| Срещата на випуска по случай 50 год. от завършването на Морско училище 2016 г. – Р. Тотев..              | 205        |
| Традиционната среща на випуск 80 "Великотърновски" – 2017 год. – Румен Тотев.....                        | 213        |
| Човекът Митко Петев – Кирил Сапунджиев .....                                                             | 217        |
| Екскурзия до о-в Св. Анастасия – Димитър Игнатов.....                                                    | 218        |
| Поредната среща 2018 <sup>-та</sup> на випуск 80 <sup>-ти</sup> "Великотърновски отмина – Румен Тотев .. | 222        |
| Поредната среща 2019 на випуска ни – Димитър Игнатов .....                                               | 227        |
| <b>Хумор .....</b>                                                                                       | <b>231</b> |
| Голям сбор – гребен поход до Галата – Румен Тотев.....                                                   | 231        |
| Рецепта за здравословен живот – Румен Тотев ..                                                           | 232        |
| Зов за помощ – Никола Дековски.....                                                                      | 233        |
| Истински случки – Никола Дековски.....                                                                   | 234        |
| Неизвестен факт от предишните животи на един от нас – Румен Тотев.....                                   | 235        |
| Войнишки и курсантски бисери – Димитър Игнатов.....                                                      | 235        |
| За "РЪБИЗМИТЕ на кап. Радев – Димитър Игнатов.....                                                       | 239        |
| РЪБИЗМИ – Христо Калев.....                                                                              | 239        |
| Случки – Христо Калев.....                                                                               | 240        |
| Коментар към предложението за предлагане на хумор – Михаил Бояджиев .....                                | 241        |
| Весело за нашия "РАБОТОДАТЕЛ" – Михаил Бояджиев .....                                                    | 242        |
| <b>Снимки.....</b>                                                                                       | <b>244</b> |
| Снимки от курсантското време на навигаторите .....                                                       | 244        |
| Снимки от курсантското време на механиците кл.отд. 121 .....                                             | 245        |
| Снимки от курсантското време на корабостроителите-корпусници кл.отд. 111 .....                           | 253        |
| Снимки от курсантското време на корабостроителите-механици кл.отд. 112 .....                             | 255        |
| Снимки от курсантското време на "бакинците" .....                                                        | 256        |
| Снимки от следващите години.....                                                                         | 260        |





## Списък на приетите във ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" през 1961 г.

### Класно отделение 101 – Навигатори за ВМФ



#### АТАНАСОВ Атанас Колев

Роден на 19.12.1943 г. в с. Изворово, Хасковско. **ВМФ:** Командир на торпеден катер "Комсомолец" пр.123-К и командир на звено торпедни катери в 9 ОДТКА. От 1970 г. до 1990 г. служи във ВКР към ДС. До 1987 г. служи в Бургаския район, след това става зам. началник на отдел ВКР в София. От 1990 г. до 1992 г. е началник Управление военно контраразузнаване (ВКР) към ГЩ-МНО. През 1992 г. излиза в запаса, контраадмирал (з). Пенсионер, живее във Варна.



#### БОНЕВ Богомил Колев

Роден на 27.08.1942 г. в с. Каспичан, Шуменско. **ВМФ:** Служи на подводни лодки пр. 613; Командир взвод и рота във ВНВМУ; Хидрографен курс във ВМА-Ленинград, СССР. Хидрограф, Началник хидрографно отделение ХС-ВМФ. В запаса излиза през 1989 г. Кап. I ранг (з). Пенсионер, живее във Варна.



#### БРАДОВ Иван Колев

Роден на 01.10.1942 г. в с. Паскалево, Добричко. **ВМФ:** Служи на СКР "Дръзки" командир БЧ-1, дивизионен шурман на 1 ОДПЛК. След 1971 г. девиатор на ВМФ към Хидрографна служба; Хидрографен курс във ВМА Ленинград, СССР, зам.командир и командир на Хидрографен район ВМБ, Варна; флагмански шурман ВМБ, Варна; зам.началник хидрографна служба ВМФ. През 1992 г.излиза в запаса, кап. I ранг (з). **БМФ:** От 1992 г. до 2006 г. работи като Началник на Картографно бюро към ПБМФ. Бил е хоноруван преподавател във ВВМУ и ВМЕИ по Навигация, Метеорология и Електро-навигационни прибори. Пенсионер, живее във Варна.



#### ВАСИЛЕВ Васил Николов

Роден на 11.01.1943 г. в г. Ямбол. **ВМФ:** Служи на СКР "Смели" в 1 ОДПЛК. Завършва едногодишен курс към Военна академия "Гречко" в Ленинград. От 1976 г. до 1979 г. е преподавател във ВВМУ към Катедра "Тактика на ВМФ и морски оръжия". През 1986 г. излиза в запаса, кап. II ранг (з). **БМФ:** Работи като пом. и ст. пом.капитан. През 2000 г. придобива правоспособност КДП. До 2010 г. плава като капитан на чужди кораби. Пенсионер, живее във Варна.



#### ГАНЧЕВ Ботьо Марков

Роден на 02.09.1942 г. в с. Градина, Великотърновско. **ВМФ:** Служи на МПК пр. 201М в Созопол. През 1976 г. излиза в запаса, кап.лейт. (з). **БРП:** Работи като ст. пом. капитан и капитан на различни кораби; зам.директор по експлоатацията на Пароходство БРП. Плава и като капитан на чужди кораби. Починал.



**ДИМИТРОВ Захари Димитров**

Роден на 15.07.1943 г. в г. Провадия. **ВМФ:** Служи командир на торпеден катер "Комсомолец" пр.123-К; командир на РКА пр. 205. Бил е дивизионен шурман, после е флагмански шурман на 10 БРТКА. Излиза в запас, кап. I ранг (з). **БМФ:** работи като пом. капитан, ст. пом. капитан на м/к "Елена" собственост на фирма "Бон марин". Почива през 2010 г.



**ДИНЕВ Георги Динев**

Роден е на 19.02.1941 г. в с. Тенево, Ямболско. **ВМФ:** Служи на БТЩ пр. 254ДМЭ, командир на кораб. Бил е дивизионен миньор и началник щаба на 3 ОДТЩ, Варна. След това е командир на 5 ОДТРЩ в Балчик. Кап. I ранг. Почива през 1991 г.



**МИШЕВ Михаил Борисов**

Роден на 25.05.1943 г. в г. Казанлък. **ВМФ:** Служи шурман и пом. командир на подводни лодки във Варна. Завършва тригодишен курс във Военна академия в Ленинград, СССР. Преминава на служба в РУ-ГЩ на МНО Почива през 1989 г.



**РАЙКОВ Веселин Василев**

Роден на 23.04.1943 г. в г. Ловеч. **ВМФ:** Служи на МПК пр. 201-М като командир БЧ, командир на кораб. Завършва шестмесечен курс във Военна академия, Ленинград, СССР. Продължава службата си в 1 ОДПЛК. Преминава на служба като Оперативен дежурен в Щаба на ВМФ. Преминава в запаса, кап. II ранг. **БМФ:** Работи като пом. капитан в ПБМФ и на чужди кораби. Починал.



**ТАШЕВ Ташо Славов**

Роден на 08.09.1942 г. в г. Каварна. **ВМФ:** Служи на десантни кораби като пом.командир и командир кораб в Бургас и Атия; командир на дивизион десантни кораби. Излиза в запаса, кап. I ранг. Работи в частния бизнес във фирма за подготовка на изпълнителен състав за морския търговски флот. Починал през 2012 г.



**ФИЛИПОВ Иван Лозанов**

Роден на 14.05.1943 г. в г. София. Първенец на випуска в специалност "Навигатори". **ВМФ:** Служи като командир на БЧ-3 на СКР "Дръзки" в 1 ОДПЛК, Варна. Завършва философия в СУ "Климент Охридски". Става преподавал, а по-късно началник катедра "Обществени науки" във ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров", доцент, доктор. Излиза в запаса, кап. I ранг. Продължава да работи като хоноруван преподавател във ВВМУ. Пенсионер, живее във Варна.



### **ХРИСТОВ Евгени Борисов**

Роден на 11.12.1942 г. в с. Долно Линево, Ломско. **ВМФ:** Служи командир на БЧ на БТИЩ в 6 ОДТИЩ в Бургас. Става комсомолски секретар на БТИЩ. След това е ЗКПЧ на дивизион ракетни катери в г. Созопол. Преподава "Партийно строителство" във ВНВМУ "Вапцаров". По-късно става началник отдел "Социология" към Управление "Социологически проучвания" в ГлПУНА, същото по-късно управление "Социологически проучвания на БА" към ГЩ. Преминава в запаса, кап. I ранг (з). Пенсионер, живее в София.



### **ЦАНЕВ Христо Василев**

Роден на 02.04.1942 г. в с. Горица, Търговишко. **ВМФ:** Служи като шурман и командир на МПК пр. 201М в Созопол. Завършва академичен курс в Ленинград, след което служи в Щаба на Военно морска база Атия; зам. началник на Щаб ВМБ, Атия по военноморска подготовка. През 1992 г. излиза в запаса, кап. I ранг (з).

**БМФ:** Работи като пом.капитан и ст.пом.капитан В ПБМФ. До 2009 г. работи на чужди кораби. Пенсионер, живее във Варна.



### **ЦОЛЧОВСКИ Васил Филипов**

Роден на 14.01.1944 г. в с. Борован, Врачанско. **ВМФ:** Служи като командир БЧ и командир на кораб МПК пр. 201М, Созопол. Преминава на работа в г. Варна в Обект "Туфла кула", преподавател в ССУ, Пясъка, военен комендант към Ж.П. и Пристанищен комплекс Варна-запад. Починал през 1995 г.

## **Класно отделение 102 – Навигатори за БМФ**



### **АТАНАСОВ Рүмен Кирилов**

Роден на 05.04.1943 г. в с. Войвода, Шуменско. **БМФ:** Започва като IV пом.капитан на м/т "Арда". Правоспособност КДП придобива през 1985 г. Длъжността капитан изпълнява на кораб "Комета 10", м/к "Котел", "Беласица", м/т "Огоста", "Велека", "Резвая", "Искър", "Панега", "Осъм и "Бетълджойс". Плава в различно време на кораби под кувейтски и друг чужд флаг. Освободен от ПБМФ на 23.06.2004 г. поради пенсиониране. Пенсионер, живее във Варна.



### **БАЛКАНДЖИЕВ Иван Петров**

Роден на 25.01.1943 г. в с. Бутово, Велико Търновско. **БМФ:** Плава като пом. капитан; началник отдел дирекция "Фериботно плаване", ПБМФ; Заемал е различни ръководни длъжности в СО "Воден транспорт"-Варна. Имал е частен бизнес. Починал през 2014 г.



### **БАРАКОВ Янаки Христов**

Роден на 10.07.1943, г. Елхово. **БМФ:** Плава като пом. капитан. Загинал като старши пом. капитан на м/т "Лом" при сблъскването му със съветския сухотоварен кораб "Моздок" на 13.01.1972 г. пред пристанище Одеса (заедно с капитана на кораба к.д.п. Бончев и всички други помощници, радистите и вахтените на мостика, включително и съпругата на втория пом.капитан в сватбения им рейс – 9 човека).

### **БОЙЧЕВ Валентин Иванов**

Роден на 28.03.1944 г. в Разград. Изключен през 1963 г. поради слаб успех.



### **ВАНГЕЛОВ Благой Костов**

Роден на 30.08.1942 г. в махала Мечкобиевци, Еленска околия, Великотърновско. **БМФ:** Започва работа в ПБМФ като пом. капитан и по-късно ст. пом. капитан. От 1973 г. до 1990 г. работи като преподавател в МУШ към СО "Воден транспорт", след което отново плава като пом. капитан в ПБМФ. През 2002 г. излиза в пенсия. Пенсионер, живее във Варна.



### **ВАНГЕЛОВ Илия Михайлов**

Роден на 13.06.1943 г. във Варна. **БМФ:** Започва като IV пом.капитан на м/к "Бургас", през 1967 г. преминава в Параходство БТФ, Бургас. В периода 8.07.1970 до 16.09.1991 г. работи в ДСП "Океански риболов", Бургас като капитан. Правоспособност КДП придобива през 1980 г. Плава на кораби под чужд флаг. От 1992 г. е отново в плавсъстава на ПБМФ като капитан на м/к "Калофер", "Александър Димитров", "Георги Григоров", "Славянка", "Околчица", "Рожен", "Ал. Димитров". Награден с трудови ордени. Освободен от ПБМФ през 2001 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **ВАНКОВ Марко Цонков**

Роден на 12.01.1944 г. в с. Хирево, Габровско. **БМФ:** Постъпва IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1974 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "София", м/т "Ропотамо". Освободен от ПБМФ през 1972 г. Постъпва като старши асистент по корабно товарно дело в катедра "Морска практика" при ВНВМУ; по-късно е преподавател в БМКЦ; Плава на кувейтски танкери, няколко месеца е бил на брегова работа в Кувейт, след това се връща в България. Пенсионер, живее във Варна.



### **ВЕЛИКОВ Атанас Петров**

Роден на 03.12.1942 г. в с. Ряхово, Русенско. **БРП:** плава като капитан на кораби от БРП. Става заместник директор по експлоатацията на БРП, Русе. След пенсионирането си работи на кораби в чужди компании. Починал 2017 г.



### **ВОИНСКИ Иван Пеев**

Роден на 09.05.1942 г. в с. Медово, Старозагорско. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1978 г. Длъжността капитан изпълнява на "Комета 2", "Комета 6", "Атанас Димитров", м/к "Средна гора", "Черни връх", "Огражден", "Видин", "Веслец", "Люлин", "Стара планина" и "Плана". През 1984 г. е назначен ръководител на транспортно бюро в г. Жданов; през 1998 г. е назначен за представител на ПБМФ в г. Мариупол, като началник звено в търговското представителство на България. Плава в ПБМФ като капитан наставник и капитан на кораб. Награден с трудови ордени; почетен работник на Министерството на транспорта на НРБ, почетен работник на Министерството на транспорта на СССР (1986). Починал 2020 г.



### **ВРАБЕВСКИ Николай Милчев**

Роден на 12.12.1943 г. в с. Лесидрен, Ловешко. **БМФ:** плавал като пом.капитан на наши и чужди кораби; пилот в Пристанище Варна. Пенсионер, живее във Варна.



### **ГЕНЧЕВ Генчо Веселинов**

Роден на 11.10.1943 г. в с. Градище, Плевенско. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1984 г. Длъжността капитан изпълнява на кораб "Комета 5", м/к "Златоград", "Веслец", "Осогово", "Петимата от РМС", "Йорданка Николова", "Хр. Ботев", "В. Левски", "Л. Каравелов", "Гоце Делчев (околосветски рейс 1988-89), "Перушица", "Беласица", "Мусала", "Стара планина", "Околчица" и "Странджа". Освободен от ПБМФ през 2002 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **ГЕНЧЕВ Румен Стефанов**

Роден на 30.04.1943 г. в г. Варна. **БМФ:** плава като пом.капитан. Правоспособност КДП получава на 02.11.1973 г. Плава в ПБМФ като капитан на м/к "Оборище", "Копривщица", м/т "Велека", "Батова" и други до 1990 г. След това до 1993 г. плава като капитан на чужди кораби. Пенсионер, живее във Варна.



### **ГУНЕВ Владимир Николов**

Роден на 02.06.1942 г. в с. Телиш, Плевенско. Изключен през 1962 г. по политически причини.



### **ДЕЛИСТОЯНОВ Марин Илиев**

Роден на 24.04.1943 г. в Разград. **БМФ:** Преминава на работа в ДСП "Океански риболов". Пенсионер, живее във Варна.



### **ДИМИТРОВ Димитър Цветков**

Роден на 29.09.1943 г. в с. Дерманци. Ловешко **БМФ**: Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1979 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Папия", "Перушица", "Жеравна", "Пирин", "Люлин", "Хемус", "Веслец", "Видин". От 1979 г. е организатор производство в отдел "Координация работата на флота и пристанищата" при СО "Воден транспорт". От 1990 г. е суперинтендант в отдел "Сигурност на корабоплаването" при ПБМФ. Участва в изработването на програма за развитието на флота и пристанищата. От февруари 1999 г. е ръководител направление "Фериботни превози". От 18.04.2002 г. е преназначен като експерт-суперинтендант в ПБМФ, като от 1.01.2003 г. е назначен за диспечер-ръководител сектор в "Оперативна", БМФ като последователно е и диспечер, и отговорен диспечер. Освободен от ПБМФ на 4.05.2007 г. поради пенсиониране. Пенсионер, живее във Варна.



### **ДИМОВ Янко Николов**

Роден на 20.04.1943 г. в г. Варна. **БМФ**: Постъпва като IV пом. капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. От 14.02.1972 г. работи в СО "Воден транспорт", от 1.10.1974 г. е на партийна работа и от 17.05.1976 г. е в ПБМФ като капитан 4<sup>-та</sup> категория. От 29.06.1976 г. е представител на ПБМФ в Рошок. От 1.02.1981 г. е в СО "Воден транспорт" - специалист в "Експлоатация на флота". От 1.05.1981 г. е преназначен в СО "МАТ", София като гл. специалист в "Морски превози с Ро-Ро кораби". От 1.12.1990 г. е в плавсъстава на ПБМФ: капитан на м/к "Клисура", "Плиска", "Средец", "Огражден" и "Осогово". Освободен от ПБМФ на 15.05.2003 г. Пенсионер, живее в София.



### **ЙОРДАНОВ Стефан Наумов**

Роден на 23.04.1943 г. в с. Кардам, Добричко. БМФ: Плава като пом.капитан. По-късно преминава на работа в МВнР на дипломатическа работа. Посланик в Румъния. Починал през 2016 год.



### **КОЛЕВ Борис Петров**

Роден на 22.02.1942 г. във Варна. **БМФ**: Плава като пом.капитан, специалист в отдели "Сигурност на корабоплаването"; "Контейнерни превози", БМФ; ВТО "Корабоимпекс". Починал 2017 г.



### **КОЛЧЕВ Ангел Манолов**

Роден на 29.03.1943 г. в с. Горна Василица, Софийско. **БМФ**: Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1973 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Бузлуджа", "Стефан Караджа", "Осогово", "Троян", "Миджур", "Верила", "Странджа", "Чумерна" и "Мусала". От 1980 до 1990 г. е назначен за началник Фериботен комплекс, Варна. Освободен от ПБМФ на 30.03.2000 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **МАВРОВ Димитър Николов**

Роден на 11.09.1943 г. в Скопие, Македония. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. От 20.01.1972 г. изпълнява длъжността капитан на м/к "Петър Берон", "Панагюрище" и "Комета 6". От 1.01.1974 г. е началник В.О. към ПБМФ и от 1981 г. е преназначен като директор на ВТО "Трансимпекс", Варна. Правоспособност КДП придобива през 1980 г. От 1.08.1984 г. преминава в администрацията на ПБМФ като секретар на ПК при ПБМФ и от 14.01.1988 г. е преназначен за зам.генерален директор по експлоатацията. От 10.08.1989 г. е генерален директор на ПБМФ. През 1992 г. става капитан на ф/к "Героите на Одеса". Длъжността представител на ПБМФ изпълнява от 1995 до 2000 г. в "Балкан енд Бляк Сий Шиппинг-Ко" в гр. Анверс, Белгия. През 2000 г. отново е капитан на ф/к "Героите на Одеса", м/к "Варна", "Миджур", "Плана", "Родина". От 26.10.2005 г. капитан в резерв. Пенсионер, живее във Варна.



### **МАГДИЧЕВ Живко Горчев**

Роден на 20.12.1943 г. в с. Стакевци, Видинско. **БМФ:** Постъпва като III пом.капитан на м/к "Родина". Правоспособност КДП придобива през 1971 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Панагюрище", "Елена", "Русе", "Стефан Караджа"(приема във Варна, 1975) и по-късно на "Стойко Пеев". От 1979 г. е началник "Портови флот и пилотска Дейност" в пристанище Варна, 1984 до 1989 г. директор на ДПЧМВ. През септември 1993 г. е преназначен за секторен технолог в отдел "Линейно плаване", а през 1998 г. в направление "Линейно плаване" (Булкон). Награден с трудови ордени. Освободен от ПБМФ на 22.02.2007 г. Пенсионер, живее във Варна. От 1999г. до 2001 г. е председател на Българската Асоциация на морските капитани.



### **МАНОЛОВ Манол Георгиев**

Роден на 03.11.1942 г. в Бургас. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан на м/т "Дунав". Правоспособност КДП придобива през 1973 г. Длъжността капитан изпълнява на м/т "Дунав" "Искър", м/к "Клисура", уч.кораб "Н.Й. Вапцаров" и конт. "Гео Милев", през 1993 г. на Ро-Ро "Преслав". От 1975 г. е пилот в пристанище Бургас, 1976 г. началник на отдел "Координационен при ПБМФ в пристанище Бургас, 1980 г. е зам.директор на пристанище Бургас, 1985 г. е директор на порта, от 1989 до 1990 г. плава под чужд флаг. През 1990-1991 г. е народен представител в VII ВНС. Освободен от ПБМФ на 24.03.1999 г. Починал през 2013 г.



### **МЕЛЕДЖИЕВ Дончо Иванов**

Роден на 21.07.1943 г. в Ямбол. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Странджа", "Пирин", "Калофер" и "Дряново". От 1978г. до 1982 г. работи в отдел "Оперативно-административен" на ПБМФ, от 1983г. до 1988 г. е представител на СО "Воден транспорт" в Сингапур, 1990 г. директор на фирма "Нептун менинг", Варна. Освободен от ПБМФ през 1994 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **НАСАЛЕВСКИ Мирослав Василев**

Роден на 16.02.1944 г. във Варна. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1974 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Калофер", "Захари Стоянов", "Иван Вазов", "Преслав", "Троян", "София", "Бреза", "Иван Загубански", "Каварна", "Капитан Петко войвода", "Петко Р. Славейков", "Гоце Делчев", конт. "Пейо Яворов", "Тракия", вл. "Фегда", УВК "Калиакра". От 1982 г. до 1984 г. е организатор-производство в отдел "Двупалубни кораби". Освободен от ПБМФ през 2001 г. Починал през 2012 г.



### **НЕНЧЕВ Иван Матев**

Роден на 21.04.1943 г. в г. Сопот. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. През 1971-1972г. работи като организатор производство в ДСО "Металхим", Сопот и отново е в ПБМФ като II пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1976 г. Длъжността капитан изпълнява на п/х "Родина", м/к "Самоков", "Стара планина", "Пирин", "Батак", "Хр. Ботев", "Милин камък", "Каменица", "Мальовица", пътн.кораби "Д. Благоев", "Г. Кирков", "Г. Димитров". През 1979-1984 г. е секретар на ПК при ПБМФ. Участва в планиране дейността на Параходството, 1983 г. завършва следдипломна квалификация във ВИНС, Варна, спец. "Икономика на водния транспорт". От 1985 до 1989 г. е на работа в МСКП "Интерлихтер", Будапеща. Награден с трудови ордени. Освободен от ПБМФ през 1993 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **НИКОЛОВ Богдан Димитров**

Роден на 02.08.1942 г. в Добрич, **БМФ:** Постъпва като III пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1974 г. От 1974 г. до 1980 г. е зам.-директор на МУШ при СО "Воден транспорт", Варна. Участва в разработката на програми за обучение на изпълнителски кадри за корабите. След 1981 г. е капитан на влекач, от 1982 г. капитан-пилот във Варна, от 1986 г. отново е капитан на м/к "Елена", "Странджа", "Пирин", "Веслец", "Верила", "Иван Загубански", "Генерал Владимир Заимов". От 19.12.2002 г. е преназначен за диспечер в "Оперативна" на ПБМФ. През 2003 г. е освободен от ПБМФ. Пенсионер, живее във Варна.



### **НИКОЛОВ Костадин Янков**

Роден на 12.02.1942 г. в с. Крумово, Пловдивско. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. От 1972 г. работи като експерт в РДИК, Варна. През 1978 г. отново е в плавсъстава на ПБМФ като капитан на м/к "Миджур", "Трявна", "Богдан", "Видин", "Руен", "Васил Левски", "Иван Вазов", "Петко Р. Славейков", "Околчица", "Шипка", "Славянка", "Балкан", "Свилен Русев", "Адалберт Антонов", "Георги Григоров", "Петимата от РМС". От 1990 до 1992 г. плава под чужд флаг. Освободен от ПБМФ през 2003 г. Пенсионер, живее във Варна.





### **НИКОЛОВ Янчо Манолов**

Роден на 14.12.1943 г. в с. Бял бряг, Шуменско **БМФ**: Постъпва като III пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1973 г. След 1974 г. е представител на ПБМФ в Роцок. През 1976 г. участва в прехода до България на получения от Полша хидрографски кораб за ВМФ. От 1977 г. е началник "Кадрово осигуряване", от 1985 г. е началник отдел "Сигурност на корабоплаването". От 1992 г. е капитан на м/к "Веслец", "Сопот", "В. Търново", "Беласица", конт. "Пионер", ф/к "Гер. на Одеса". Участва в АСУ "Фрахт" и Устава за служба по корабите" в ПБМФ. Награден с ордени и медали за заслуги към БНА. Освободен от ПБМФ през 2003 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **НИКУЛКИН Найден Георгиев**

Роден на 19.04.1943 г. в с. Якоруда, Благоевградско. **БМФ**: Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1975 г. Длъжността капитан изпълнява на кораби тип "Комета", м/к "Панайот Хитов", "Георги С. Раковски", м/т "Камчия", "Искър", "Панега", "Кастор", "Места", 100 хил т. "Хан Аспарух", хим/к "Кастор", м/к "Н.Й. Вапцаров". Около 1981/82 г. дарява на "Аквариума", Варна богата колекция от черупки на мекотели и други животни, събирани от различни райони на Световния океан. От 1981 до 1984 г. е технолог в отдел "Фериботно плаване". В различни периоди плава под чужд флаг. Освободен от ПБМФ през 2002 г. Починал през 2004 г.



### **ПАНЧАРОВСКИ Атанас Димитров**

Роден на 02.05.1943 г. в с. Изворите, Благоевградско. **БМФ**: Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Перушица", "Шипка", "Русе", "Лудогорец", "Балкан", "Йорданка Николова", "Родина", "Мургаш", "Рила", "Вола", "Ком", "Богдан", "Петимата от РМС", "Милин камък", "Любен Каравелов", "Булпрайд". Освободен от ПБМФ през 2004 г. поради пенсиониране. Пенсионер, живее във Варна.



### **ПЕРЧЕВ Пенко Серафимов**

Роден на 21.04.1943 г. в с. Ново село, Видинско. **БМФ**: Плава като пом.капитан. Пенсионер, живее във Варна.



### **ПЕТКОВ Иван Ламбов**

Роден на 03.06.1942 г. във Варна. **БМФ**: Постъпва като IV пом.капитан на м/т "Огоста". От 1971 г. преминава в ДСП "Океански риболов" като II пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1973 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Пирин". От 1977 г. е капитан на влекач, от 1980 г. е капитан-пилот в Портови флот, Варна. От 1991 г. плава под чужд флаг. След 1993 г. отново е капитан на м/т "Панега", "Резвая". Освободен от ПБМФ през 1995 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **ПЕТРОВ Стоян Атанасов**

Роден на 30.01.1943 г. в Добрич. **БМФ:** Плава като пом. капитан. След това дълги години работи в ДИК, Варна. Пенсионер, живее във Варна.



### **ПЪРВАНОВ Александър Цветков**

Роден на 15.08.1943 г. в Монтана. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1974 г. Длъжността капитан изпълнява на п/х "Акрукс", м/к "Бени Саф", "Калиакра". Участва в изработване на "Наредбата за компетентност на морските лица". Автор на пет морски книги. От 1974 до 1976 г. е началник отдел "Кадри" в ПБМФ. Освободен от ПБМФ през 1976 г. От 1977г. до 1998 г. е зам.началник на ДИК, Варна. През 1979 г. завършва в София следдипломна квалификация по международно морско право. От 1998 г. е ръководител на направление "Квалификация и регистрация на морските лица", зам.началник на ИА "МА", Варна. Награден с трудови ордени. Пенсионер, живее във Варна.



### **РУСИНОВ Петко Иванов**

Роден на 09.09.1943 г. в Созопол. **БМФ** и **ДСП "Океански риболов – Бургас**. Завършва "Външна търговия". Директор на ДСП "Океански риболов". Бизнесмен, живее в Бургас.



### **СТАЙКОВ Петър Иванов**

Роден на 16.01.1943 г. във Варна. **БМФ:** Постъпва през 1966 г. като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. От 1972 г. работи като експерт в ДИК, Бургас. От 1975 г. е отново в плавсъстава на ПБМФ. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Сопот", "Велико Търново", "Бузлуджа", "Веслец", "Русе", "Вихрен", "Георги Григоров", Ро-Ро "Царевец", конт "Бургас". От 1980 г. е капитан-пилот в Пристанищен комплекс, Бургас, от 1982 г. е началник отдел "Координационен" в База Бургас на ПБМФ. Освободен от ПБМФ на 13.02.1993 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **СТРЕЛЧЕВ Ненчо Димитров**

Роден на 07.06.1943 г. във Варна. **БМФ:** Постъпва като IV пом. капитан. Правоспособност КДП придобива през 1978 г. Длъжността капитан изпълнява от 1980 г. на м/к "Чумерна", "Люлин", "Захари Стоянов", "Видин", "Вежен", "Стефан Караджа", "Стара планина", "Чумерна", "Беласица", "Люлин", "Беласица", "Ген. Владимир Заимов". От 1990 г. до 1994 г. с прекъсване плава под чужд флаг. Освободен от ПБМФ през 2004 г. поради пенсиониране. Пенсионер, живее във Варна.



### **ТЕНЕВ Теню Желев**

Роден на 01.06.1943 г. в с. Гледка, Хасковско. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. През 1973-1974 г. е преподавател в МУЩ, а от 1975 до 1978 г. в БМКЦ при СО "Воден транспорт". Правоспособност КДП придобива през 1978 г. От 1979 до 1983 г. с прекъсване плава под чужд флаг чрез ВТО "Трансимпекс", София и след 1980 г. е отново преподавател в БМКЦ. След 1984 г. е експерт в ДИК, Варна. От 1985 г. пак е преподавател и зав. катедра в БМКЦ. Връща се в ПБМФ като капитан на м/к "Й. Лютибродски", "Георги Григоров". Освободен от ПБМФ през 1996 г. Пенсионер, живее във Варна.



### **ЦВЕТКОВ Борислав Христов**

Роден на 03.09.1943 г. в с. Долни Луковит, Плевенско. **БМФ:** Плава като капитан; диспечер и началник отд. в БМФ; инструктор в отд. "Транспорт в ОК БКП, Варна. Завършва Дипломатическа академия на МИД, Москва; помощ. на I<sup>-ия</sup> секретар на БКП, Варна; директор на Института по Воден транспорт. Почина през 2016 г.



### **ЪКОВ Желязко Танев**

Роден на 10.07.1943 г. в Ямбол. **БМФ:** Постъпва през 1966 г. като IV пом.капитан на м/т "Дунав". През 1967 г. е преназначен в Параходство БТФ, Бургас като II пом.капитан. От 1970 г. е навигационен инспектор и началник отдел "Навигационен" в БТФ. През 1973 г. е преназначен за ст.пом.капитан, през 1974 г. – за капитан на м/т "Росица". В ПБМФ преминава през 1976 г. като ст.пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1981 г. Става капитан на м/т "Росица", "Велека", "Искър", "Тунджа", "Струма", "Батова", "Осъм". От 1990 до 1993 г. плава под чужд флаг. Освободен от ПБМФ през 2004 г. поради пенсиониране. Пенсионер, живее в Бургас.



### **ЯКИМОВ Енчо Манолов**

Роден на 09.07.1943 г. в Стара Загора. **БМФ:** Постъпва като IV пом.капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. Длъжността капитан изпълнява на м/к "Мусала", "Бургас", "Капитан Петко войвода", "Родопи", "Йорданка Николова", "Черни връх", "Странджа". През 2001 г. е назначен за диспечер в "Оперативна", ПБМФ. Освободен от ПБМФ през 2002 г. Починал през 2018 г.

## **Класно отделение 121 – Корабни механици**



### **БОЙЧЕВ Бойчо Иванов**

Роден на 18.10.1943 г. в Бургас. **БМФ:** Плава като механик. След това работи в БКР, Бургас като инспектор, по-късно Началник БКР, Бургас. Пенсионер. Починал през 2013 г.



### **БРАНДИЙСКИ Димитър Стоянов**

Роден на 09.01.1943 г. в с. Оборище, Пазарджишко. **ВМФ:** Механик кораб в 18 ОДОХР, Варна; командир Флотска тилова база "Декилиташ". Кап. II ранг. Почина през 2014 год.



### **БАГАРАКОВ Константин Стефанов**

Роден на 07.09.1942 г. в г. Пазарджик. **ВМФ:** Постъпва като IV механик в "Линейно плаване". През 1972 г. след удостояване изпълнява длъжността гл.механик на м/к "Богдан". През 1972 г. е назначен за технически инспектор в представителството на ПБМФ Бургас. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1971 г. През 1980 г. е назначен за груп.механик в отдел "Координационен" в Бургас и преминава в плавсъстава на Пароходството като гл.механик на м/к "Веслец", "Вежен", "Добруджа", "Балчик", Ро-Ро "Средец". Освободен от ПБМФ през 2003 г. Пенсионер, живее в Бургас.



### **ВАСИЛЕВ Христо Иванов**

Роден на 13.08.1942 г. в с. Караш, Врачанско. **ВМФ:** 1 ОДПЛК, 3 ОДБТЩ; КРЗ "Флотски арсенал"; НИПТИ филиал Варна; МНО ГУВТ-УДП София. Завършва ВИНС, Варна, по специалността ОМОИИ и в УНСС, София, специалност МИОСС. Уволнен в запаса през 1990 г. Кап. I ранг (з) к.т.н. Плава под чужд флаг (танкери, хладилни и сухотоварни кораби), по-късно е суперинтендант във фирмата на Тодор Василев в Истанбул, ръководител на лаборатория по безразрушителен контрол. Пенсионер, живее в г. София.



### **ВЕЛИЧКОВ Димитър Йорданов**

Роден на 25.02.1941 г. в г. София. **ВМФ:** Механик влекач "Христо Ботев" в 18 ОДОХР, Варна; механик ТЩ, Варна; Началник поддръжка и ремонти брегови съоръжения ВМБ, Варна. Уволнен в запаса през 1991 год. Кап. I ранг. Починал през 2018 г.



### **ВЕНКОВ Петър Горянов**

Роден на 21.05.1942 г. в София. **ВМФ:** Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1972 г. Длъжността гл. механик изпълнява на м/к "Сливен", "Пловдив", "Любен Каравелов", "Варна", "Родопи", "Рила", "Смолян", "Созопол", "Руен", "Вежен", ф/к "Героите на Одеса", "Героите на Севастопол". От 1971 до 1972 г. е началник ОКТОФ, от 1972 до 1981 г. – групов механик в отдел ТЕФ и отново е гл. механик в плавсъстава. От 11.11.1984 г. плава под чужд флаг и от 16.10.1985 г. е гл. механик на ф/к "Героите на Одеса". От 1998 г. е в отдел "Суперинтенданти" като експерт суперинтендант и ст.суперинтендант. След 2000 г. е координатор в същия отдел. Награден с трудови ордени. Освободен от ПБМФ през 2003 г. Работи в частна компания – портови флот, механик на буксур до 2012 год. Починал през 2019 г.



### **ВЪЛКОВ Жечо Спасов**

Роден на 22.01.1943 г. в г. Карнобат. Приет в кл.отд. 122. **ВМФ:** механик десантен кораб в г. Бургас, приема през 1968 г. първия построен в Русе ДК пр. 106-К; механик БТЩ; курс за механици ВМА Ленинград; главен инженер ремонтна работилница база Атия. Уволнен в запаса през 1986 г. Кап. II ранг (з). **БМФ:** От 1986 г. механик на различни кораби, също и на чужди (кувейтски и гръцки) кораби. Пенсионер, живее в Бургас.



### **ГЕРГЬОВСКИ Кръстьо Симеонов**

Роден на 19.02.1942 г. в Плевен. Приет в кл.отд. 122. **ВМФ:** механик на кораб "БО" в 1 ОДПЛК; командни длъжности във ВНВМУ; задочно обучение "Информационно осигуряване" във ВИНС, Варна; в Щаб ВМБаза Варна – началник ЕИЩ; в Щаб ВМФ – зам.началник отдел "Информационно осигуряване управление флота". През 1987 г. преминава в запаса. Кап. II ранг (з). Преподава в математическа гимназия Варна Информатика и математика; хонор. преподавател в Икономически университет кат-ра "Информатика". След 1995 г. – овощарство в с. Слънчево. Пенсионер, живее във Варна.



### **ДАМЯНОВ Христо Тодоров**

Роден на 19.07.1942 г. в г. Русе. Приет в кл.отд. 122. **БРП:** Плава като пом.механик на кораб в БРП и като главен механик. Починал.



### **ДИМИТРОВ Димитър Динев**

Роден на 27.03.1942 г. в с. Бял Извор, Старозагорско. **ВМФ:** Механик десантен кораб, Бургас, участва в прехвърлянето в СССР на единия полк, участвал в акцията в Чехословакия през 1968 год.; Ремонтна база Созопол; Началник поддръжка и ремонти брегови съоръжения ВМБ, Варна. Уволнен в запаса. Кап. II ранг.

**БМФ:** Плава като механик. Починал през 2006 г.



### **ДИМИТРОВ Димитър Стоянов**

Роден на 25.12.1942 г. в г. Стара Загора. **БМФ:** Плава на различни кораби като механик; по-късно преминава на работа в портови флот, Варна. Пенсионер, живее във Варна.



### **ДИМИТРОВ Любомир Петров**

Роден на 26.06.1942 г. във Варна. **БМФ:** Плава като пом.механик. От 1972 г. преминава на работа в МВР на различни длъжности, завършва службата си през 1997 г. като Директор Областно управление МВР – Варна, полковник. Пенсионер, живее във Варна, занимава се с частен бизнес.



### **ИГНАТОВ Димитър Тодоров**

Роден на 05.11.1942 г. във Велес, Македония. Приет в кл.отд. 122. **ВМФ:** Механик група хидрографни кораби ХС; Началник отдел СНО в ХР при ВМБ, Варна; Курс по Хидрография във ВМА Ленинград, СССР; Участва в приемането и въвеждането в строя на новополучения от Полша хидрографен кораб, по-късно именуван "Адм. Бранимир Орманов". Началник отдел "Средства за навигационно осигуряване" (СНО) в ХС. Преоборудва оптичните системи на основните фарове по българското черноморско крайбрежие (БЧК). 1993-1994 г. внедрява "Автоматизирана система за контрол и управление на СНО по БЧК"; Зам.началник Хидрографска служба Щаб ВМС. Уволнен в запаса през 1995 год. Кап. I ранг (з) **БМФ:** Механик на влекач в Портови флот, г. Варна. Живее в г. Варна.



### **КИНДЕКОВ Атанас Андонов**

Роден на 17.12.1943 г. в г. Пловдив. Приет в кл.отд. 122. **БМФ:** Плава като пом. механик в ТЕКСИМ и БМФ. Напуска БМФ през 1970 г. Работи в завод "Пасат", Царево; "Андрей Юруков", Изотсервиз за пишещи машини "Марица", Пловдив. СПТУ по Корабостроене, г. Варна; Солвей соди; Възпитател ДДЮ; БАТС-МТБ, Готмар, Балканско ехо, г. Пловдив. Пенсионер, живее в г. Пловдив.

### **КОЗАРЕВ Стоян Стойков**

Роден на 06.08.1943 г. в с. Росица, Добричко. Приет в кл.отд. 122. Изключен през 1962 г. поради слаб успех.

### **КОЛЕВ Георги Йорданов**

Роден на 15.02.1943 г. В г. Поморие. Приет в кл.отд. 122. Изключен през 1963 г. поради слаб успех. Дослужва в дивизион МПК, г. Созопол.



### **КОЛЕВ Колю Василев**

Роден на 01.01.1943 г. в г. Варна. Приет в кл.отд. 122. **БМФ:** Плава като механик; напуска през 1969 г. Работи като инженер в Либия 2 години, после в завода за двигатели "Васил Коларов", г. Варна, в специализирана лаборатория; през 1991 год. се връща в БМФ и плава като 2<sup>-ри</sup> механик. Напуска след инцидент с нападение на кораба, при който е ранен. Починал през 2009 г.



### **КУРТЕВ Тодор Димитров**

Роден на 11.01.1943 г. в с. Било, Добричко. **ВМФ:** механик в 18 ОДОХР, Варна; командир взвод и рота във ВНВМУ; Началник МТС на учебния процес във ВНВМУ. Зам.началник и след това началник отдел "Кадри" в Щаб ВМФ; Началник отдел СМС – тил ВМС. Уволнен в запаса. Кап. I ранг (з). Пенсионер, живее във Варна.



### **ЛИНЧЕВ Симеон Иванов**

Роден на 10.10.1943 г. в г. Дупница. **ВМФ:** механик МПК, г. Созопол; Началник брегова зарядна станция 8 ОДПЛ-Варна; Преподавател в старшинско училище. Уволнен в запаса. Кап. II ранг (з). Пенсионер, живее в г. Варна.



### **МАЙСТОРОВ Димитър Златев**

Роден на 01.11.1942 г. в г. Бургас, **БМФ**: Постъпва като IV механик. От 1972 г. до 1986 г. работи в ДСП "Океански риболов", Бургас, а след това във ВТО "Трансимпекс" и ДПЧМВ, Варна. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1985 г. В ПБМФ се завръща през 1992 г. като гл. механик на м/т "Хан Аспарух" и на пътн. кораби "Емона" и "Асен Йорданов". Освободен от ПБМФ през 1995 г. Работи в кувейтската танкерна компания КОТС; в частни български фирми като главен механик и суперинтендант. Почина през 2014 год.



### **МАРИНОВ Величко Кирилов**

Роден на 02.06.1941 г. в с. Тополовец, Видинско. Приет в кл.отд. 122. **БМФ**: Плава като механик. През 1970 г. преминава в КЗ "Г. Димитров" като сдатъчен механик. По-късно – в завод "Вида" като енергетик; по-късно – преподавател в Техникума по корабостроене и корабоплаване "Кирил Халачев", Варна. Пенсионер. Починал през 2013 г.



### **МИЛАДИНОВ Димитър Славов**

Роден на 12.09.1942 г. в с. Гиген, Плевенско. **БМФ**: Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1977 г. От 1971 до 1978 г. е групов механик в Параходство БРП, Русе. От 1982 до 1986 г. е механик-наставник в тех.отдел на ПБМФ. От 1992 г. е на чужди кораби чрез ВТО "Трансимпекс", през 1993 г. е гл.механик в ПБМФ, от 1994 г. плава под чужд флаг. След 1995 г. плава в ПБМФ като гл.механик на м/к "Георги Григоров", "Димитровски комсомол", "Вола", "Й. Лютибродски", "А. Димитров", "Добруджа", "Мальовица", "И. Загубански", "Балкан", м/т "А. Иванов". Освободен от ПБМФ през 2004 г. Пенсионер, живее в с. Гиген и Варна.



### **МИРЧЕВ Николай Йорданов**

Роден на 01.01.1943 г. в с. Камен, Велико Търновско. Приет в кл.отд. 122. **ВМС**: механик ДК, Бургас, дивизионен механик 96 ОДОХР, Бургас. Уволнен в запаса през 1976 г. Кап. лейт. (з). Работи в СТФ и КРЗ "Одесос" - Варна. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **НЕДЕЛЧЕВ Емил Георгиев**

Роден на 24.10.1943 г. в г. Харманли. Приет в кл.отд. 122. **БМФ**: Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1974 г. Длъжността гл.механик изпълнява на м/к "Осогово", "Пирин", "Котел", м/т "Панега". От 1978 г. е механик, а след 1980 г. – групов механик в отдел "Технически" на ПБМФ. През 1984 г. отново преминава в плавсъстава. През 1990 и 1991 г. плава под чужд флаг и отново е гл. механик в ПБМФ. Пенсиониран по болест през 1994 г. Починал през 2011 г.



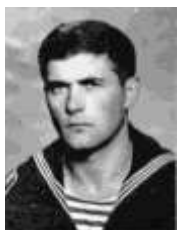
### **НЕЙКОЛОВ Стефан Христов**

Роден на 14.12.1943 г. в с. Търничене, Старозагорско. **ВМФ:** командир ел.моторна група СКР; командир взвод и рота във ВНВМУ; завършва МЕИ- Варна по специалност "Ел. машини и апарати", преподавател електротехника във ВНВМУ, зам.началник на катедрата. Уволнен в запаса, д.т.н. кап. I ранг (з). **БМФ:** Плава като ел.механик на чуждестранни кораби. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **НИКОЛОВ (ДЕКОВСКИ) Никола Борисов**

Роден на 26.11.1943 г. в с. Лешница, Благоевградско, **БМФ:** Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1974 г. Длъжността гл.механик изпълнява на м/т "Антон Иванов", "Искър", "Росица", "Русе". От 1970 до 1978 г. е суперинтендант в Параходство БМФ, от 1978 до 1985 г. инспектор в ДИК, Бургас. След това пак плава като гл.механик на кувейтски и американски супер-танкери. От 1995 г. е ст. суперинтендант в представителството на Параходство БМФ в Бургас. Освободен от Параходство БМФ през 1997 г. Работи в Морска администрация Бургас до 2009 г. Пенсионер, живее в г. Бургас.



### **НИНОВ Цветан Атанасов**

Роден на 21.09.1943 г. в с. Правешка Лакавица, Софийско. Приет в кл.отд. 122. Завършва ВНВМУ през 1967 г. поради болест. **БМФ:** Плава като пом.механик, напуска през 1970 г. Работи в завода за автобуси "Чавдар", Ботевград; зам. директор. Починал през 1982 г.



### **ПАПАЗОВ Валентин Атанасов**

Роден на 15.04.1943 г. в г. Варна. Приет в кл.отд. 122. **БМФ:** Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1972 г. Длъжността гл.механик изпълнява основно на големите пътнически кораби на Параходство БМФ. Освободен през 1980г. През 1981 г. е началник отдел във Фестивалния комплекс, Варна, след това е инспектор в СО "Воден транспорт", ДИК, Варна, Трансимпекс. Плава след това като главен механик на кувейтски и други чужди кораби до 2008 г. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **ПЕНЕВ Недялко Тенев**

Роден на 09.08.1943 г. в г. Ямбол. Приет в кл.отд. 122. **БМФ:** Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1971 г. Длъжността гл.механик изпълнява на м/к "Люлин", "Георги С. Раковски", "Васил Петлешков", "Видин", "Хаджи Димитър", "Васил Априлов", "Ропотамо", "Марица", "Осогово", "Стара планина", "Оборище", пътн/к "Васил Коларов". През 1977 г. е групов механик в отдел "Технически" на ПБМФ, след това е механик в УПМКАП, Варна. От 1985 до 1987 г. работи под чужд флаг. През 1988 г. е отново в УПМКАП като гл. механик на сп/к "Нептун". След 1990 г. се завръща в ПБМФ



като гл. механик. Освободен от ПБМФ през 2003 г. поради пенсиониране. Починал през 2019 г.



### **РУСЕВ Валентин Веселинов**

Роден на 24.08.1942 г. във Варна. **БМФ:** Постъпва като IV механик. В сектор "Аварии и застраховки" към отдел "Правен" преминава през 1970 г. - като механик, в края на годината преминава на работа в ДИК- Варна като технически инспектор. През 1971 г. е на работа в СТФ, Варна като механик на дълбачка "Спартак".

Правоспособност "механик I ст." придобива през 1972 г. През 1975 г. преминава в плавсъстава на ПБМФ и изпълнява длъжността гл.механик на м/к "Габрово", "Преслав", "Русе". През 1979 г. е назначен за механик в отдел "Техническа експлоатация на флота", след това е групов механик. През 1990 г. е изпратен в Сингапур като супервайзор по строежа на влекачите, от 1992 г. е в ПБМФ като гл.експерт, ст.супериинтендант. От 1992 до 1997 г. е председател на Надзорния съвет в ПБМФ, а в края на 1994 г. е назначен за зам.генерален директор по "Техническата експлоатация на флота". През 1997 г. изпълнява длъжността гл.експерт ст.супериинтендант към Дирекция "Старши суперинтенданти и суперинтенданти" към направление "Техническа експлоатация на флота". През 1997 г. отново е гл.механик. Награден с трудови отличия. От 2004 г. е суперинтендант в Дирекция "Старши суперинтенданти и суперинтенданти" при направление "Техническа експлоатация на флота". Починал през 2010 г.



### **САПУНДЖИЕВ Кирил Стойчев**

Роден на 12.11.1942 г. в г. Елхово. Приет в кл.отд. 122. **БМФ:** Плава като пом.механик; с м/к "Васил Левски" през войната 1967 г. между Израел и Египет е блокиран в Суецкия канал в Голямото горчиво езеро. По-късно преминава във ВТО "Трансимпекс", Варна. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **СТАМОВ Димитър Крумов**

Роден на 29.09.1943 г. в с. Веселиново, Ямболско. Приет в кл. отд. 122. **ВМФ:** Механик на уч. кораб "Н. Вапцаров". Преподавател в катедра "КСУ" при ВНВМУ; Курс във ВМА, Ленинград, СССР. По-късно преминава в "Учебен отдел" като методист, зам.началник и началник. Пенсионер. Почива през 2005 год.



### **ТОТЕВ Румен Тодоров**

Роден на 14.05.1943 г. в г. София. **ВМФ:** Механик на ППК пр. L-26 в г. Бургас. През 1970 г. постъпва за обучение по "Военна кибернетика", но в МО-СССР променят специалността на "Средства на АСУ" в КВИРТУ РТВ-ПВО/с-Киев. През 1974 г. постъпва с конкурс във ВНИИ-ГЩ в сектор "ВМФ". 1975 г. Щаб ВМФ решават да съкратят сектора; преминава в сектор "ВиТ и Тил". 1985 г. началник секция "Програмно осигуряване за персонални компютри". Уволнен в запаса като н.с. I ст. със звание кап. I ранг инж. през 1991 г. Работи до 2008 г. в частни фирми специалист по компютърна обработка на данни. Пенсионер, живее в г. София.



### ЦОНКОВ Цветан Данаилов

Роден на 5.04.1943 в г. Лом. Приет в кл.отд. 122. **БМФ:** Постъпва като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1974 г. Длъжността гл.механик изпълнява на м/к "Бачо Ки-ро", "Осогово", "Пловдив", "Иван Вазов", "Веслец", "Вежен", "Беласица". През 1973 – 1974 г. е сдатъчен механик в отдел "Тех-Нически": при КРЗ "Одесос", Варна. След това пак е гл.механик. Освободен от ПБМФ през 1983 г. Продължава работа в КРЗ "Одесос" до пенсионирането му. Живее в г. Варна.



### ЧИРАКОВ Атанас Дамянов

Роден на 25.08.1942 г. в с. Лесово, Ямболско. Изключен в края на 1961 г. по политически причини, дослужва в 1 ОДПЛК- Варна (електрик на СКР "Дръзки"). Завършва МЕИ, София, живее в г. Сливен.



### ЯНЕВ Драгомир Кирилов

Роден на 24.04.1941 г. в с. Окоп, Ямболско. Приет в кл.отд. 111, но преминава в кл.отд. 121 в началото на 3-ти курс и завършва ВНВМУ по специалността "Инженер корабен механик" за ВМФ като първенец на випуска. **ВМФ:** Командир ел. моторна група ПЛ пр. 613; курс КСУ във ВМА Ленинград, СССР; механик ПЛ пр. 633 и дивизион ПЛ; Технически отдел Щаб, ВМС. Уволнен в запас през 1985 г. Кап. II ранг (з), инж. **БМФ:** Постъпва като помполит и втори механик. През 1978 год. придобива правоспособност "корабен електромеханик". Правоспособност "механик I ст." придобива през 1995 год. Длъжността гл. меха-ник изпълнява на Ро-Ро "Булпрайд", ф/к "Героите на Севастопол", "Героите на Одеса". Плава до 2005 год. Починал през 2018 г.

## Класно отделение 111 – Корабостроители-корпусници



### БОНЕВ Кънчо Петков

Роден на 03.11.1943 г. в с. Нейковци, Габровско. ККЗ "Иван Ди-митров", Русе; **ВМФ:** През 1968 г. се военизира и е военен пред-ставител в завода; старши инженер по новото строителство в Технически отдел ВМФ; преподавател във ВНВМУ по ТУК; Морски отдел на ГЩ-БА. Уволнен през 1990 г., реабилитиран и отново назначен в БНА. Окончателно уволнен през 1995 год. Кап. I ранг (з). Активен участник в много граждански движения. Пенсионер, живее във Варна.



### БОЯДЖИЕВ Михаил Тодоров

Роден на 20.01.1943 г. в г. Разлог. "Институт по корабостроене" (НИПКИК); "Институт по воден транспорт"; Кораборемонтен завод "Одесос", Варна; к.т.н. През 1990 г. напуска България и живее в Сейнт Питърсбърг, САЩ, живее и в г. Варна. Пенсионер от 2008 г.



**БЪЧВАРОВ Михаил Боянов**

Роден на 30.09.1943 г. в г. Варна. Последователно учител и директор на Техникума по корабостроене и корабоплаване "Кирил Халачев", Варна; началник учебен център при Кораборемонтен завод "Одесос"- Варна. Пенсионер от 2007 г. Преподавател във ВВМУ по дисциплината "Инженерен дизайн" до 2017 г., преподава и в МТГ "Делфин", Варна. Съавтор на 3 учебника по специалностите "Устройство на кораба", "Теория на кораба" и "Корабостроително чертане". Преподава Инженерна графика в МТГ "Делфин". Пенсионер, живее в г. Варна.



**ВАТРАЛОВ Георги Григоров**

Роден на 04.07.1943 г. в с. Хаджи Димитрово, Старозагорско. "Институт по корабостроене" (НИПКИК) – конструктор, ръководител група и водач на проекти по корпусната част до 1993 г.; Корабостроителен завод "Г. Димитров". Варна (сега Булярд, Варна) от 2003 до 2009 г. като качествен контрол към ОТК. Пенсионер, живее в г. Варна.



**ВЛАДИМИРОВ Ангел Георгиев**

Роден на 16.06.1942 г. в с. Осеново, Варненско. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна (сега Булярд, Варна). Началник отдел "Корпусен" в Конструкторското бюро на завода. Пенсионер от 2005 г. Продължава да работи в Булярд, Варна. Живее в г. Варна.



**ВОДЕВ Янко Йорданов**

Роден на 08.09.1943 г. в с. Огнен, Бургаско. Корабостроителен и кораборемонтен завод "И. Бояджиев", Бургас. **БМФ:** Постъпва като помполит в БМФ, механик ЖБ работилница към БМФ. Пенсионер от 2003 г. След демократичните промени развива частен бизнес. Живее в г. Бургас. Починал през 2019 г.



**ГАНЕВ Иван Атанасов**

Роден на 30.11.1942 г. в г. Пазарджик. Учител в СПТУ по корабостроене "Ст. Павлов", Варна. Пенсионер от 2001 г., живее в г. Варна.



**ГОСПОДИНОВ Константин Симеонов**

Роден на 04.03.1943 г. в с. Суворово, Варненско. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна, "Институт по корабостроене". Завършил второ висше образование КММ в МЕИ, Варна. **БМФ:** Плава като пом.механик. работи в частни фирми. Пенсионер от 2006 г., живее в г. Варна.



### **ДОНЕВ Дончо Иванов**

Роден на 16.04.1943 г. в с. Драгижево, Велико Търновско. "Институт по корабостроене" (НИПКИК); ръководител група, главен проектант и началник отдел АСУ в Изчислителен център по корабостроене, Варна. Началник отдел "Административен" и ръководител направление в Института по хидро- и аеродинамика (ИХАД), Варна. Пенсионер от 2010 г. Продължава да работи в Института (сега Център). Живее в г. Варна.



### **ЗАФИРОВ Панайот Пеев**

Роден на 14.02.1941 г. в с. Генерал Кантарджиево, Варненско. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна; БКР, Варна; Кораборемонтен завод "Одесос", Варна. Починал през 1996 г.



### **ИВАНОВ Георги Николов**

Роден на 16.06.1942 г. в с. Стефаново, Добричко. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна (сега Булярд, Варна). Пенсионер от 2004 г. Продължава да работи до 2008 г. в Булярд; ККЗ "Делфин 1", Варна. Починал през 2017 г.



### **ИВАНОВ Иван Гъонов**

Роден на 19.05.1942 г. в Казанлък. Корабостроителен и кораборемонтен завод "И. Бояджиев", Бургас. Работи в "Трансимпекс", София, а през 1968 г. преминава на работа към научно-техническия отдел на Министерството на външните работи, след това – на дипломатическа работа. Работи в посолствата на България в Австрия и Холандия. Починал през 1995 г.



### **ЙОСИФОВ Костадин Йосифов**

Роден на 14.03.1943 г. в г. Горна Оряховица. Институт по корабостроене (НИПКИК), от 1977 г. в Институт по корабна хидродинамика към ДСО "Корабостроене", преобразуван през 1990 г в "Институт по хидро- и аеродинамика" към БАН, а от 1 юли 2010 г. в "Център по хидро- и аеродинамика" към Институт по метаталознание, съоръжения и технологии "Акад. Ангел Балевски". Директор на Института от 1993 г. до 2013 г.; ст.н.с. 2 ст./доцент, д.т.н. От 2015 г. пенсионер, живее в г. Варна.



### **КЪНЕВ (КАЛЕВ) Христо Иванов**

Роден на 07.12.1941 г. в г. Варна. КЗ "Г. Димитров", Варна; последователно е учител и директор на СПТУ по корабостроене "Ст. Павлов", Варна; учител и зам.директор на Техникума по корабостроене и корабоплаване "Кирил Халачев", Варна. Автор на два учебника по специалността. Пенсионер от 1998 г., живее в г. Варна.



**ЛОЗЕНСКИ Велеслав Николов**

Роден на 02.12.1943 г. в г. Шумен. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна; БКР, Варна; Варненска корабостроителница; Морска администрация, Варна. Пенсионер от 2006 г., живее в г. Варна.



**МИЛОВ Христо Ценов**

Роден на 27.11.1943 г. в с. Галиче, Врачанско. Корабостроителен и кораборемонтен завод "И. Бояджиев", Бургас. Хладилен механик в ДСП "Океански риболов"; след сдаване изпити за КММ – механик в ДСП "Океански риболов" и БМФ; Портови флот, Бургас. Починал през 1991 г.



**НИКОЛОВ Анастас Вълканов**

Роден на 31.07.1943 г. в г. Бургас. ККЗ "И. Бояджиев", Бургас. Работи в "Трансимпекс", София, след това последователно в Министерство на транспорта и в СО-МАТ, София, където стига до длъжността Директор по развитие на системата. Тук той разработва стратегията за превоз на товарите и камионите по море с "Ро-Ро" кораби и СО-МАТ купува два кораба "Ро-Ро" – "Царевец" и "Трапезица". След приватизацията става за известно време изпълнителен директор, но скоро след това напуска и основава фирма за спедииторски услуги. Починал през 2010 г.



**СИМОВ Стоян Димитров**

Роден на 25.04.1943 г. в г. Балчик. Институт по корабостроене (НИПКИК); Варненска корабостроителница; гост-преподавател в Технически университет – Варна. Пенсионер от 2006 г. Понастоящем работи като водещ одитор по разработване и внедряване на системи за качеството. Живее в г. Варна.



**ТИТЕВ Георги Петков**

Роден на 20.05.1943 г. в г. Търговище. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна; КРЗ "Флотски арсенал", Варна; СМК; Агрострой и Гражданска защита, Търговище. Пенсионер, живее в г. Търговище.



**ЯНЕВ Драгомир Кирилов**

Роден на 24.04.1941 г. в с. Окоп, Ямболско. Приет в кл.отд. 111, но преминава в кл.отд. 121 в началото на 3-ти курс и завършва ВНВМУ по специалността "Инженер корабен механик" за ВМФ като първенец на випуска. Починал през 2018 г.

## **Класно отделение 112 – Корабостроители-механици**



### **АНДОНОВ Рүмен Костов**

Роден на 21.10.1943 г. в г. Враца. Институт по корабостроене (НИПКИК), Варна. След 1972 год. – инженер в завод в гр. Враца. Пенсионер, живее в г. Враца.



### **АНДРЕЕВ Никола Георгиев**

Роден на 10.06.1942 г. в с. Цар Самуил, Силистренско; Корабостроителен завод "Г. Димитров" Варна: Началник на механичния цех, зам.директор по механичната част. Директор на завода. Починал 1987 год.



### **БАЙЧЕВ Върбан Петров**

Роден на 06.04.1943 г. в г. Бургас. Корабостроителен и кораборемонтен завод "Илия Бояджиев", Бургас. След това преминава на работа в партийните и държавни органи в гр. Бургас; последно – зам. кмет на града. Починал през 2010 г.



### **ГЕОРГИЕВ Любомир Живков**

Роден на 30.03.1943 г. в с. Орсоя, Монтанско. Работи в Кораборемонтен завод "Одесос", Варна като технолог, технически ръководител, началник ОТКК, Началник обособено комплексно производство (ОКП-2), Зам. директор по производствените въпроси, Главен инженер КРЗ "Одесос" АД Варна. Написа и издаде книгата за историята на Сухия док "Сухият док (обект 586) – строителство и експлоатация". Починал през 2010 г.



### **ДЕЛИСТОЯНОВ Александър Атанасов**

Роден на 20.01.1944 г. в с. Станчово, Благоевградско. Не желае да завърши и симулира слаб успех през 1963 г., поради което е изключен. Дослужва една година като моторист на учебен кораб "Никола Вапцаров". Завършва архитектура, Живее в г. Варна.



### **ДОСЕВ Христо Иванов**

Роден на 24.08.1942 г. в г. Елена. През август 1966 г започва работа като водещ строител в КЗ "Г. Димитров" Варна. От април 1971 г. до ноември 1978 г. работи като ръководител направление в НИПКИК. От ноември 1978 г. до януари 1996 работи в ДСО "Корабостроене". От 1896 до 31.08.2005 г. работи в частна кораборемонтна фирма като технически ръководител, главен инженер. Починал през 2017 г.



### **ИВАНОВ Христо Стоянов**

Роден на 07.10.1943 г. във Варна. КЗ "Г.Димитров" Варна. **БМФ:** Постъпва като IV механик. От 1976 г. е груп.механик в "Техническа експлоатация" при ПБМФ. От 1977 г. е гл. механик на пътн/к "Комета 4", "Комета 3", "Д.Благоев" и на м/к "Жеравна". Правоспособност "механик I ст." придобива през 1983 г. Длъжността гл. механик изпълнява на м/к "Георги Георгиев", "Веслец", "Огражден", "Люлин", "Видин". От 1999 г. плава под чужд флаг, след 2000 г. е отново в ПБМФ м/т "Батова", м/к "Верила", "Околчица". Освободен от ПБМФ през 2003 г. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **КОЛЕВ Тинко Станчев**

Роден на 14.05.1943 г. в г. Добрич. Започва работа в ЗКИ "Ст. Павлов" като инженер. Преподава "Военно обучение" в Техникум по облекло; Учител в СТУМ; Директор на СПТУА в с. Езерово; Преподавател по машинни елементи в Механотехникум, Варна. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **КУДИН Стефан Янков**

Роден на 14.10.1943 г. в с. Широка лъка, Смолянско. През септември 1966 г. започва работа в Институт по корабостроене (НИПКИК) Варна като конструктор. От 1999 до 2003 г. работи в Корабостроителния завод, Варна. През 2006 г. се пенсионира. От 2007 до 2011 г. работи в частна фирма. Пенсионер, живее в гр.

Варна.



### **КЪРЛИЕВ Димитър Георгиев**

Роден на 16.01.1943 г. в с. Ново село, Хасковско. Корабостроителен завод "Г. Димитров" Варна. Починал през 2006 г.



### **КЮРКЧИЕВ Тодор Иванов**

Роден на 21.04.1943 г. в с. Якоруда, Благоевградско. През септември 1966 г. започва работа като преподавател в Техникума по корабостроене и корабоплаване, Варна. От 1968 г. работи като Преподавател в професионално училище по корабостроене, Варна. От 1974 г. работи в Дирекция инвестиционен контрол към ДСО "Воден транспорт Варна. От 1976 до 2000 г. работи и в строителния флот, Варна. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **НИКОЛОВ Красимир Иванов**

Роден на 10.03.1944 г. в с. Славяново, Търговишко. През септември 1966 г. започва работа като конструктор в НИПКИК гр. Варна. От 1972 г. започва работа в СТФ гр. Варна като механик. От 1978 г. работи като гл.механик в БМФ, Варна. Пенсионер. Починал през 2011 г.





### **ПЕТКОВ Димитър Георгиев**

Роден на 02.08.1943 г. в с. Кричим, Пловдивско. Започва работа през септември 1966 г. в НИПКИК гр. Варна. **БМФ:** В ПБМФ постъпва през 1968 г. като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1988 г. От 1995 до 1996 г. плава под чужд флаг и отново е в ПБМФ като гл.механик на конт. "Пионер", "Несебър". Пенсионира се през 2004 г. и продължава да работи като механик до 2013 г. Живее в г. Варна.



### **РАШЕВ Павел Генов**

Роден на 21.06.1942 г. в с. Попица, Врачанско. Корабостроителен завод "Г. Димитров" Варна, по-късно началник цех. **БМФ:** Плава като механик. Пенсионер, живее във Варна.



### **САРИЕВ Никола Славчев**

Роден на 26.06.1943 г. в г. Момчилград. Започва работа през 1966 г. в Корабостроителен завод гр. Варна като сдатъчен механик. От 1970 г. до 1980 г. работи в СТФ гр. Варна. От 1980г. до 1983 г. работи в Куба като съветник. От 1983 г. започва работа във ВТ "Корабоимпекс". Починал.



### **ТОНЧЕВ Петър Емилов**

Роден на 21.08.1943 г. в г. Лом. Започва работа в КРЗ "Одесос" Варна. **БМФ:** В ПБМФ постъпва през 1977 г. като III механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1983 г. Длъжността гл. механик изпълнява на м/к "Балкан", "Витоша", "Милин камък". Освободен от ПБМФ през 1990 г. През 1990 - 2008 г. работи във фирма Zodiac Maritime, Лондон, като главен механик и суперинтендант по ремонт и строеж на корабите. Пенсионер, живее в г. Варна.



### **УГЪРЧИНСКИ Богдан Василев**

Роден на 25.10.1943 г. в г. Долни Дъбник. Учител в Техникум по корабостроене и корабоплаване, Варна (6 мес.), корабен механик 3 г. в ИГ "Български търговски флот". Специализира информационни технологии – ст.н.с, д.т.н. Работи и ръководи информационни служби в България и чужбина. Президент на консорциум от частни фирми. Професор хонорис кауза на Московския университет "М.В. Ломоносов". Бизнесмен на България 2008 г. Пенсионер, живее в София.



### **ФИНДЖЕКОВ Георги Иванов**

Роден на 01.03.1943 г. в г. Пазарджик. Институт по корабостроене (НИПКИК), ст. н.с. д-р. Има сериозни разработки в областта на звуко- и шумо- изолациите. Преподавател в ТУ, Варна и във ВВМУ, доцент. От 1995 до 2010 г. работи като началник на катедра във ВВМУ "Н.Й. Вапцаров". Пенсионер, живее във Варна.





**ШИНЕВ Иван Неделчев**

Роден на 12.11.1943 г. в г. Варна. На 08.09.1966 започва работа в Корабостроителен завод "Г. Димитров" Варна като сдатъчен механик. Май 1968 г. започва работа във ВТО "Корабоимпекс". От 1973 г. е директор кантора в предприятието. От 1974 г. до 1977 г. учи в Академията за външна търговия ВАВТ Москва. След 1978 до 1992 г. е назначен за директор на дирекция в Корабоимпекс. След 1992 г. е в частния бизнес. Пенсионер, живее във Варна.



**ЮРЕКЧИЕВ Светослав Илиев**

Роден на 30.11.1942 г. в г. Провадия. Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна; **БМФ**: Постъпва 1966 г. като IV механик. Правоспособност "механик I ст." придобива през 1972 г. Длъжността гл. механик изпълнява на м/к "Любен Каравелов", "Авиор", "Алтаир", "Стара планина", "Руен", "Балкан", "Пионер" и други кораби от "Линейно" и "Трампово плаване". През 1973 – 1974 г. е групов механик в отдел "Техническа експлоатация" при ПБМФ и отново е гл. механик в плавсъстава. През 1974 г. приема м/к "Капитан Петко войвода" в Херсон, СССР. През 1980-1985 г. е зам.-директор ПТВ в завод "Чайка", Варна. От 1985 г. е отново в ПБМФ като гл. механик. През 1970 г. като втори механик на м/к "Авиор" участва в спасяването на аварирала съветска подводница и е награден с орден "За заслуги към БНА" и почетна грамота от командващия ВМФ, СССР. Освободен от ПБМФ на 4.02.1991 г. Пенсионер, живее във Варна.

**Изпратени в КВВМУ "С.М. Киров", Баку, СССР, за офицери-ракетчици. През 1963 г. е прекъснато обучението им.**

**АВРАМОВ Стефан Василев**

Роден на 15.04.1943 г. в г. Нови Пазар. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работи в пристанище Варна – началник отдел, по-късно зам. директор. Починал.



**АЧКОВ Николай Асенов**

Роден на 16.07.1942 г. в г. София. Завършил МЕИ, София. Починал



**ВЛАДИМИРОВ Павел Боянов**

Роден на 01.07.1941 г. в с. Церово, Софийско. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работи в Пристанище Варна. Починал през 2013 г.

**ГЕНЕВ (ЙОРДАНОВ) Йордан Митев**

Роден на 08.10.1943 г. в г. Хасково. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее

в г. Хасково.



**ГЕОРГИЕВ Митко Добрев**

Роден на 26.07.1943 г. в с. Кривини, Варненско. Завършил МЕИ, София. Диспечер РВД, летище Варна. Пенсионер, живее във Варна, частен бизнес.



**ГЕОРГИЕВ Стамен Георгиев**

Роден на 10.11.1942 г. в с. Желязна, Монтанско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер. Починал



**ГРАДИНАРОВ Христо Атанасов**

Роден на 12.06.1942 г. в Плевен. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работи в пристанище Русе – началник отдел, зам.директор и директор. Директор на "ДУНАРИТ" Русе. Починал 2001 г.



**ДАМЯНОВ Петър Кирилов**

Роден на 31.05.1943 г. в с. Гроздьово, Варненско. Отново влиза курсант във ВНВМУ през 1965 г. направо в III<sup>-ти</sup> курс, профил навигация за ВМФ (кл.отд. 301). Завършва през 1968 год. ВМС. Служи в органите на ВКР. Починал.

**ДИМИТРОВ Васил Петров**

Роден на 21.11.1943 г. във Варна. Получава образование в Ленинградското Висше инженерно морско училище "С.О. Макаров" (ЛВИМУ). Работи в отдел "Свързки" в СО "Воден транспорт". Началник отдел "Свързочен" в БМФ. Пенсионер, живее във Варна, частен бизнес.

**ДИМИТРОВ Иван Генчев**

Роден на 21.06.1943 г. в г. Чирпан. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Пловдив



**ДИМОВ Димо Димитров**

Роден на 23.07.1943 г. в с. Бисер, Хасковско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София

**ДИМЧЕВ Александър Костадинов**

Роден на 25.08.1942 г. в с. Бяла, Варненско. Завършил МЕИ, София. Работил в

г. Варна. Починал.



**ДОБРЕВ Бранимир Грозданов**

Роден на 05.04.1944 г. в г. Сливен. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София



**ДОБРЕВ Добрин Денев**

Роден на 26.03.1943 г. в с. Плачковци, Габровско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Велико Търново

**ИЛКОВ Цветан Славов**

Роден на 13.03.1942 г. във Варна. Завършил МЕИ, София. Живее в чужбина

**КАРАДЕНЧЕВ Богдан Борисов**

Роден на 03.02.1943 г. в с. Асеновци, Плевенско. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работи в пристанище Варна – началник отдел, по-късно зам. директор и директор; Зам. председател на ОНС, Варна; Кмет на район Аспарухово; Кмет на Варна. Пенсионер, живее в г. Варна.

**КИРЯКОВ Кирил Тодоров**

Роден на 25.01.1943 г. в София. Завършил МЕИ, София. Починал



**КОСЕВ Николай Иванов**

Роден на 27.05.1943 г. в г. Хасково. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Хасково



**КЪНЧЕВ Петко Кънчев**

Роден на 24.12.1943 г. в Бяла, Русенско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София



**МАРИНОВ Първан Марков**

Роден на 13.02.1943 г. в г. Созопол. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работи в пристанище - Варна – началник отдел, по-късно зам. директор и директор. Пенсионер, живее във Варна.

**МАРИНОВ Стефан Цанов**

Роден на 08.05.1943 г. в с. Български извор, Ловешко Изключен по здравословни причини. Живее в Ловеч



**МАРКОВ Йосиф Тодоров**

Роден на 30.10.1943 г. в г. Сливен. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Сливен



**МАРТИНОВ Милан Кирилов**

Роден на 09.07.1942 г. в г. Плевен. Завършил МЕИ, София. Починал.



**МАСЛИНКОВ Любомир Василев**

Роден на 07.06.1943 г. в г. Бургас. Получава образование в Ленинградското Висше инженерно морско училище "С.О. Макаров" (ЛВИМУ). Работи в пристанище Бургас. Починал през 1973 г. при нещастен случай (битов инцидент).



**МИНЧЕВ Младен Ганев**

Роден на 15.07.1943 г. в г. Разград. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Разград

**ПЕТРОВ (АМЗОВ) Николай Станев**

Роден на 14.11.1943 г. в с. Свети Петър, Видинско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее във Видин



**ПЕТРОВ Светлозар Крайчев**

Роден на 04.05.1944 г. в с. Горна Митрополия, Плевенско. Завършил МЕИ, София. Починал

**РЕБРОВ Георги Русинов**

Роден на 15.01.1943 г. в г. Елхово. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Пловдив

**СЕРЕВ Петър Галитионов**

Роден на 25.02.1944 г. в г. Пазарджик. Живее в чужбина



**СИМЕОНОВ Рүмен Симеонов**

Роден на 09.10.1943 г. в г. Варна. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работи в пристанище Варна – началник отдел, зам. директор, след това в Министерството на Транспортa – пристанищна администрация, по-късно зам. началник ДИК, София. Пенсионер, живее в г. София.



**СТАМЕНОВ Тодор Петров**

Роден на 15.03.1943 г. в г. София. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София

**СТАНЕВ Станю Райков**

Роден на 30.08.1943 г. в с. Гложене, Ловешко. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София

**СТЕФАНОВ Стойчо Петров**

Роден на 07.12.1942 г. в с. Мадара, Шуменско. Завършил МЕИ, София. Починал



**СТОИЛОВ Огнян Трайков**

Завършил МЕИ, г. София. Пенсионер. Починал.

**ТОДОРОВ Господин Тодоров**

Роден на 22.01.1943 г. в с. Комунари, Варненско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София



**ТОДОРОВ Камен Димитров**

Роден на 08.07.1943 г. в г. Севлиево. Завършил МЕИ, София. Зам. директор на РТИЦ, Варна. Пенсионер, живее в г. Варна.

**ТОНЧЕВ Димитър Маринов**

Роден на 11.05.1943 г. в г. Оряхово. Завършил МЕИ, София. Починал

**УЗУНОВ Венелин Георгиев**

Роден на 16.07.1943 г. в г. Плевен. Изключен през 1962 поради слаб успех. Живее в г. Плевен

**УРДАРСКИ Страшимир Симеонов**

Роден на 09.06.1943 г. в с. Лешко, Благоевградско. Завършил МЕИ, София. Живял в Южна Африка. От 2000 г. живее в г. Благоевград.

**ФИЛИПОВ Веселин Паунов**

Роден на 08.01.1943 г. в с. Брегово, Пловдивско. Изключен през 1962 г. поради слаб успех. Живее в г. Пловдив



**ФИЛЧЕВ Стефан Иванов**

Роден на 03.11.1943 г. в г. Бургас. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Бургас, Частен бизнес.

**ФОТЕВ Йордан Георгиев**

Роден на 09.04.1943 г. в г. Плевен. Завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ). Работил в пристанище Бургас, зам. директор. Живял в Одеса, Украйна. Починал.

**ХИНОВ Григор Стефанов**

Роден на 09.01.1943 г. в г. Велико Търново. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Велико Търново



**ХРИСТОВ Христо Денев**

Роден на 20.10.1943 г. в г. Карнобат. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. Карнобат



**ЦВЕТКОВ Вълкан Цветков**

Роден на 10.01.1943 г. в с. Бързица, Варненско. Завършил МЕИ, София. Пенсионер, живее в г. София



## История на випуск 80<sup>-ти</sup> "ВЕЛИКОТЪРНОВСКИ" (1961-1966 год.) на ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров"

През 1961 год. обявените специалности за прием във Висшето Народно Военно Морско Училище бяха 3: навигатори и механици за служба във ВМФ и корабостроители с две направления – корпусници и механици за работа в промишлеността. Всичките бяха за инженерно образование с 5 годишен срок при военен режим на обучение. Документите за кандидатстване се подаваха чрез районното военно окръжие на кандидата. Подборът се извършваше на основата на подадените автобиографии, справки от районното военно окръжие, препоръки от комсомолската организация, в която е членувал кандидата, конкурсни изпити по български език и математика и медицински преглед. Всички кандидат-курсанти трябваше да се явят в Морско училище към 14 август.

Но една част от всички кандидати, около 50 човека, получиха телеграма да се явят предсрочно, към 10-15 юли. На тази дата извиканите кандидати се събраха в зала № 1 – залата на 3<sup>-ия</sup> етаж над централния вход на учебния корпус. Началникът на ВНВМУ, кап. I ранг Дичо Узунов обяви, че им се предлага обучение в Съветско военноморско училище, без повече подробности. Никой не се отказа и всички издържаха успешно конкурсните изпити, но няколко младежи отпаднаха по медицински причини. За попълване на необходимата бройка в края на м. юли са извикани още кандидати. И в началото на м. август са приети 45 човека, които под командването на кап.лейт. Васил Василев (Зоро) преминават минимална единична подготовка и в края на месеца заминават за обучение като офицери-ракетчици в Каспийското Висше Военно Морско Училище (КВВМУ) "Сергей М. Киров" в гр. Баку, СССР. Обучението им е трябвало да премине по 2 специалности: за ракети "кораб-кораб" и ракети "бряг-кораб". Военна клетва са положили в края на м. декември 1961 год. под ръководството на полк. Михов от състава на групата български морски офицери на курс в същото военно училище – КВВМУ "С.М. Киров".

В основната група кандидатите бяха над 1000 човека, т.е. по 7-8 за 1 място. След провеждането на изпитите и медицинския преглед в последните дни на август списъка на приетите и резервите беше обявен. Всеки един от този списък бе приет за интервю от Началника на училището – кап. I ранг Дичо Узунов.

На 1<sup>-ви</sup> септември 1961 год. приетите 130 нови курсанти се събраха във ВНВМУ "Никола Й. Вапцаров" и започна обучението им. Специалностите бяха разпределени по класни отделения така: навигаторите в класни отделения 101, 102 и 103 – общо 55 човека с взводни командири кап.лейт. Владимир Здравков и ст.лейт. Пенчо Велев; механиците в кл.отд. 121 и 122 – общо 35 човека с взводен командир ст.лейт. Васил Христов; корабостроителите в кл.отд. 111 – корпусници и 112 – механици по 20 човека всяко с взводен командир кап.лейт. Сава Савов. Ротен командир беше кап.лейт. Васил Апостолов, батальонен командир кап. II ранг Юли Илиев. В началото на 2<sup>-ри</sup> курс учебния батальон беше разделен на два – I<sup>-ви</sup> "Навигатори" с командир кап. II ранг Димитър Пенев и II<sup>-ри</sup> "Механици" с командир кап. III ранг Атанас Насков, в резултат и нашия випуск беше разделен на 2 роты. Командири на рота "Навигатори" бяха кап.лейт. Конда Душков (в последствие кап. III ранг) и в последната година кап. III ранг Николай Икономов; взводни командири бяха ст.лейт. Пенчо Велев (в последст-

вие кап.лейт.) и ст.лейт. Асен Панков. Командир на рота "Механици" беше кап.лейт. Владимир Здравков (по-късно кап. III ранг); взведен командир на кл.отд. 121 (обединено с кл.отд. 122) във 2<sup>ри</sup> курс стана кап.лейт. Георги Белчев, а в 5<sup>ти</sup> курс ст.лейт. Мирслав Железов; взведен командир на кл.отд. 111 и 112 във 2<sup>ри</sup> курс бе кап.лейт. Николай Ангелов, а след това до края – кап.лейт. Русин Борисов.

В края на 2<sup>ри</sup> курс, лятото на 1963 година, станаха две събития. Първото – прекратено бе обучението на групата курсанти в КВВМУ в гр. Баку. Беше им предложено да продължат обучението си в Морско училище, като в противен случай трябваше да дослужват една година като матроси във флота. Една малка група се съгласи да продължи обучението си по специалността корабостроители-корпусници, останалите бяха изпратени да дослужват една година в различни подразделения на Флота. Но в резултат на оплакване до различни държавни инстанции, че те не са прекъснали обучението си по собствено желание, дослужващите във Флота бяха освободени. А много скоро също и тези, които бяха останали в Морско училище. Всички са продължили обучението си в граждански ВУЗ<sup>ове</sup>, част от тях в СССР в учебни заведения с морска насоченост, като им бяха признати двете години обучение. Един от тях – Петър Кирилов Дамянов, две години по-късно – през 1965 година, кандидатства отново във ВНВМУ за навигатор за ВМФ, бе приет и записан направо в III<sup>ти</sup> курс; така той завърши две години след нас – през 1968 год.

Второто събитие бе разделянето на навигаторите и механиците от випуска за военния и гражданския флот. В тази 1963 год. випуска на т.н. "800" класни отделения при дипломирането им бяха разделени за военния и гражданския флот. До тази година всички випускници бяха за военния флот. От тази година новоприетите курсанти знаеха за направлението си на обучение. В резултат на това разделение навигаторите от випуска ни бяха преразпределени по класни отделения: в кл.отд. 101 отидоха навигаторите за ВМФ – 14 курсанта, всички останали бяха за гражданския флот и преминаха в класно отделение 102. Към този момент от навигаторите бяха отпаднали двама курсанта: Валентин Иванов Бойчев и Владимир Николов Гунев, т.е. в кл.отд. 102 останаха 39 курсанта. Бяха обединени класните отделения 121 и 122 в кл.отд. 121, т.е. на механиците не им бе направено разделяне по класни отделения за ВМФ и гражданския флот, както при навигаторите. В същото това време Драгомир Кирилов Янев от кл.отд. 111 изяви желание да учи за механик за ВМФ и след определени разговори с ръководството на Морско училище това му бе разрешено и той премина в кл.отд. 121. Към този момент от механиците бяха отпаднали трима курсанта: Атанас Дамянов Чираков, Георги Йорданов Колев и Стоян Стойков Козарев. В резултат механиците за ВМФ станаха 14 курсанта, а за гражданския флот – 19 курсанта. По средата на IV<sup>ти</sup> курс един от тях – Цветан Атанасов Нинов поради болест презаписа със следващия випуск и завърши една година след нас, през 1967 год. Двете класни отделения корабостроители също завършиха с по 1 човек по-малко. Както вече бе казано, от кл.отд. 111 отпадна Драгомир Янев; от кл.отд. 112 отпадна Александър Атанасов Делистоянов, който поради нежелание да завърши тази специалност симулира слаб успех при последните изпити след втори курс и бе отписан. Не зная съдбата на всички отпаднали, известно ми е само за: Атанас Чираков завърши МЕИ, София и се реализира и живее в гр. Сливен, Александър Делистоянов завърши архитектура в София и се реализира и живее в гр. Варна.

Как преминаваха годините ни на обучение в Морско училище? Началото ни



бе както при всички войници-новобранци – "единично обучение". Т.е. устави, строева, огнева и физическа подготовка – така както всеки и войник или матрос, приет на редовна военна служба. В резултат на 30 септември, събота, положихме военна клетва и бяхме пуснати за първи път в редовен гарнизонен отпуск. И на 2 октомври, понеделник, започнаха редовните занятия в клас, по подготвената програма в Учебния отдел. Разбира се, освен различните учебни дисциплини, които изучавахме по съответната специалност, преминавахме и няколко така да се каже военни дисциплини: пак тези устави, строева, огнева и физическа подготовка, а освен това от време на време и пеша походи. Началникът на училището като бивш партизанин считаше, че трябва да сме готови и за евентуални подобни действия. А то тогава военно-политическата обстановка бе нажежена до краен предел. Имаше и тревоги, не много често, но се случваха.

Учебната програма бе разпределена за преподаване по семестри, а в края на всеки семестър се полагаха изпити и зачоти – както във всяко нормално Висше учебно заведение. Графика за деня включваше сутрин 6 учебни часа и след обед две задължителни самоподготовки по 90 минути. Обикновено зимната сесия беше през м. януари, а лятната през м. май – юни. След зимната сесия бяхме пускани в редовен домашен 10-дневен отпуск. Летният 20-дневен отпуск бе по различно време, в зависимост от летните практики. Разбира се, в отпуск излизаха само издържалите изпитите. Който получише оценката слаб (2), първо се явяваше на поправителната сесия и след като издържи изпита, излиза за оставащото време в отпуск. Е, в първи и втори курс се случваше някой курсант да не издържи и поправителните изпити. В резултат курсанта се отчисляваше от Морско училище и се изпращаше за дослужване в някое поделение на Флота до края на редовната матроска служба – 3 години. Така отпаднаха някои от посочените по горе курсанти. След втори курс такива случаи нямаше, а и преподавателите правеха необходимото курсантите да си издържат изпитите.

През лятото след първи курс имаше лагер "морска практика". За навигаторите беше 2 месеца, за останалите 1 месец. Ние бяхме на лагер в района на н. Атия. Лагера бе изграден с палатки, направихме временна кухня, дойде един готвач и лагера бе готов. През това време се обучавахме на гребане и ветроходство в известните лодки ЯЛ-10, плувахме, изучавахме морски свръзки – ръчен флажен семафор и светлинна сигнализация. Накрая един лекар от Военната болница в Бургас ни проведе елементарна медицинска подготовка. Направихме един по-кратък и един по-дълъг гребно-ветроходен поход с лодките, като ни придружаваше един катер МЧК с хранителните продукти. Това беше едно прекрасно време, сигурен съм, че всеки един от нас го помни по един или друг, но красив начин. Освен този лагер механиците имахме и 1-месечна практика в учебната работилница, а корпусниците бяха на практика в корабостроителния завод. Освен това се подготвяхме да участваме в традиционния празничен парад за 9 септември в София. За участието ни бяхме разместени пак в палатков лагер до Централния затвор. Нашият блок бе отличен и бяхме наградени с допълнителен 5-дневен домашен отпуск.

В следващите лета ходихме на учебна практика на различни кораби – военни и граждански. Навигаторите плаваха повече – излизаха и извън Черно море. Особено след разделянето ни за военния и гражданския флот – тези за гражданския флот плаваха повече на корабите на БМФ, а военните – във Военния флот. Корабостроителите – и корпусниците и механиците имаха повече практики в заводите,

но имаха и една плавателна практика на граждански кораб.

Пети курс премина при малко по-друг режим. Зимната сесия бе един месец по-късно. Това бяха последните семестриални изпити, след които излязохме в последната 10-дневна домашна отпускат. След това започнахме подготовката за приближаващите държавни изпити, като механиците и корабостроителите подготвяха и дипломна работа. Освен това от предишната година Министерът на отбраната бе заповядал всички курсанти да се явяват на държавен изпит и по физическа подготовка. Той включваше изпит по Наставлението за физическа подготовка и сдаване на норматива по гимнастика (няколко гимнастически уреда), плуване 100 м и бягане 3000 м. Така че се подготвихме и за този изпит. Държавните изпити и защитата на дипломната работа протекоха през м. юли, с което завърши нашето обучение във ВНВМУ "Никола Й. Вапцаров".

Ние очаквахме ритуала по дипломирането ни да стане на плаца в двора на Морско училище, както предишните години, в началото на м. август. Но в самото начало на месеца дойде заповед от Министъра на отбраната, арм.ген. Добри Джуков, в която се обявяваше, че дипломирането на випускниците от всички военни училища ще се състои в гр. Велико Търново на 18 септември. В резултат със заповед на Командващия ВМФ контраадмирал Иван Добрев тези, които бяха за ВМФ, бяха пуснати в 20-дневен домашен отпуск; тези които бяха за гражданския флот и промишлеността бяха освободени от ВНВМУ без да им се дават дипломите, а само със служебна бележка за завършено обучение, за което е било съобщено в съответните предприятия. И след кратък отпуск те започнаха работата си в гражданското корабоплаване и промишлеността – заводи и институти, които бяха през тези години в голям подем и им трябваша спешно току-що завършили специалисти; от тях няколко човека започнаха работа като учители в професионални училища и техникуми. Дипломите им са били предадени след известно време, но това не им е попречило да започнат пълноценно работа.

А тези, които бяха за военния флот, след връщането си от отпуската заминаха за Велико Търново. Но там ги очакваше още едно отлагане на производството. И на 25 септември 1966 година се състоя тържествения военен ритуал за произвеждане в първо офицерско звание на випускниците на Висшите военни училища и връчване на дипломите им – първия именуван випуск на висшите военни училища "ВЕЛИКОТЪРНОВСКИ-1966". Курсантите от ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" бяха произведени в звание "лейтенант-инженер" и получиха първите офицерски пагони и дипломите си от ген.полк. Август Кабакчиев, зам.министър на отбраната. Разбира се, навигаторите и механиците за гражданския флот и корабостроителите не участваха в този тържествен ритуал за дипломирането ни. В резултат на 5 годишното ни обучение завършиха: за военния флот по 14 навигатори и механици; за гражданското корабоплаване 39 навигатори и 18 механици; за корабостроенето по 19 инженери от двете специалности. Отличник на випуска стана Драгомир Янев от кл.отд.121, механик за ВМФ; от навигаторите първи по успех бе Иван Филипов от кл.отд.101, също за ВМФ.

А на следващия ден след производството в първо офицерско звание всички офицери от випуска, съгласно заповед на Командващия ВМФ, се явиха в района на Морските школи "Пяска", за да започнат службата си като взводни командири на

новия набор матроси новобранци. Една част от тях бяха командировани в г. Толбухин като взводни командири в новооткрития Център за единична подготовка на матроси за ВМФ. Единичната подготовка завърши в края на м. ноември, след което дойдоха две заповеди: извлечение от заповедта на Министъра на отбраната, в която научаваха къде са назначени и заповед на Командващия ВМФ, с която бяха пуснати в 10-дневен домашен отпуск. Това беше остатък от полагащия им се едномесечен отпуск след производството им в офицери, но в заповедта си командващия ВМФ обяви, че в него е влязъл онзи 20-дневен курсантски отпуск.

Всички ние имаме различна съдба във Военно морския флот, Параходствата ВМФ и БРП, Океанския риболов, пристанищния и строителен флот, корабостроителната промишленост – научните институти, заводите и в професионалното образование за корабостроене и корабоплаване. Някои от нас в различни моменти излязоха от морските професии, но всички се чувствахме (убеден съм в това) дълбоко свързани с флота и морето, всички дадохме своя принос за осъществяването на Морската идея на Родината ни – да превърнем България в успешна морска страна! Точно в годините на нашето обучение и непосредствено след това в България ускорено се развиваше гражданския флот и корабостроенето, а военният флот крепнеше и се подготвяше за защита на морските граници на Родината ни в рамките на Варшавския договор – такова бе времето. През 1968 г. България бе призната за морска държава с търговски флот над 1 млн. БРТ и нейното име се произнасяше с уважение. Морско училище беше получило признание сред държавите и световните корабоприетжатели – през 1960 година то бе записано в списъка на международната морска организация (ИМО), а в последните години авторитетът му нарасна още повече. Тук ще спомена за пътя на някои от нас:

От военните навигатори първи ще отбележа кап. I ранг доцент доктор Иван Филипов, служил като командир БЧ-3 на СКР "Дръзки" в 1 ОДПЛК, завършва задочно философия в СУ "Климент Охридски" и след това дълги години бе преподавател в катедра "Обществени науки" във ВНВМУ, а по-късно и неин началник; кап. I ранг Захари Димитров служи само на катерите в Созопол и завърши като шурман на 10 БРТКА; кап. I ранг Иван Брадов беше флагмански шурман на ВМБа-за-Варна и завърши службата си като зам.началник на Хидрографна служба ВМФ; кап. I ранг Ташо Ташев бе командир на дивизиона десантни кораби в Бургас (Атия); кап. II ранг Георги Динев бе командир на дивизиона катерни тралчици в гр. Балчик. А от военните механици ще спомена на първо място кап. II ранг Драгомир Янев, служил на подводниците като командир ел.моторна група, след това командир БЧ-5 на ПЛ и дивизионен механик на 8 ОДПЛ. Впоследствие служи в техническия отдел на ВМФ и след уволнението си през 1985 год. от ВМФ плава като гл. механик в ВМФ до 2005 год.; кап. I ранг Тодор Куртев завърши службата си като началник отдел "Кадри" в Щаба на ВМФ; кап. I ранг Димитър Игнатов завърши службата си като зам.началник на Хидрографска служба и участва активно в приемането и въвеждането в строя на новопостроения в Полша Хидрографския кораб, по-късно наречен "Адмирал Бранимир Орманов"; с риск да бъде упрекнат в самохвалство ще отбележа и работата на кап. I ранг Румен Тотев във ВНИИ-ГЩ, където стигна до н.с. I ст. и началник на секция "Програмно осигуряване на микрокомпютри", участвал е в разработването и внедряването на 3 автоматизирани информационни системи, на две от които е водач на проекта.

От гражданските моряци повечето навигатори бързо придобиха правоспособност "капитан далечно плаване" и плаваха като капитани на наши и чужди кораби. К.д.п. Димитър Мавров много години работи на високи длъжности в БМФ и известно време бе негов генерален директор, а след това пак плава като капитан на кораб; к.д.п. Александър Първанов плава като капитан на различни кораби и много години бе несменяемият заместник директор на ДИК – Варна, сега ИА "Морска администрация", Варна. Участва активно в изработване на "Наредбата за компетентност на морските лица", автор е на пет морски книги; к.д.п. Иван Ненчев плава като капитан и беше един от успешните ръководители на Параходство "Балканшип", а по-късно и в ръководството на Параходство БМФ; к.д.п. Манол Манолов стана директор на Бургаското пристанище, той беше и депутат във VII Великото народно събрание, изработило настоящата ни Конституция. Повечето механици, които постъпиха в гражданското корабоплаване, бързо придобиха правоспособност "механик I степен" и плаваха дълги години като главни механици с наши и чужди кораби. От тях инж. Валентин Русев стана зам.генерален директор на БМФ по "Техническата експлоатация на флота", като преди това изпълняваше редица отговорни мисии на БМФ, но плаваше и като главен механик; инж. Никола Николов (сега Дековски) плава дълги години като главен механик на наши и чужди танкери, в т.ч. на супер-танкери на едни от най-големите кувейтски и американски компании, завърши трудовия си път в ИА "Морска администрация", Бургас; инж. Димитър Миладинов плава като главен механик на пътническите кораби в БРП, а след това отново на наши кораби в БМФ, но и под чужд флаг, с които е стигал и до големите американски езера; инж. Цветан Нинов премина на работа в промишлеността и завърши жизнения си път като заместник директор на Завода за автобуси "Чавдар" в Ботевград; инж. Любомир Димитров след шест години плаване като пом. механик, тръгна по пътя на баща си и премина на работа в различни органи на МВР, завърши служебния си път като Директор на Областното управление на МВР, Варна, със звание полковник. Голяма част от моряците в гражданския флот са наградени с различни трудови ордени: Светослав Юрекчиев като втори механик на м/к "Авиор" (по-късно м/к "Хаджи Димитър") има дейно участие при оказването на помощ през м. април 1970 г. на претърпялата авария съветска атомна подводница "К-8" в Атлантическия океан и е награден с български военен орден "За заслуги към БНА" и грамота от главнокомандващия съветския ВМФ; к.д.п. Иван Воински е избран за почетен работник на Министерството на транспорта на НРБ и почетен работник на Министерството на транспорта на СССР; к.д.п. Янчо Николов е награден с медал "За заслуги към БНА" за участието му в прехода на новополучения хидрографски кораб "Адмирал Бранимир Орманов" от Полша до България. В гражданския флот първи защити правоспособност "капитан далечно плаване" през 1972 год. Дончо Меледжиев, а първи защити правоспособност "механик I степен" през 1971 год. Недялко Пенев – отново се доказва старата максима, че първи израстват в професията не отличниците...

От корабостроителите ще спомена ст.н.с. д-р Костадин Йосифов – той е в състава на Института по хидродинамика (сега и по аеродинамика) от самото му начало през 1973 година и е дългогодишен негов директор; инж. Георги Ватралов постъпва на работа в НИПКИК в корпусния отдел като конструктор по корпусната част и стига до ръководител на група и водещ проекти. Участва в разработката на редица проекти на кораби, в много от тях като водещ конструктор. Ще спомена три кораба из между многото: продуктовозите 40 000 т и 12 500 т и 100 000 т м/т "Хан

Аспарух"; инж. Михаил Бъчваров се реализира като преподавател в Техникума по корабостроене и корабоплаване и достига до директор на техникума, а по-късно бе и преподавател във ВВМУ, издал е в съавторство 3 учебника по теория и устройство на кораба и корабостроително чертане. Освен това той още като курсант се изиявяваше на прегледите на художествената самодейност с изпълненията си на виолончело, това продължава и до днес – той е в състава на един от Варненските оркестри; инж. Анастас Вълканов след няколко години работа в Корабостроителния завод "Илия Бояджиев", Бургас, премина на работа в Министерство на транспорта и СО-МАТ, София, където стига до поста зам.генерален директор, а след приватизацията – негов изпълнителен директор, в СО-МАТ той има основен принос за работата с "Ро-Ро" кораби; инж. Иван Гъонов след няколко години работа в Корабостроителния завод "Илия Бояджиев", Бургас, премина на работа в научно-техническия отдел на Министерството на външните работи, а след това преминава на дипломатическа работа в посолствата на България в Австрия и Холандия; инж. Никола Андреев работи само в Корабостроителния завод "Георги Димитров" – Варна и почина като негов генерален директор; инж. Любомир Живков работи на различни ръководни длъжности в Корабостроителния завод "Георги Димитров", Варна, по-късно в Кораборемонтния завод "Одесос", Варна и почина като негов главен инженер. Той издаде книга за историята на Сухия док "**Сухият док (обект 586) – строителство и експлоатация**"; ст.н.с. доктор инж. Богдан Угърчински, д-р хонорис кауза на МГУ Ломоносов, Москва, работи на различни ръководни длъжности в информационни институти на България и СИБ, след демократичните промени е президент на голям консорциум от частни фирми.

От училище в КВВМУ "С.М. Киров" в гр. Баку, СССР, мнозина са завършили образование с морска насоченост. И след това са се реализирали по различни начини главно в пристанищната дейност. От тях ще посоча следните: инж. Христо Градинаров, работил в пристанище Русе и стига до поста директор на пристанището, бил е и експерт в СИБ, Москва и накрая на жизнения си път е директор на "ДУНАРИТ", Русе; инж. Богдан Караденчев работи в пристанище Варна и стига до поста директор на пристанището. След това преминава в административното управление на града, бил е зам.председател на ОНС, Варна, кмет на район Аспарухово и кмет на Варна.; инж. Първан Маринов работи в пристанище Варна и стига до поста директор на пристанището; инж. Румен Симеонов работи в Министерството на транспорта като специалист в пристанищната администрация, по-късно е зам. началник на ДИК, София.

От нашите редици си отидоха вече доста другари – към този момент 61 човека, някои твърде рано, други по-късно. Вечна им памет, да сведем глава и да ги помним – те заслужават това! В живота това е в определен смисъл нормално – всичко има край, жалко е когато той идва твърде рано.

кап. I ранг инж. (з) Румен Тотев, кл.отд. 121



## Списъци на командирите и преподавателите

Командирите ни бяха:



**кап. I ранг Дичо Стефанов УЗУНОВ**

**Началник на ВНВМУ "Никола Й. Вапцаров"**

Роден на 01.06.1921 г. в с. Арда, Смоленско. През 1940 г. постъпва в ЮФ-СУ, но преди да завърши излиза партизанин. През 1945 г. е мобилизиран. През 1949-51 г. учи във ВА-ГЩ СССР и след завършването ѝ преминава на служба във ВМФ. През 1956-57 г. учи във ВМА, Ленинград. От 1959 до 1972 г. е Началник на ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров", през 1969 г. е произведен в звание контраадмирал. През този период в Морско училище започва научното израстване на преподавателския състав. Всички официални морски институции подчертават значимата роля на контраадмирал Узунов в развитието на Морско училище, а самият той в своята автобиография казва: *"На тази длъжност прослужих 13 години. От цялата ми служба в Българската армия тези ми години бяха най-смислени, най-интересни и най-ползотворни."* През 1972 г. преминава на служба в ГЩ, а през 1982 г. по своя молба излиза в запас. След 1972 г. контраадм. Узунов участва успешно в различни международни прояви. Почина на 11.01.2015 г.



**кап. I ранг Асен Рангелов НИКОЛОВ**

**Зам.началник на ВНВМУ по учебната част**

Роден 11.11.1925 г. в с. Злогош, Кюстендилско. Завършва НВМУ през 1948 г. Офицер, командир на военни кораби, зам.-началник по учебната част във ВВМУ. Постъпва на работа в БМФ през 1968 г. Плава като капитан на различни кораби. От 1976 г. до 1980 г. е представител на БМФ в Куба. Началник на отдел "Сигурност на корабоплаването в СО "Воден транспорт". От 1991 г. до 1998 г. работи като капитан-пилот в Пристанище Варна.



**кап. I ранг Тодор Стефанов КОЖУХАРОВ**

**Зам.началник на ВНВМУ по строевата част**

Роден 05.02.1926 г. в с. Килифарево, Велико Търновско. Завършва НВМУ през 1948 г. като първенец на випуска. Командир на патрулен катер. Зам.началник по учебната част на ВНВМУ, от 1954 г. зам.началник по строевата част. Завършва в СУ педагогика и история през 1963 г. След уволнението си от БНА през 1967 г. е назначен за директор на "Техникум по Корабостроене и корабоплаване", Варна. Пенсионира се през 1987 г. Удостоен е със званието "заслужил учител". Почива 19.11.2018 г.

**кап. I ранг Петър И. ГЕОРГИЕВ**

**Началник Политотдел на ВНВМУ, той и Зам.началник по полит.част**

Роден през 1917 г. Завършва ж.п. училище. След 1945 г. по партийно поръчение влиза в БНА. Завършва през 1948 г. "Народно военно-политическо училище" в София, след което преминава на служба във ВМФ. Завършва през 1951 г. ВПА "Ленин" в Москва. Началник Политотдел на ВНВМУ от 1956 до 1963 г. Плава като помполит на корабите на ПБМФ.

**кап. I ранг Стефан В. ДИМИТРОВ**

**Началник Политотдел на ВНВМУ, той и Зам.началник по полит.част**

След 1945 г. по партийно поръчение влиза в БНА. Завършва през 1948 г. "Народно военно-политическо училище" в София, след което преминава на служба във ВМФ. Завършва през 1951 г. ВПА "Ленин" в Москва. След 1963 г. става началник Политотдел на ВНВМУ.

**кап. II ранг Юли Иванов ИЛИЕВ**

**Командир батальон в първи курс**

Роден през 1929 г. в с. Бряг, Търговишко. Постъпва в НВМУ през 1946 г. Ст. помощник в Щаб ВМФ. Командир на батальон във ВНВМУ. Ст. помощник в Учебния отдел на ВНВМУ.



**кап. II ранг Димитър ПЕНЕВ Димитров**

**Командир батальон навигатори след I<sup>-ви</sup> курс**

Роден през 1930 г. във Варна. Постъпва в Морско училище през 1946 г. и го завършва през 1951 г. по специалност корабоводител. Офицер във Флота. Командир на курсантски батальон във ВВМУ. Зам.началник на Учебния отдел във ВНВМУ.



**кап. III ранг Атанас Костов НАСКОВ**

**Командир батальон механици след I<sup>-ви</sup> курс**

Роден през 1930 г. във Варна. Приет в Морско училище през 1946 г., завършва през 1951 г. по специалност корабоводител. Офицер във Флота. Командир на курсантска рота и батальон във ВНВМУ. Началник на "Учебен отдел". Пенсионер от 1980 г. Почива през 2002 г.



**кап.лейт. Васил Илиев АПОСТОЛОВ**

**Командир на рота в първи курс**

Постъпва в НВМУ през 1948 г. След три годишния курс през 1951 г. преминава в студентския курс корабоводители и завършва през 1953 г. Командир на взвод и рота във ВНВМУ до 1962 г., когато преминава на служба в Хидрографска служба на ВМФ. Работи като административен зам.директор на ИМИО-Варна. Починал.



**кап.лейт. Конда Ангелов ДУШКОВ**

**Командир рота навигатори от 2<sup>-ри</sup> до 3<sup>-ти</sup> курс**

Роден през 1931 г. в с. Аврен, Варненско. Постъпил в Морско училище през 1950 г. и завършва през 1953 г. Офицер във ВМФ, командир на торпеден катер в Балчик, командир на взвод и рота във ВНВМУ, от 1965 г. е преподавател по морска практика. След пенсиониране работи в частния бизнес по подготовка на корабен изпълнителски състав. Почива през 2014 г.



**кап. III ранг Николай Живков ИКОНОМОВ**

**Командир на рота навигатори в 4<sup>-ти</sup> и 5<sup>-ти</sup> курс**

Роден 07.10.1932 г. в Шумен. Постъпил във НВМУ през 1948 г. От 1950 г. до 1954 г. учи в Баку, СССР. Завършва задочно и ВНВМУ за получаване на висше образование като "инженер-корабоводител". От 1954 до 60 г. служи на е/м "Г. Димитров" в БЧ-2,

след това служи в 1 ОДПЛК. Командир на рота във ВНВМУ от 1965 г. През 1973-74 г. учи във ВАК във ВМА, Ленинград, след това служи на други длъжности във ВМБ-Варна и Щаба на ВМФ. Уволнен поради пенсиониране през 1985 г. Работи като диспечер в ДПЧМВ. Секретар на "Асоциацията на възпитаниците на Морско училище". Издал "Алманаха на възпитаниците на ВВМУ".



**кап. III ранг Владимир Боянов ЗДРАВКОВ**

**Командир на взвод кл.отд. 101 в 1<sup>-ви</sup> курс;**

**Командир на рота механици след 1<sup>-ви</sup> курс**

Постъпва в ВВМУ през 1950 г. и завършва през 1953 г. по специалност корабоводител. Служи като офицер в БЧ-2 на е/м "Георги Димитров". Взведен и ротен командир в Морско училище. След това служи в Учебния отдел в училището. Почива на 8.2.2016 г.



**ст.лейт. Пенчо Тодоров ВЕЛЕВ**

**Командир на взвод навигатори**

Роден на 16.06.1931 г. в г. Варна. Офицер във ВМФ. Командир на взвод и рота във ВНВМУ. След пенсиониране работи като началник на "Винбаза" в Пристанище Варна.



**ст.лейт. Асен Ванков ПАНКОВ**

**Командир на взвод навигатори**

Роден на 02.10.1936 г. в с. Дунавци, Видинско. Офицер от ВМФ. Взведен командир във ВНВМУ. След пенсиониране работи в ДИК- Варна, като инспектор.



**ст.лейт. Васил Иванов ХРИСТОВ**

**Командир взвод кл.отд. 121 и 122 в 1<sup>-ви</sup> курс**

Роден на 06.08.1934 г в с. Дъбравино, Варненско. Завършва ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" през 1956 г. по специалност "корабоводене". През 1961 г. е назначен за взведен командир, но през 1962 г. е уволнен от БНА. През 1964 г. постъпва в ВМФ и плава като пом. капитан. Правоспособност КДП придобива през 1972 г. Плава като капитан на кораби "Комета и на други кораби. Почива през 1994 г.



**кап.лейт. Георги Атанасов БЕЛЧЕВ**

**Командир взвод кл.отд. 121 от 2<sup>-ри</sup> до 4<sup>-ти</sup> курс**

Роден на 24.06.1933г. във Варна. Приет в Морско училище през 1949 г. в 6-та рота. Служи във ВМФ, от 1962 до 1965 г. е взведен командир във ВНВМУ. Завършва задочно право в СУ, София. Работи в отдел "Международен" в СО "Воден Транспорт".





**ст.лейт. Мирослав Стефанов ЖЕЛЕЗОВ**

**Командир на взвод кл.отд. 121 в 5<sup>-ти</sup> курс**

Роден на 17.02.1940 г. в Горна Оряховица. Приет във ВНВМУ през 1958 г. и завършва през 1963 г. като отличник на випуска. Служи като механик на кораб МПК пр. 201М в Созопол. През 1965 г. преминава на служба като взводен командир във ВНВМУ. След 1970 г. няколко години е зам.-командир по техническата част в "ТИХИ-НА" (65<sup>-ти</sup> МСРО). След това дълги години е преподавател в катедра "Теория, устройство и живучест на кораба". Почива около 2003 г.



**кап.лейт. Сава Маринов САВОВ**

**Командир взвод кл.отд. 111 и 112 в 1<sup>-ви</sup> курс**

Роден на 18.06.1933 г. в Тетевен. Постъпва като кадет в Морско училище през 1949 г., завършва през 1955 г. по специалност "Корабоводене". През 1961-62 г. взводен командир на кл.отд. 111 и 112. След напускане на училището работи в Хидрографска служба като синоптик, началник ХО, зам. началник ХС! Хоноруван преподавател по Метеорология във ВВМУ.



**кап.лейт. Николай Борисов АНГЕЛОВ**

**Командир взвод кл.отд. 111 и 112 във 2<sup>-ри</sup> курс**

Роден през 1931 г. в с. Родиево, Пловдивско. Постъпва в НВМУ през 1949 г. Служи като взводен командир във ВНВМУ през 1962-63 г. Завършва философия, работи като преподавател по философия в различни училища. Почива през 2009 г.



**кап.лейт. Русин Владимиров БОРИСОВ**

**Командир взвод кл.отд. 111 и 112 от 3<sup>-ти</sup> до 5<sup>-ти</sup> курс**

Роден 1933 г. в с. Селановци, Оряховско. Постъпил като кадет в Морско училище през 1949 г, завършва през 1955 г. специалност "Корабоводене". Служи на ОД, малки ПЛЮ кораби в Балчик. Постъпва в Морско училище през 1963 г като командир на взвод. През 1968 г. завършва курс за използване на ЕИМ. От 1972 г.до 1991 г. работи по приложение на ЕИМ във военния флот. Пенсионер от 1991 г., живя във Варна. Почина през 2020 г.



Преподавателите ни бяха:

### Катедра "Корабоводене"



#### кап. II ранг Минко Дочев СТОЙНЕШКИ

##### Навигация

Роден през 1922 г. в с. Чифлик, Троянско. В 1939 г. постъпва в Морско училище да учи за търговския флот. Завършва кадетския и висшия курс на училището и след това ВМА в Ленинград. Преподавател във ВНВМУ по навигация и електронавигационни прибори, началник на катедра "Корабоводене" в периода 1961-73 г. Пенсионира се през 1973 г. След това работи в СО "Воден транспорт и в Института по воден транспорт. Умира през 1980 г.



#### кап. III ранг Ненко Иванов КАТЕРОВ

##### Навигация

Роден 21.02.1931 г в с. Изворово, Чирпанско, обл. Стара Загора. Завършва Морско училище през 1953 г. Служи във ВМФ като шурман дивизион СКР. Постъпва като преподавател по навигация във ВНВМУ през 1963 г. Работи 20 години като преподавател по навигация, в т.ч. и началник катедра "Корабоводене" в периода 1973-83 г. През 1983 г. става доцент. От 1984 до 2000 г. работи във ВВМУ като хонориран преподавател по навигация. От 2000 до 2014 г. работи като преподавател по навигация в ТУ – Варна.



#### кап. III ранг Дончо Костов ДОНЧЕВ

##### Навигация

Постъпва в Морско училище през 1950 г. и го завършва през 1953 г. по специалност корабоводител. Работил е във ВНВМУ като преподавател по навигация и логия. След уволняването си от БНА постъпва в БМФ в плавсъстава.



#### кап. III ранг Васил Кръстев ВАСИЛЕВ

##### Навигация;

##### Технически средства на корабоводенето; Корабно маневриране

Роден на 23.04.1932 г. във Варна. Постъпва в ВВМУ през 1948 г. От 1950 до 1954 г. учи в Баку, СССР. Командир на шурманска и на миннотрална БЧ на БТЩ, след което от 1957 до 1959 г. е пом.командир на кораб. До 1962 г. е ротен командир. От 1962 работи като преподавател по "Основи на военноморското дело" и "Навигация", началник катедра "Морска практика" от 1982 до 1986 г. След уволнение през 1986 г. работи в частния бизнес. Основател на Фирма "Ригел", която подготвя морски изпълнителски състав. Почива през 2018 г.



#### кап. III ранг Александър НЕДЕЛЧЕВ Маринов

##### Океанология;

##### Метеорология и астрономия

Роден през 1928 г. в с. Зимница, Хасковско. Постъпил в Морско училище през 1946 г. По-късно завършва 5 годишно обучение във ВМА, Ленинград, по специалност хидрография. Преподавател по

Мореходна астрономия и океанология във ВНВМУ. Доцент, кандидат на военните науки. Началник на катедрата в периода 1983-85 г.



**кап. III ранг Йордан Тодоров АДАМОВ**

**Навигация и топография**

Роден на 09.12.1923 г. в г. Свищов. Участва във II св. война като артилерист. Награден с Орден за храброст 2<sup>-ра</sup> степен. Завършва задочно НВМУ. Служи на е/м "Г. Димитров". Бил е началник на Военноморска база Балчик. От 1960 до 1964 г. преподава "Навигация" във ВНВМУ. Постъпва в БМФ в Отдел "Кадри". Бил е капитан по учеб. част на УК "Н.Вапцаров". Награден е с "Орден на труда". Пенсioniра се през 1980 г. Почива на 04.06.2000 г.

**кап. III ранг Христо Стоянов ДИМОВ**

**Девиация на магнитния компас и радиодевиация**

Роден на 09.03.1925 г. в Борисовград (сега Първомай). Завършва НВМУ през 1948 г. Назначен във ВМС взведен командир. Преминува през различни длъжности, включително девиатор на флота, преподавател по девиация на магнитния компас във ВНВМУ. След уволнение работи в БМФ и ДИК, Варна като девиатор. Работи известно време и на чужди кораби.



**кап.лейт. Стоян ПАВЛОВ Стоянов**

**Технически средства по корабоводене**

Роден през 1937 г. в София. От 1956 до 1960 г. е курсант във ВНВМУ. От 1960 до 1965 г. е командир на торпеден катер и звено торпедни катери във Варна и Созопол. През 1965 г. постъпва във ВНВМУ като преподавател по "Технически средства по корабоводене". От 1968 до 1972 г. учи във ВМА, Ленинград специалност "Технически средства по корабоводене". В 1972 г. отново е в Морско училище като преподавател и методист към Учебния отдел. През 1992 г. излиза в пенсия, но остава във ВВМУ и работи като хоноруван преподавател по РТС и Астронавигация. Автор на учебници по жирокомпаси и девиация на магнитния компас. Автор на "Морски речник" и сценарист на филми за ВВМУ.

**кап.лейт. Симеон МЛАДЕНОВ Ангелов**

**Навигация**

Роден на 13.09.1928 г. в с. Мадан, обл. Монтана. Завършва НВМУ през 1950 г. Служи като офицер във ВМФ, бил е командир на кораб и преподавател по Навигация във ВНВМУ до 1963 г. Същата година напуска ВМФ и постъпва на работа в ДСП "ТЕКСИМ" като пом.капитан, а след това във ВТП "Булет" като капитан. През 1965 г. преминава на работа в БМФ и работи до 1978 г. като капитан на различни кораби.

**Катедра "Морска практика и експлоатация на кораба"**



**кап. I ранг Дичо Стефанов УЗУНОВ**

**Международно морско право, обща част**

Роден през 1921 г. През 1940 г. постъпва в Юридическия факултет на СУ по специалност "Държавно стопанство". През 1956-57 г. учи във ВМА-Ленинград. От 1959 до 1972 г. е началник на ВНВМУ. През това време седем години преподава Международно морско право.

През есента на 1972 г. преминава на служба в в ГЩ. Почина на 11.01.2015 г.



**кап. III ранг Конда Ангелов ДУШКОВ**

**Морска практика**

Роден през 1931 г. в с. Аврен, Варненско. Завършва Морско училище през 1953 г. От 1964 г. е преподавател по морска практика във ВНВМУ. След пенсиониране работи в частния бизнес по подготовка на корабен изпълнителски състав. Починал през 2014 год.

**проф. Янко Колев СИРАКОВ**

**Международно морско право, специална част**

Роден на 17.IX.1889 г. в гр. Търговище. Завършил Юридическия факултет на Парижкия университет със степен лисансие по право. Бил съдия във Варна и юрисконсулт във Варненската община. Постъпил във Висшето търговско училище, Варна като частен доцент по административно право през 1933 год., редовен асистент по правни науки през 1937 год. Напуснал 1941 год. Бил е преподавател по правни науки в Софийския университет. Преподава като хоноруван преподавател "Международно морско право, специална част" във ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" след 1963 год.

**инж. Петко Станев ПЕТКОВ**

**Товарно дело;**

**Експлоатация на търговския флот**

Роден през 1932 г. в гр. Георги Трайков, сега Долен Чифлик. Учи в "Института по експлоатация на флота в гр. Горки (сега Нижни Новгород), СССР. След завършването си постъпва на работа в Координационния център на Пристанище Варна. В 1960 г. е приет във ВНВМУ като преподавател по "Товарно дело" и "Експлоатация на търговския флот". През 1972 г. постъпва на работа в "Института по воден транспорт". Участва в редица научни разработки, включително в проекти като "Фериботната връзка "Варна-Иличевск".

**Димитър НАУМОВ**

**Стокознание и товарно дело**

Завършил "Експлоатация на водния транспорт" в гр. Горки (сега Нижни Новгород), СССР. Преподава "Товарно дело" във ВНВМУ. Работи като Зам. Генерален директор на СО "Воден транспорт" и съветник на Министъра на транспорта.

**Катедра "Тактика на ВМС и морски оръжия"**



**кап. I ранг Бойчо Тодоров МАРЕВ**

**Тактика на военноморския флот**

Не е завършил Морско училище. Постъпва във ВМФ и е изпратен на обучение във ВМА, Ленинград, СССР. След завръщането си е назначен в Оперативния отдел на Щаба на ВМФ. След това е назначен за преподавател по "Тактика на ВМФ" във ВНВМУ. Назначен е за началник на катедрата от 1960 до 1970 год. След това до 1973 год. става първият началник на Учебния отдел на училището.



**кап. II ранг Георги АНТОНОВ Петров**

**История на военноморския флот**

Роден е на 03.03.1928 г. в с. Асеново, Никополско. Завършва Морско училище през 1950 г. От 1953 до 55 г. завършва Военноморския факултет на Военнотехническата академия, София. От 1959 до 86 г. е преподавател във ВНВМУ, като едновременно 6 г. е зам.началник на катедра "Тактика на ВМФ и морски оръжия". Има значителна научна продукция. Кандидат на науките, доцент. Публикувал е научно-популярни статии в списания и вестници, участвал е в издаване на книги самостоятелно и в съавторство, в беседи по радио Варна, сценарии за документални филми и предавания по телевизията. Основателно се счита се за доайен на флотските ни истории. Бил е и директор на Военноморския музей, Варна за периода 1983-1991 г. Почива през 2008 г. Удостоен с орелеф в "Алеята на преподавателя".



**полк. Илия ДИМИТРОВ Тодоров**

**Артилерийско оръжие**

Роден през 1925 г. в с. Пороище, Разградско. Завършва ШЗО в Шумен през 1945 г. През 1949 г. преминава на служба в Брегова артилерия, ВМФ. Преминава курс в Рига, СССР, през 1952-53 г. Служи в Бреговата артилерия до 1959 г., след което завършва ВА "Г.С. Раковски" с отличие през 1963 г. След това става преподавател по артилерия във ВНВМУ. Издава учебници и методически пособия и изгражда учебен кабинет. През 1975 г. преминава в запаса, но 2 години оказва методическа помощ на приемника си. Почива през 2012 г.



**кап. II ранг Кръстю МАЛЧЕВ Маринов**

**Минно-торпедно оръжие**

Роден на 01.05.1930 г. в с. Кацелово, Русенско. Постъпил в Морско училище и го завършва през 1951 г. Командир на рейдов миночистач, флагмански миньор и командир на отряд миночистачи от Дунавската флотилия от 1952 до 1960 г., а до септември 1961 г. като командир на отряд рейдови миночистачи в гр. Бургас. Старши преподавател във ВНВМУ по "Торпедно и минно-трално оръжие", доцент, кандидат на военните науки. Живее във Варна.

**подполк. Васил Спиридонов МИТОВ**

**Ракетно оръжие**

Роден през 1929 г. в с. Търново, Белослатинско. Постъпва в Морско училище през 1945 г. като юнкер. Преподава във ВНВМУ ракетно оръжие. Капитан далечно плаване.



**кап. III ранг Георги ГЕРАСИМОВ**

**Противолодъчно оръжие**

Роден през 1933 г. Службата си започва на малките преследвачи на подводници "ОД" в Балчик. След това става преподавател във ВНВМУ. През 1972-88 г. работи във Филиала на Военнотехническия институт във Варна, където е бил началник секция "Морски оръжия и Флот". Професор, доктор на техническите науки.

**кап.лейт. Момчил БЕЛИШКИ**

**Оръжия за масово поразяване**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**Катедра "Морски свръзки и РТС"**



**кап. I ранг Филип Костов НЕДЯЛКОВ**

**Радиотехника и корабни свръзки**

Роден на 01.08.1929 г. във Варна. Кадет в Морско училище 1945 – 47 г. и след това учи във ВМА в СССР от 1949 до 1955 г. по специалност "Радиовръзки". От 1955 до 1957 г. е специалист по радиовръзки в Щаба на флота. Същата година постъпва в Морско училище като преподавател, по-късно е началник на катедра "Морски свръзки и РТС". Кандидат на техническите науки. През 1973-74 г. работи в отдел "Кадри" на ДСО "Воден транспорт", а след 1974 г. е ст.н.с. в Института по воден транспорт.



**кап. II ранг Трифон Димитров ПЕНКОВ**

**Радиолокация**

Роден на 24.12.1930 г. в с. Крушовица, Врачанско. Постъпва в ВНВМУ през 1946 г. и след завършването му е изпратен на специализация по радиолокация в гр. Ленинград до 1953 г. През 1964 г. завършва и ВА "Раковски". Работи като преподавател по радиолокация и импулсна техника във ВНВМУ. Бил е началник катедра "РТС", зам.-началник на ВНВМУ по учебната и научна част. Професор, доктор на техническите науки, заслужил деятел на техниката, доктор хонорис кауза. Написва много учебници и други трудове и публикации у нас и в чужбина, има изобретения и разработки, свързани с отбранителната промишленост. Умира през 2016 г.

**кап. III ранг Мико ХРИСТОВ**

**Импулсна техника**

Роден през 1929 г. в с. Бял Бряг, Шуменско; Завършил ВНВМУ с випуск 1946-51 г.; Бил е зам.началник на отдел в Щаб ВМФ. Постъпва във ВНВМУ като преподавател, бил е зам.нач катедра във ВНВМУ.

**инж. Пламен АТАНАСОВ**

**Радиотехника**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**Катедра "Корабни силови уредби"**



**кап. I ранг Атанас ВЪЛЧЕВ Тодоров**

**Корабни силови уредби**

Роден през 1929 г. в с. Новоградец, Варненско. Приет като кадет в Морско училище през 1945 г. в машинния отдел. Произведен в офицерско звание през 1949 г. и изпратен на обучение във Висшето инженерно военноморско училище "Ф.Е. Дзержински", Ле-

нинград, завършва през 1955 г. Дългогодишен преподавател, началник катедра-та от 1961 до 1974 г., началник факултет. Доцент, инженер, кандидат на техни-ческите науки. След като напуска ВВМУ е преподавател в БМКЦ при БМФ.



**кап. II ранг Светослав Димитров СЛАВОВ**

**Теория и устройство на КДВГ**

Роден през 1930 г. в г. Ямбол. Приет като кадет в Морско учили-ще през 1946 г., завършва в 1951 г. Служи в Дунавската флоти-лия, флагмански механик. Сдава приравнителни изпити за висше образование. Дългогодишен преподавател във ВНВМУ "Н.Й. Вап-царов" по КДВГ – от 1961 до 1970 г., зам.началник катедра "КСУ". Служи в Щаб ВМФ, зам.-началник отдел.



**кап. II ранг Костадин ЯНКОВ Костадинов**

**Корабни спомагателни механизми;**

**Заваръчно дело**

Роден в София на 07.09.1931 г. Започва следване в Политехника-та, София, по специалността "Машинно инженерство". След 3<sup>-ия</sup> семестър се прехвърля в Морско училище с т.н. "първи студентски випуск" и го завършва през 1952 г. Назначен е за преподавател в училището. Служи като офицер на е/м "Г. Димитров" до 1961 г. След това се връща като преподавател в училището и работи там дълги години. Началник на катедрата от 1974 до 1983 г. Живее във Варна.



**кап.лейт. Владислав Димитров БОШНАКОВ**

**Корабни парни и газови турбини**

Роден на 02.10.1933 г. в с. Осенец, Разградско. Постъпва в Морс-ко училище през 1949 г. Известно време служи във ВМФ на раз-лични кораби, в т.ч. и на е/м "Г. Димитров". Участва в похода до Албания през 1957 г. Преподава дълго време дисциплината "Пар-ни и газови турбини" във ВНВМУ "Н. Вапцаров". Инж. кандидат на техниче-ските науки, кап. I ранг. Почива на 13.01.2020 г.



**кап. III ранг Боян Алекс. ХАДЖИГЕОРГИЕВ**

**Автоматизация на ДВГ;**

**Термодинамика и топлопренасяне**

Роден 1933 г. във Велинград. Завършва ВВМУ с випуск 1949 г., след това сдава приравнителни изпити за висше образование. Бил е механик на е/м "Г. Димитров". През 1960<sup>-те</sup> години е бил препо-давател във ВНВМУ "Н. Вапцаров". Около 1970-72 г. постъпва на служба в МНО в отдела по разработване на така наречените единни материални кодове (ЕМК). Кап. I ранг инж. Почина през 2013 г.



**кап.лейт. Христо Георгиев БОГДАНОВ**

**Двигатели с вътрешно горене**

Роден в с. Миромир, Хисарска община. Постъпва в Морско учи-лище и го завършва през 1953 г., през 1956 г. издържа приравни-телни изпити за инженер корабен механик. Механик на торпедни катери. От 1963 г. преподавател в катедра "Корабни силови уредби".



Съществен принос за създаване на съвременна учебно-материална база на катедрата. Доцент, кандидат на техническите науки. От 1981 г. работи като хоноруван преподавател в катедрата, Български морски квалификационен център и във ВМЕИ– Варна. Общо 55 години преподавателски стаж. Живее в гр. Варна.

**кап.лейт. Христо Димов ХРИСТОВ**

**Корабни парни котли**

Роден през 1932 г. във Варна. Кадет в Морско училище от 1949 до 1951 г. и след това завършва през 1957 г. Висшето инженерно военноморско училище "Ф.Е. Дзержински" в Ленинград. След няколко години служба във ВМФ постъпва за преподавател във ВНВМУ. Почива през 1973 г.



**Кирил Филипов ЛЯСКОВ**

**Леководолазно дело**

Роден е през 1930 г. Постъпва като кадет в Морско училище през 1945 г. Един от пионерите на леководолазното дело в България. Написва няколко книги за леководолази. Постъпва във ВНВМУ като инструктор по леководолазно дело, по-късно е гласистент по леководолазна подготовка и живучест на кораба през периода 1969-78 г. Почива през 2006 г.

**Катедра "Техническа механика"**



**кап. II ранг Цветан Илиев ПАПАЗОВ**

**Теоретична механика**

Роден на 21.04.1927 г. в г. Ямбол. Постъпва в Морско училище през 1943 г. и го завършва по специалност "Корабен механик" през 1948 г. Завършва СУ по специалност "Физика" през 1963 г. Преподавател в училището от 1951 до 1976 г. Дългогодишен началник на катедра "Техническа механика". Защищава блестящо кандидатска дисертация (сега докторска) във ВМА, Ленинград. Доцент, кандидат на техническите науки. Отличава се с енциклопедични знания в много области, участва в няколко разработки на изделия за ВМФ с висока научна стойност. Освободен от военна служба през 1977 г. след решение на Министъра на отбраната по предложение на Началника на ГлПУНА да бъдат освободени от БНА всички офицери, започнали военна служба преди края на 1944 г. След това отказва всички предложения за работа по специалността си. Почива през 2005 г.



**кап. III ранг Емил Стоянов СТАНЧЕВ**

**Теория на машините и механизмите;**

**Динамика на ДВГ**

Роден на 13.03.1930 г. в с. Одърне, Плевенско. Започва следване в МЕИ, София, но след 3<sup>ти</sup> курс през 1951 г. постъпва в Морско училище с втория "студентски" випуск и завършва през 1953 г. През 1960 г. завършва МЕИ, София, по специалност "ДВГ". Преподавател и талантлив научен работник. Кап. I ранг инж., професор, доктор на техническите науки, заслужил деятел на науката. От 1969 г. е зам.-началник на ВНВМУ по учебната и научна част. През 1979 г. преминава в запаса и до неговата внезапна



кончина – 25 януари 1985 г., той е ректор на ВМЕИ, Варна. Удостоен с орелеф в "Алеята на преподавателя".



**кап. III ранг Никола Лазаров МИЛУШЕВ**

**Машинно чертане;  
Теоретична механика**

Роден през 1928 г. в г. София. Постъпва в НВМУ през 1945 г. и го завършва през 1950 г. Служи във ВМФ. Постъпва в Морско училище като преподавател, сдава приравнителни изпити за висше инженерно образование. В катедрата е от 1956 до 1977 г., един от водещите преподаватели в катедрата. Той е бил и зам.началник на катедрата.



**кап.лейт.Стоян Атанасов КЮЛДЖИЕВ**

**Съпротивление на материалите**

Роден на 13.12.1932 г. в г. Габрово. Кадет в Морско училище от 1949 до 1951 г. и след това завършва през 1957 г. Висшето инженерно военноморско училище "Ф.Е. Дзержински" в Ленинград. Две години служи на кораби от Дунавската флотилия и Черноморския флот. От 1959 г. е преподавател в Морско училище. Началник на катедрата от 1977 до 1981 г. Кандидат на науките, доцент. През 1982 г. напуска Морско училище по собствено желание. Работи като преподавател във ВМЕИ, Варна 12 години. Почива през 2018 г.



**ст.лейт. Крум Денев МИХАЙЛОВ**

**Теория на машините и механизмите**

Роден на 9.7.1934 г. в с. Воден, Разградска околия. Курсант в НВМУ през 1952-1956 г., след това сдава приравнителни изпити за висше образование. Инженер корабен механик. Служи на кораби във Военно-морска база – Бургас, общо 5 години. Преподавател 2 години във ВНБАУ, Шумен. Преподавател във ВНВМУ от 1962 г., асистент, старши преподавател, 10 години началник на катедра "Техническа механика" от 1981 до 1991 г., хоноруван преподавател 13 години. Пенсиониран през 1992 г. Почива през 2010 г.



**ст.лейт. Петър МЕТОДИЕВ Петков**

**Теория на машините и механизмите**

Роден през 1938 г. във Варна. Постъпва във ВНВМУ през 1956 и го завършва в края на 1960 г. по специалност инж. корабен механик. Служи като механик на торпеден катер в 9 ОДТКА в г. Созопол. През 1962 г. постъпва в Морско училище като преподавател. По-късно преминава в катедра "Теория, устройство и живучест на кораба", в която става началник на катедрата (1989-93 г. и 1996-2000 г.). Доцент, д.т.н.

**инж. Станчо КАЗАКОВ**

**Теоретична механика**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

## Катедра "Механична технология"



### кап. II ранг Коста Йонков КЕРЕМИДЧИЕВ

**Технология на корабното машиностроене и ремонт; Металознание и термообработка**

Роден във Варна. Следва специалност "Електроинженерство слаби токове" във Варна и София. Като студент пети курс през 1950 г. постъпва в Морско училище с т.н. "първи студентски випуск", завършва го през 1952 г. по специалността "Корабен механик". Завършва и в МЕИ, София "Технология на машиностроенето". През 1952-53 г. временно служи като ротен командир в Морско училище, а от 1953 г. е редовен преподавател в училището. Началник на техническа работилница, по-късно е началник на катедрата от 1963 до 1978 г., основава НИС в училището, съкратен през 1979 г. Работи 10 г. във ведомствения учебен център на БМФ. Почива през 2018 г.



### кап. III ранг Цвятко Петров ДОНЧЕВ

**Машинни елементи**

Роден е на 05.04.1931 г. Завършва ВВМУ "Н.Й. Вапцаров" (1948/50 – 53 г.) и МЕИ, София. Във ВВВМУ "Н.Й. Вапцаров" постъпва през 1961 г. преподавател в цикъл "Обща техника". Кап. I ранг, инж. Бил е зам.началник на катедра "Техническа механика" и на факултет "Инженерен". След 1991 г. е хоноруван преподавател. Един от високо ценените преподаватели в катедрата. Почина през 2018 г.



### кап.лейт. Коста Николов СТОИЛОВ

**Металознание и термообработка**

Роден на 24.12.1934 г. в г. Добрич, Приет в ВВМУ през 1951 г. и завършва през 1955 г. Сдава приравнителни изпити за висше инженерно образование. Дългогодишен преподавател с признат принос в развитието на катедрата. Началник на катедрата от 1987 до 1989 г. Доцент, доктор на науките.



### кап.лейт. Борис Георгиев ИЗВОРСКИ

**Техническа химия**

Завършва Морско училище с 48 студентски випуск 1951-53 г. Той е преподавал във ВВВМУ "Никола Вапцаров" по техническа химия. След това служи дълги години в МНО в научен институт. Излиза в запаса през 1991 г. Кап. I ранг инж. Почива през 2014 г.



### кап.лейт. Кирил Емилов МЕДНИКАРОВ

**Технология на металите;**

**Взаимозаменяемост и технически измервания**

Роден на 11.07.1936 г. в с. Сноп, Генерал Тошевска околия. Курсант в Морско училище 1954 – 1958 г. Механик на торпеден катер 1958 – 1962 г. След това е назначен за преподавател в Морско училище. Активно се включва в научно-изследователска работа. к.т.н., доцент. Началник на катедрата от 1989 до 1992 г. В последните години е хоноруван преподавател в училището. Почива през 2014 г. Удостоен с орелеф в "Алеята на преподавателя".



**инж. Снежина СТАНОЕВА-Проданова**

**Металорежещи машини;**

**Взаимозаменяемост и технически измервания**

Завършва МЕИ, София по специалността "Технология на машиностроенето". След дипломирането си работи в завод "Мадара" в Шумен. По-късно започва работа като преподавател във ВНВАУ "Г.Димитров" в Шумен. От 1963 г. е преподавател в Морско училище. Живее във Варна.

**Катедра "Електротехника"**



**кап.лейт. Панайот Георгиев ХЛЕБАРОВ**

**Обща електротехника;**

**Автоматизация и телемеханика**

Завършва Морско училище със студентските випуски, като едновременно успява да завърши и образованието си в Софийската политехника по специалността електротехника. Веднага е назначен в Морско училище като преподавател по тази дисциплина. В периода 1962-1972 г. е началник на катедра "Електротехника". От 1972 г. преминава на работа в БАН, София – началник на специалния отдел, където остава до пенсионирането си. Кап. I ранг инж. От това място помага на "Института по океанология" да закупи и въведе в действие изследователска мини-подводница. Почина на 27.03.2015 г.



**кап. II ранг Григор Матев ГРИГОРОВ**

**Електрически машини;**

**Електротехника**

Роден на 26.12. 1926 г. в с. Козлодуйци, Добричко. Постъпил в Морско училище през 1943 г. Служи във ВМФ, механик на стражеви катер. Започва като преподавател в ВВМУ в катедра "КСУ" по ДВГ в периода 1952-54 г. По-късно се прехвърля като преподавател по електротехника и електрически машини. Завършва задочно в МЕИ "Ленин", София специалността "Електрически централи, мрежи и системи". Освободен от военна служба през 1967 г. и преминава в запаса. Кап. I ранг инж. След това работи в БМФ като електромеханик, главен механик, групов механик.

**кап. III ранг Ботю Иванов НИКОЛОВ**

**Електрически измервания;**

**Електротехника**

Участва като доброволец в Отечествената война. Завършва Морско училище с един от студентските випуск. Завършва задочно в МЕИ, София електротехническа специалност. Преподавател в Морско училище от 1956 до 1975 г.



**кап.лейт.Александър ЦАНЕВ Иванов**

**Електрообзавеждане на кораба**

Роден на 31.01.1933 г. в г. Кнежа. Постъпва в ВВМУ през 1951 г. и го завършва през 1955 г. по специалност "Корабен механик". Служи във ВМФ, по-късно става преподавател в Морско училище по електротехника. Завършва задочно в МЕИ "Ленин", София

специалността "Електрообзавеждане и автоматизация". От 1972 до 1981 г. е началник на катедрата. През 1982 г. напуска Морско училище по собствено желание. Доц. кап. I ранг инж. к.т.н. Веднага след това става преподавател в БМКЦ към БМФ, а след няколко години и ръководител на катедра "КЕММ" в БМКЦ.

### **Катедра "Корабостроене"**



#### **кап.лейт.Неделчо Стоянов ВЕЛИКОВ**

**Термодинамика и топлопренасяне;**

**Хидродинамика; Теория и устройство на кораба**

Роден на 31.07.1933 г. в с. Марково, Варненски окръг. Завършва военно-гимназиалния (кадетски) курс на Морско училище през 1951 г. и след това завършва Висшето военноморско инженерно училище "Ф.Е. Дзержински", Ленинград през 1957 г. От 1957 до 59 г. е преподавател в цикъл "Корабни двигатели" в Морско училище, до 1960 г. е и началник на техническа работилница. Разработва през 1959 год. учебните планове на новата специалност "Корабостроене". През 1961 г. става старши преподавател в тази катедра, през 1963 г. е назначен за неин началник. Има огромна роля за създаване и укрепване на специалността в училището. Разработва дисертация в Ленинград на тема "Водометен движител за торпедо", но не я защитава поради болест и преждевременната си кончина. Почива през 1968 г.



#### **инж. Тодор Атанасов ГАНЧЕВ**

**Корабостроително чертане;**

**Проектиране на кораба**

Роден през 1931 г в г. Ямбол. През 1949 г.става студент в Ленинградския корабостроителен институт, който завършва през 1955 г. Работи в конструкторското бюро на Варненска корабостроителница. Като главен проектант в Института по корабостроене е ръководил разработката на проектите на повече от 10 кораби. Директор на Института по корабостроене, главен инженер на Варненската корабостроителница, зам. генерален директор на ДСО "Корабостроене".



#### **инж. Георги ТОШЕВ**

**Теория на кораба**

Завършва специалност "Корабостроене" в Държавния университет, Варна, през 1954 г. Ръководител на секция "Технико-експлоатационни качества на кораба" в Института по корабостроене.



#### **инж. Стоян Митев ИВАНОВ**

**Теория и устройство на кораба**

Офицер от 63<sup>-ти</sup> Беломорски випуск на Военното училище. Участва във II св. война като командир минохвъргачна рота. Следва специалност "Корабостроене" в България и завършва като първенец на випуска през 1954 г. Основател на Института по воден транспорт, Варна. Работи като старши научен сътрудник и директор на института.



**инж. Георги Атанасов ГЕОРГИЕВ**  
**Конструкция на корпуса на кораба**

Завършва Ленинградския корабостроителен институт, главен конструктор и директор на Института по корабостроене – Варна.



**инж. Йордан Митев ПРАЩИНКОВ**  
**Строителна механика на кораба;  
Корабни двигатели**

Роден 27.2.1910 г. във Враца. Завършва Морско училище през 1930 г., военно училище в София през 1933 г. и корабостроене в Германия през 1943 г. Служи като офицер в Дунавската флотилия и Черноморския военноморски флот, в Щаба на флота, техническата работилница на ВМФ до 1952 г. Преподавател по корабостроителни дисциплини в Държавен университет, Варна, техникум по корабостроене и ВНВМУ до 1972 г., когато се пенсионира. Пращинков работи и в конструкторското бюро на ККЗ "Г.Димитров". Произведен е в звание кап. I ранг. Почива в края на 1993 г. Удостоен с орелюф в "Алеята на преподавателя".



**инж. Ради ЦВЕТКОВ**  
**Корабни системи**

Завършва специалност "Корабостроене" в България. Директор на Кораборемонтен завод "Одесос", Варна и завода за радионавигационна апаратура "Черно море" – Варна.



**инж. Тодор ТЕНЕКЕДЖИЕВ**  
**Корабни устройства**

Ръководител на направление и главен инженер на Института по корабостроене – Варна



**инж. Васил Савов АПОСТОЛОВ**  
**Вибрации на кораба**

Роден през 1936 г. във Варна. През 1963 г. завършва Ленинградския корабостроителен институт специалност "Корабостроене". До 1996 г. работи в "Института по корабостроене", Варна като конструктор, н.с. 1 ст., ст.н.с.2 ст., ръководител на секция "Якост и вибрации на кораба", научен секретар на Института, зам.директор по научната част. Професор, д-р. Работи като преподавател във ВНВМУ и хоноруван преподавател в Техническия университет, Варна. Почива на 24.11.2017 г.



**инж. Симеон Василев СИМЕОНОВ**  
**Строителна механика**

Роден през 1925 г. в Пирдоп. Завършва Държавната политехника през 1951 г. От 1968 г. е професор д.т.н. във Висш институт за архитектура и строителство. Има съществен принос в създаване на специалността "Корабостроене" в МЕИ, Варна. Автор и съавтор на

изобретения и научно-приложни разработки.



**инж. Атанас ШОПОВ**

**Технология на корабостроенето и кораборемонта**

Завършва специалност "Корабостроене" в България през 1954 г. Ръководител на проекта за разширение на Корабостроителния завод във Варна.

**инж. Никола КЪРКЛИСИЙСКИ**

**Икономика и организация на корабостроителното производство**

Професор икономист, Висш институт по народно стопанство (ВИНС), Варна.

**Катедра "Обществени науки"**

**подполк. Петър ЦВЕТАНОВ Иванов**

**Диалектически и исторически материализъм**

Дългогодишен преподавател в Морско училище. Началник на катедрата от 1960 до 1963 г. След 1963 г. преминава във ВА "Г.С. Раковски", където продължава да преподава "Диамат и Истмат". След уволняване от БНА преподава във ВИИ "Карл Маркс". Почива в София около 2015 г.



**кап. II ранг Колю КОЛЕВ**

**История на БКП**

Дългогодишен преподавател в Морско училище. Началник на катедрата от 1963 до 1980 г. През 1985 г. е инициатор за откриването на Музея на Морско училище и става негов уредник. За честването на 120-та годишнина на Морско училище написва сериозния труд "120 години Морско училище. Хроника на една вековна традиция", посрещната с въодушевление от възпитаниците на училището.

**кап. II ранг Йордан Йорданов ВЕНКОВ**

**Научен комунизъм;**

**Партийно-политическа работа**

Роден на 01.01.1925 г. в с. Аврен, Варненска област. През 1953 г. завършва "Военно-политическа академия" в София. Служи като политически офицер в различни поделения на ВМФ, а за периода 1957-1962 г. в Главното политическо управление на БНА. През 1963 г. преминава на преподавателска работа в Морско училище, а от 1979 г. работи във ВМЕИ, Варна. Доцент, д-р на философските науки.

**кап. III ранг Райко Димитров РАЙКОВ**

**История на КПСС**

Роден през 1931 г. в с. Маломир, Ямболско. Постъпва в Морско училище през 1947 г. Служи като секретар на военният съвет на ВМФ. Преподавател във ВНВМУ през 60-те години. Професор, доктор в МЕИ, Варна.

**кап.лейт. Кирил АЛЕКСАНДРОВ Киров**

**Политическа икономия**

Роден във Варна. Постъпва в ВНВМУ през 1950 г. и завършва през 1953 г. Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**кап. III ранг Иван Александров УРУМОВ**

**Военна психология и педагогика**

Роден на 03.04.1934 г. в София. Приет е в ВНВМУ през 1949 г. Преподава във ВНВМУ, началник катедра "Обществени науки" от 1980 до 1990 г., доцент, д-р.

**майор Любен ЗЛАТКОВ**

**Военна психология и педагогика**

Дългогодишен преподавател в Морско училище. През 1964 г. преминава на работа като преподавател във ВА "Раковски".

**Катедра "Математика и физика"**



**Христо Георгиев ГРАМЧЕВ**

**Висша математика**

Роден на 12.04.1910 г. във Враца. През 1929 г. започва да следва математика в СДУ, София. Завършва следването през 1938 г. след кратко прекъсване. На 01.12.1939 г. е назначен за преподавател в Морско училище. През 1945 г. взема участие в Отечествената война като батареен командир. През периода 1951-54 г. работи като офицер (майор) преподавател и началник цикъл, а след това като граждански преподавател. През периода 1957-72 г. е и началник на катедрата "Общонаучни дисциплини". Починал през 1972 г. по време на изнасяне на лекция пред курсантите. Удостоен с орел в "Алеята на преподавателя".

**Жельо Иванов ЖЕЛЕВ**

**Висша математика**

Дългогодишен преподавател в Морско училище. Началник на катедрата 1974-84 г.



**Георги Ставрев ГЕОРГИЕВ**

**Висша математика**

Завършва СУ по специалност "Математика" през 1961 г. и веднага е назначен като асистент по математика в Морско училище. Преподавател по математика на 55 випуска. Почива на 27.06.2020 г.

**Теньо Петров МАТЕВ**

**Дескриптивна геометрия**

Дългогодишен преподавател в Морско училище. Доцент, доктор

**Петър ДИЛОВ**

**Теория на вероятностите**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.



**Рали Василев РАЛЕВ**

**Физика**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.



**Иван Михайлов РАЛЧЕВ**

**Физика**

Роден в с. Стражица, Горнооряховско на 03.10. 1930 г. През 1948 г. постъпва във Физико-математическия факултет на СДУ по специалност "Физика", но с втория студентски випуск постъпва в ВНВМУ през 1951 г. и го завършва през 1953 г. Служи като зам. началник на шифровия отдел на Бургаската военноморска база. От 1955 до 1958 г. учи "Метеорология и геофизика" в СДУ. Работи като началник на дозиметричната служба към управление "Редки метали". Преподавател по физика във ВНВМУ от 1961 г., през 1972-74 г. той е началник на катедрата. Почива през 2018 г.

**Катедра "Общообразователни дисциплини"**



**Сара Леон КАПОНОВА**

**Английски език**

Родена на 31.07.1925. Завършва английска филология в СУ "Климент Охридски". От 1951 до 1953 г. преподава английски език в Нахимовското училище. От 1953 до 1974 г. е преподавател във ВНВМУ. Била е председател на "Приемно методическа комисия по чужди езици". От 1974 г. работи като началник катедра "Чужди езици" във ВУЦ. Пенсионира се през 1984 г. Почива на 24.02.1990 г.



**Вяра Минева ПЕТКОВА**

**Английски език**

Родена на 26.06.1936 г. във Варна. Завършва английска филология в СУ през 1961 г. и започва работа във ВНВМУ като преподавател. Ръководител на катедра "Езикова подготовка" в Морско училище 16 години и ръководител на езиковата катедра в Центъра за следдипломна квалификация към Военноморските сили 6 години. Преподавателски стаж в Морско училище 47 г. Кандидат на науките, доцент. Председател на Държавната изпитна комисия по английски език в училището, преподава на студенти за гражданското корабоплаване и в офицерските курсове и изнася лекции по корабен брокераж. Живее във Варна.

**Лиляна Николова РАЛЧЕВА**

**Английски език**

Родена 1933 г. във Варна. Учи английска филология в СУ – София. Преподава английски във Френската гимназия – Варна, където се изучава като втори език английски. През 1963 г. е постъпила на работа във ВНВМУ, където преподава до 1985 г., когато заминава за Сирия и работи в "Булгаргеомин", като преводачка. През 1988 г. отново е във ВНВМУ до навършване на 70 години, след което излиза в пенсия. Издава самостоятелно "Речник минимум за специалност корабоводене за гражданския флот" през 1981 г. и е съавтор на други учебници по английски език.





**Цветана Ганчева ИВАНОВА**

**Руски език**

Родена в Горна Оряховица на 15.01.1933. Учи руска филология в СУ "Климент Охридски". Завършва през 1955 г. Преподава руски език в девическата гимназия – Варна от 1955 до 1960. Започва да работи като преподавател по руски език във ВНВМУ през 1960 г. след спечелване на конкурс. Пенсионирана през 1993 г. Починала 2011 г.

**Александрина СПАСОВА Иванова**

**Руски език**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**Людмила ВЕЛИКОВА**

**Руски език**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**Вяра МИШЕВА**

**Немски език**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**Софка ХАДЖИИВАНОВА**

**Немски език**

Дългогодишен преподавател в Морско училище.

**ПРЕПОДАВАТЕЛИ ПО ФИЗИЧЕСКА ПОДГОТОВКА**

**майор Георги АБУЗКИ**

**майор Васил КУПЕНОВ**



# Плакет на випуска

**Кл. отг. 101**

А. Атанасов  
Б. Христова  
Г. Динев  
В. Цоловски  
В. Райков  
П. Димитров  
От КВМУ-Бачу  
Датум: 08.11.1987

Ж. Магдичев  
И. Поповски  
Д. Димитров  
А. Колчев  
Д. Мавров  
А. Патмарасов  
Г. Гунчев  
М. Нончев  
К. Николаев  
С. Науков  
Я. Баранова

Ж. Златев  
А. Първанова  
А. Величкова  
В. Колчев  
Д. Младенова  
Б. Николова  
Т. Гетев  
М. Балабанова  
Я. Генчева  
М. Делестанова  
С. Петрова

**Кл. отг. 111**

М. Любенова  
Ж. Дракова  
К-р рота 1 нм.  
К-р рота 101

И. Галица  
А. Палачева  
К. Носилова  
В. Любенова  
Г. Татков  
М. Вуцаров  
К. Господинова  
В. Любенова  
А. Владимиров  
Х. Колчев  
И. Ганчев  
К. Бонев  
П. Зафиров

Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев

**Кл. отг. 121**

А. Николаев  
Т. Кочев  
В. Николаев  
Т. Кочев  
В. Николаев  
Т. Кочев  
В. Николаев  
Т. Кочев  
В. Николаев  
Т. Кочев

Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев

Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев  
В. Русев  
Д. Младенова  
Н. Николаев

**Кл. отг. 112**

Л. Живкова  
Н. Сариев  
Б. Угърски  
Н. Андарева  
Л. Живкова  
Н. Сариев  
Б. Угърски  
Н. Андарева  
Л. Живкова  
Н. Сариев  
Б. Угърски  
Н. Андарева

В. Байчев  
Д. Куртиев  
Д. Петков  
С. Юречкиев  
В. Байчев  
Д. Куртиев  
Д. Петков  
С. Юречкиев  
В. Байчев  
Д. Куртиев  
Д. Петков  
С. Юречкиев

П. Тончев  
Х. Иванов  
Р. Андарева  
С. Куртиев  
П. Тончев  
Х. Иванов  
Р. Андарева  
С. Куртиев  
П. Тончев  
Х. Иванов  
Р. Андарева  
С. Куртиев

**Кл. отг. 122**

П. Ставков  
Н. Кочев  
П. Петков  
М. Ванков  
Н. Вайковски  
П. Русков  
Р. Атанасов  
Е. Яковлев  
М. Носилова  
Б. Цоловски  
В. Райков  
П. Димитров  
От КВМУ-Бачу  
Датум: 08.11.1987

Ж. Магдичев  
И. Поповски  
Д. Димитров  
А. Колчев  
Д. Мавров  
А. Патмарасов  
Г. Гунчев  
М. Нончев  
К. Николаев  
С. Науков  
Я. Баранова

Ж. Златев  
А. Първанова  
А. Величкова  
В. Колчев  
Д. Младенова  
Б. Николова  
Т. Гетев  
М. Балабанова  
Я. Генчева  
М. Делестанова  
С. Петрова



1987  
ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров"  
К-р рота 101



1987  
ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров"  
К-р рота 101



1987  
ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров"  
К-р рота 101

183079  
ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров"

КОРАБостроителна промишленост

Плакета на випуска показва завършилите през 1966 г. курсанти от ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров", приети през 1961 г. заедно с основните ни командири. Курсантите са показани по класни отделения така, както те бяха преразпределени през 1963 г.: навигаторите за ВМФ са в кл.отд. 101, за гражданското корабоплаване са в кл.отд. 102; механиците са обединени в кл.отд. 121. Курсантите от кл.отд. 121 са разделени с по-голямо пространство по средата, като в лявата страна са завършилите за ВМФ; за гражданското корабоплаване са в дясната страна. Освен тях са показани и двамата курсанти, приети през 1961 г., но завършили по-късно: Цветан Нинов, от кл.отд. 121 и Петър Дамянов от КВВМУ "С.М. Киров", Баку, формално причислен към кл.отд. 101.



## Спомени и други текстови материали

### Спомени

#### Спомен за курсантския ми живот и след това

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121, 2010 год.

Баща ми, Тодор Стефанов Тотев, ме напътстваше от малък за обучение в Морско училище. Сам той постъпва през 1922 год. в Морското машинно училище, но в края на октомври 1924 год. е един от ръководителите на стачка и е изключен.

И през 1961 год., след като завърших гимназия, изпълних завета на баща ми, който почина 3 години преди това – кандидатствах за корабен механик в Морско училище. След известни преमेждия – издържани конкурсни изпити в групата за обучение в Бакинското военноморско училище, но отпаднал по медицински причини; началника на ВНВМУ "Н. Й. Вапцаров", кап. I р. Дичо Узунов, при интервюто ме уговаряше да стана навигатор поради добър произход и отличен успех, но аз отказах – бях приет за курсант по специалността корабен механик.

На 1<sup>-ви</sup> септември 1961 год. всички приети се събрахме и започна нашето обучение. Посрещнаха ни ротният командир кап.лейт. Васил Апостолов (Гаича), взводните командири, старшината на ротата мичман Цеков – рус нисък набит човек с големи мустаци, старшината на ротата от курсантите гл.ст. Марин Станевски от кл.отд. 821 и останалите младши командири от старшите курсове. По-късно гл.ст. Станевски бе сменен от гл.ст. Веселин Монов от кл.отд. 801. Стригане "0 номер, раздаване на облекло от мичман Цеков, баня, избор на легло от определените за взвода (спалните помещения за ротата бяха двете големи зали на първия етаж в западния корпус) – и приема на новобранците курсанти е извършен. Аз бях в кл.отд. 121, което означаваше и IV<sup>-ти</sup> взвод. Известно време взводен командир ни беше кап.лейт Петър Тончев, но скоро той бе сменен от ст.лейт. Васил Христов (Васката), младши командири във взвода бяха гл.ст. Христо Рендаков от кл.отд. 821 – пом. взводен и отделонните командири ст. I ст. Георги Петров (Джерито) и ст. I ст. Николай Конакчиев (Канапа) от кл.отд. 921. Петокурсниците не бяха младши командири, защото те бяха от последния випуск по програма за 4.5 години – произведоха ги в звание лейтенант в последните дни на декември. Старши на класното бе назначен ст.м-с Димитър Величков (Стареца, кандидатствал като ефрейтор от Сливен). В началото на 2<sup>-ри</sup> курс след разделяне на курсантите в два батальона, ротен командир на нашата техническа рота стана кап.лейт. Владимир Здравков (татко Сом), а командир на нашия учебен батальон, механиците, стана кап. III р. Атанас Насков (Насича). В края на 2<sup>-ри</sup> курс, в резултат на големите съкращения в БНА, за наше съжаление Васката, взводния ни командир, бе уволнен от армията и взводен ни стана кап.лейт. Георги Белчев (Динго). В пети курс имаме нов взводен командир – ст.лейт. Мирослав Железов, когото заварихме в 1961 год. в четвърти курс.

Първия ден мина в опознаване на обстановката, курсантите и младшите командири, разписанието на деня... Него го разбрахме най-добре още от сутринта на

следващия ден. В 6.00 часа сутринта деня започна с "бързо ставане – скачане от леглото, обличане и строяване в коридора пред спалните помещения. Но ротния командир не хареса времето и ... бързо лягане със скатаване на дрехите по установения начин на шкафчето, след което отново бързо ставане. И така всеки ден, докато не достигнахме време за строяване, в приличен вид разбира се, за около минута. А за нагнетяване на ситуацията – няколко пъти се даваше и сигнал "въздушна тревога – т.е. трябва бегом да се изнесем в мазето под учебния корпус, където след лавката имаше някакви подобия на скривалища. Какво ставаше при това изнасяне около вратите не ми се спомня! Как нито веднъж не успяхме да ги счупим, понятието нямам. Но и това се научихме да го правим за около 3-4 минути, след като ни командваше всеизвестния Гаич (прякора на ротния командир, известен на много випуски преди нас). Не липсваха курйози – тайничко обличане рано сутрин преди сигнала, намотаване на парчета от партенки в обувките така че да можеш да скочиш в тях, сменяне на връзките на обувките с ластик и други подобни... Но всичко беше бързо разкривано – нали и младшите командири и взводните и ротния командир също са били курсанти някога... "Ставането" завършваше за 10 мин. и след това излизахме на сутрешна физзарядка голи до кръста – няма значение каква е температурата навън. След това 30 мин. сутрешно почистване, още 20 мин. измиване и в 7.30 часа построяване за закуска. Следва в 8.00 часа сутрешният развод – официалната първа среща с офицерите за деня. От 1963 год. в този час се вдигаше националното знаме – ритуал, въведен от Началника на училището след негово плаване в Средиземно море. И доколкото знам, ритуал, въведен във всички официални сгради на Републиката по негово предложение – Началника на Висшето народно военноморско училище "Никола Й. Вапцаров – кап. I ранг Дичо Узунов (по-късно контраадмирал, почина през м. януари 2015 г., вечна му памет). И след това – 6 часа занятия. Следва обяд, час и половина следобедна почивка и 2 часа свободни занимания. Но трябва да си спомним – в първите месеци особено, но и в целия I<sup>ви</sup> курс свободните занимания бяха "свободни доста условно. В това време се подготвят застъпващите в наряд – развода на наряда беше в 17.00 часа; командирите ще ти намерят нещо не добре направено и трябва да го поправиш – я шкафчето не е подредено съгласно изискванията, я друго нещо; след като ни раздадоха оръжието в това време го чистиш всеки ден, смазваш и т.н. ... Следва първа самоподготовка от час и половина, вечеря, втора самоподготовка, вечерна разходка, вечерна проверка и лягане, т.е. "отбой в 22.00 часа". Този распорядък на деня се запази за целия период на обучение, с малки изменения през лятото и от трети курс, поради недостатъчния капацитет на столовата и увеличаващия се прием на курсанти, храненето се раздели на 2 смени.

В първите дни започна така наречената единична подготовка, т.е. строева подготовка на единичния боец, устави, огнева и физическа подготовка. Оръжие ни раздадоха някъде около 11-12 септември, твърде рано както казаха командирите ни – международната обстановка била сериозна. Нека да си спомним – 1961 год. бе годината на построяването на Берлинската стена. Още преди да ни бъде раздадено оръжието ни вдигаха по тревога и ни разставиха покрай оградата на училището – какво ли можехме да сторим? Така беше тогава ... Оръжието беше винтовка обр. 38 год. (дано не бъркам годината...), а младшите командири получиха автомат

"Шпагин". Старшите курсанти казаха, че сме първият випуск, които не сме въоръжени с карабината "Манлихер". (Във 2<sup>-ри</sup> курс ни дадоха самозарядната карабина "Симонов", в 3<sup>-ти</sup> отново с винтовката и чак в 4<sup>-ти</sup> и 5<sup>-ти</sup> курс – автомат "Калашников".) Така мина бързо и неусетно целия месец, в края на който положихме и военната клетва, на 30 септември, събота.

Но на предния ден, както бяхме облечени с парадни дрехи след поредната тренировка за клетвата, изсвириха сигнала "бойна тревога" и потеглихме на първия пеши поход. Той не беше особено голям, ако го сравним с походите през следващите години – само до мавзолея на Владислав Варненчик, който тогава беше доста извън града. Както и да е, върнахме се, почистихме си дрехите и на следващия ден клетвата. За нея бяха дошли роднините ни от цялата страна, момента беше доста тържествен. И след клетвата – в първия гарнизонен отпуск.

След този ден започна нормалното курсантско ежедневие. Първият час за нашето класно отделение беше "Техническа химия" с преподавател кап.лейт. Борис Изворски, но влиза цивилен човек с гипсиран крак – оказва се, че няколко дни преди това кап. Изворски си счупил крака по време на футболен мач. И започнаха: висша математика, физика, диамат..., лекции, упражнения, курсови работи, изпитвания... нормалното курсантско ежедневие. Но и строева и други военни подготовки, вдигане по бойна тревога, пеши и гребно-ветроходни походи (пешите – повече, като бивш партизанин кап. I ранг Узунов смяташе походите за сериозна необходимост), наряди – училищни и гарнизонни, гарнизонни отпуски, наказания... Всичко имаше. Така се изпълниха със съдържание дните, прекарани в стените на Морско училище, Морската АЛМА МАТЕР на България. Януари 62 год. – първи изпити, след това първи домашен отпуск и втори семестър. Юни 62 год. пак изпити, стаж в учебната работилница (тогава беше извън района на училището, зад "понеделничния" пазар – района със складове на СМС-тил ВМФ), след това морска практика в летния палатков лагер на н.Атия (в североизточната част на сегашната военноморска база – тогава беше пусто място с един 50 метров свършено открит кей; незабравим един месец – гребане, ветроходство, морски свръзки, гребно-ветроходни походи...), парад за 9<sup>-ти</sup> септември в София и накрая 20 дни домашен отпуск. След това втори курс, в края на курса ни разпределиха за военния и гражданския флот и кл.отд. 122 се вля в нашето 121. Като отличник имах право на избор, писах търговски флот и ... последва огромен натиск от страна на командирите – да поискам "военен", накрая не издържах и се предадох, с което реших съдбата си... Понякога съжалявам за това, не видях държави, пристанища и морета, но ... Последваха трети, четвърти и пети курсове, практика на военни и граждански кораби (военните механици имахме само една практика на граждански кораби – в Черно море), подготовка на дипломната ми работа "Стенд за лабораторни работи – Следяща система за рулево управление" с ръководител преподавателя ни по "Електрообзавеждане на кораба" кап.лейт. Александър Цанев, защита на дипломната работа и държавни изпити, следдипломен стаж (аз бях в г. Бургас на рейдовите тралчици – РТЦ, на които по-



7<sup>-ми</sup> курс, подготовка на дипломната ми работа

следдипломен стаж (аз бях в г. Бургас на рейдовите тралчици – РТЦ, на които по-

желах назначаване след производството). И производство в първо офицерско звание в гр. Велико Търново на 25 септември 1966 год.



*След производството  
с жена ми – Вели, аз  
– пак остриган*

Всичко това не можеше да стане без нашите командири и преподаватели. В началото казах кои ни бяха командири. Тогава често им се сърдехме – като започнем от взводния командир и стигнем до Началника кап. I ранг Узун-Смятахме, че прекалено изискват от нас, но сега знам – така се раждат мъжки характери, годни да издържат често големите изпитания в реалния живот, още повече в морския (слушал съм от колеги работили на чужди кораби – когато кажат, че са завършили военноморско училище – веднага са придобивали поне едно качество в повече пред другите кандидати). Да, случваше се някои и да са прекалявали понякога, но такива бяха времената и изискванията към командирите. Някой помним с много добро чувство, някой не до там, но поне за мен от прекалено взискателните е останало само леко горчиво чувство, примесено със смешните моменти. И все пак, нека спомена най-обичаните от нас командири: ст.лейт. Христов – взводния ни командир в I<sup>-ви</sup> и II<sup>-ри</sup> курс, кап. III ранг Здравков – ротния ни командир от втори курс до края (май бяхме в 4<sup>-ти</sup> курс, когато го произведеха в звание кап. III ранг и как викнахме за първи път "Здраве желая, другарю капитан трети ранг!"), кап. III ранг Насков – батальонния ни командир – много строг, но принципно не превишаващ нормата, а когато можеше – премълчаваше по мъжки. Тук няма да разказвам за моите наказания и поощрения – от всичко има, от арести и без отпуск до извънреден домашен отпуск и гарнизонен с преспиване...

И за преподавателите ни мога да говоря много – ние имахме прекрасни преподаватели, едва ли мога да посоча повече от 3-5 човека, които да не са ни грабвали още от първата си лекция. Като механик мога да напиша повече за преподавателите от общо техническите и инженерните катедри. Разбира се, трябва да започна с Христо Грамчев, незабравимия ни преподавател по висша математика (аз имам определено влечение към математиката още от средното си образование); началника на катедра "Теоретична механика" кап. II ранг Цветан Папазов, за когото се носят легенди в сърцата на курсантите, имали честта да слушат неговите лекции (аз също мога да разкажа не една и две случки, които показват неговите знания и най-вече умението му да ги поднесе на курсантите – например влиза за лекция, казва темата и след това замълчава ... няколко минути минават и след това казва "Другари курсанти, в момента забравих как трябваше да ви поднеса материала, но измислих нов начин – да го видим... и в края ни казва "Така е добре, който иска да доклавда на изпита по този начин, който иска от учебника...") и преподавателите от катедрата: задължително трябва да кажа топли думи за една от легендите на Морско училище кап.лейт. Емил Станчев, който на нас ни преподава две дисциплини – "Теория на машините и механизмите" (ТММ) и "Динамика на ДВГ" – това беше преподавател, винаги намиращ думите които извикват твоето внимание, но и с вечната си усмивка ни караше да приемаме всичко по най-добрия начин. Кап.лейт. Стоян Кюлджиев – към когото аз лично изпитвам огромно уважение и може-би



поради това обикнах дисциплината "Съпромат"; ст.лейт. Кирил Медникаров, ст.лейт. Крум Михайлов. В катедра "Механична технология" кап.лейт. Коста Керемедчиев, кап.лейт. Коста Стоилов, кап.лейт. Цвятко Дончев, кап.лейт. Костадин Янков и разбира се току-що назначената преподавателка по "Металорежещи машини" инж. Снежина Станоева (Снежито), с която курсанти от нашето кл. отделение имаха запомнящи се преживявания (може за някои от споменатите преподаватели и да съм объркал катедрите); от катедра "Електротехника" (към електродисциплините винаги съм имал предпочитание в сравнение с тези по ДВГ, което се реализира с дипломната ми работа) задължително започвам с началника ѝ кап.лейт. Панайот Хлебаров – един изключително ерудиран офицер в областта на електротехниката (завършил Морско училище с така наречените "студентски випуски" и практически едновременно завършил като задочник прекъснатото си образование в Софийската Политехника), но запомнящ се и с музикалното си дарование и речта му, наситена с тънък хумор (и за него примери мога да приведа много, тук ще спомена два): началото на лятото, коли минават по пътя за Златните пясъци и от прозореца на зала № 1 кап. Хлебаров казва "Какви коли а, а офицера Хлебаров – пеш ходи и след няколко дни гледаме едно трабантче изпърпорва нагоре и от него слиза Хлебарката (както му казвахме ние); лекция по Обща електротехника и изведнъж ни в клин ни в ръкав Хлебаров изгърсва "Другари курсанти, знайте, че най-много обичам три неща – електротехниката, жена си и цигулката (не съм сигурен за реда на изброяването), след него задължително кап. III ранг Григор Григоров и кап.лейт. Александър Цанев, но и другите офицери от катедрата, от катедра "Корабни силови уредби разбира се за легендата на катедрата, тогавашния ѝ началник кап. II ранг Атанас Вълчев. Разбира се, не



*Аз и Богдан Угърчински с преподавателя ни Панайот Хлебаров в София, 2001 год., при отбелязването 120<sup>та</sup> годишнина на ВВМУ "Н.Й. Вапцаров"*

изреждам всичките си преподаватели, не на всичките си спомням имената – минаха много години от тогава, други не са оставили ярки впечатления в мен със своята работа – във всяко учебно заведение винаги има преподаватели с различна степен на уменията си и обаянието, което оставят в сърцата на обучаваните. Но накрая ще спомена още едно име – кап.лейт. Васил Василев, известен на много випуски курсанти, независимо навигатори или механици, но ако не кажа "Зоро", много не биха се сетили кой е този – преподавателя ни по "Основи на навигацията". Все пак, макар и механици, ние бяхме първо моряци.

Тогавя във военните училища не бяха разрешени хабилитации и научни звания, но открояващите се имена, достойни за това, бяха не едно, което се потвърди в по-късните години. И отново ще изброя някои от тях – Христо Грамчев (носител на орден "Кирил и Методий I степен", починал по време на лекция пред курсантите), кап. II ранг Цветан Папазов (по-късно кап. I ранг, професор, доктор на техническите науки, почетен изобретател) и кап.лейт. Емил Станчев (по-късно кап. I ранг, професор, доктор на техническите науки, заслужил деятел на науката и техниката и след



напускането на Морско училище беше два мандата ректор на МЕИ, Варна), чиито орелефи са в "Алеята на преподавателя"; но и каплейт. Панайот Хлебаров (по-късно кап. I ранг), каплейт. Стоян Кюлджиев (по-късно кап. I ранг д.т.н.), каплейт. Коста Керемедчиев (по-късно кап. I ранг д.т.н.), които са все още в нашите редици и чувам, че все още някои от тях четат лекции като хонорувани преподаватели.

Имаше ли и други случки, емоции в курсантското ежедневие? Разбира се, та ние бяхме младежи на 18-24 години, които не могат да бъдат отделени от останалата младеж в България, нищо че бяхме зад оградата на Морско училище, на казармен режим като срочнослужещи войници, цели 5 години. В първи курс аз помня няколко ярки спомена: в първите дни на октомври се появиха петокурсниците мичмани – сутринта ние сме строени за закуска, а те слизат от стълбите между централния и западния корпуси и си влизат в столовата да закусват, така, без строй; за посрещането на Новата 1962 година ни бе организиран в столовата тържество с поканени момичета, които изпратихме след 1 часа по домовете им; забавата със средношколския Софийски лагер (май нямаха нито едно момче в лагера) в гр. Мичурин (сега Царево) по времето на гребно-ветроходния поход от н. Атия до гр. Ахтопол и обратно и бурята, която ни задържа в гр. Приморско при връщането ни от този поход. Във втори курс: на мен ми предоставиха работата в радиоуредбата на училището, а с това и първото ми голямо наказание от 5 дни арест точно преди посрещането на Новата 1963 година, която посрещнах заедно с Миладинката (Димитър Миладинов, по-късно гл. механик в БМФ) в ареста, но и там ни бе донесена бутилка вино за двамата и дойдоха момичета на свиждане – как трепери началника на караула съм си представял по-късно. Но затова, че бяхме в ареста -избягнахме с Миладинката рязането на нашивките на почти цялото класно отделение, което си беше допивало в мазето на училището...; а аз след това предадох управлението на радиоуредбата на редовия матрос от домакиния взвод Александър Йосифов – сега известен български композитор. В трети курс: шефската ни работа с момичетата от Медицинския техникум, от което "пострадахме" няколко курсанта, т.е. бъдещите ни съпруги си ги избрахме из между тях (или те ни избраха – кой знае), аз съм един от тях; не помня точно кога, но май беше през февруари 1964 год. празнувахме почти цяла нощ половината срок на обучението ни – как ни изтърпя дежурният по училище не помня вече; учебната практика на танкера "Янтра", през лятото, която аз и приятеля ми Драго Янев изкарахме с остригани глави – пак арест, след като цялата група за м/т "Янтра" излязохме в града сами, цивилни (поточно искахме да излезем в нормален гарнизонен отпуск в неделя, но не ни пуснаха защото войнишките ни книжки били събрани – нищо че не сме наказани, бил е почнал стажа ни; но тъй като танкер "Янтра" закъснява, още не ни дават моряшките паспорти), но само ние двамата имяхме късмет да срещнем началника кап. I ранг Узунов (а той има феноменална памет и разпознава възпитаниците на Морско училище отдалеч – в това аз се убедих многократно по-късно в София). В четвърти курс вече бяхме много старши випуск, дисциплините една от друга по-сериозни, приятелката ми напусна Варна и в паметта ми не са се запазили цветни емоции, които да описвам тук, изключение е само заповедта на Министъра на отбраната за въвеждане на държавен изпит по физическа подготовка – сеира беше с курсантите от випуска преди нас, които бягаха на тез проклети 3 км. крос.

Пети курс си е пети, последен курс, аз станях помощник взводен на четвъртокурсниците от кл.отд. 211, за механиците писане на дипломна работа в продължение на 4-5 месеца (а моята включваше и практическо изпълнение на стенда за лабораторни работи – питал съм се дали се пази този стенд все още някъде по складовете, по-късно проверих в катедрата – нищо не знаят за него...) и подготовка за държавни изпити по Научен комунизъм и Физическа подготовка; по средата аз успях и да се ожения официално (на 1 януари 1966 год.) – малко от нас направиха това през курсантските си години, като за това някои от тях лежаха в ареста вместо да имат меден месец; аз едвам успях да се класирам за тройка на изпита по физическа (другите изпити: дипломна работа – 6, научен комунизъм – 5) – и сега не плувам добре, а на гимнастическите уреди...



*Екипажа на ППК 273 от 96 ДОХР с командир ст. лейт. Илия Обретенов, пролетта на 1967 г.*

Академия связи, Ленинград, СССР. Е, съветските другари в последния момент измениха мястото и мъничко специалността – обучавах се 4 години в Киевското Висше инженерно радиотехническо училище на РТВ-ПВО на страната (КВИРТУ РТВ-ПВО/с). Много по-късно разбрах, че от това училище са излизали основните специалисти за управление ракетните комплекси на стратегическите ракетни войски и на командните космически пунктове.



*Аз с група български офицери и с ръководителя на дипломните ни работи в КВИРТУ подп. инж. Николай Балясников и асистента в катедрата*

Завършвайки Морско училище, ние започнахме своята реализация в морските професии. Кой по-успешно, кой не толкова, като не винаги показател за реализацията е оценката от изпитите в Морско училище. Аз започнах като механик на противопожарен катер (немски проект L26) в Бургаската ОХРА – 3 години и още една със същия кораб в Брегова база, Созопол (тогава имаше такова поделение). През 1970 год. издържах конкурсен изпит за обучение по специалността Военна кибернетика в

След завършването ми бе предложено да кандидатствам за научен сътрудник в сектор "ВМФ" на ВНИИ-ГЩ (Военно Научен Изследователски Институт към ГЩ) по автоматизация на управлението на войските, т.е. института, внедряващ използването на ЕИМ в БНА. И тук беше втория от кръстопътите ми – едновременно ми бе предложено да кандидатствам и за преподавател в катедра "Кибернетика" във ВНВМУ. Натеза на първо място думата **научен институт**, е ... имаше и други аргументи... И избрах Института в София. За мое съжаление в края на първата година, вследствие на спречкване "Кой да води бащина дружина", т.е. кой да ръководи автоматизацията във флота, бе спечелено от Щаба на ВМФ – морският

сектор в Института бе разформиран. На офицерите от сектора ни предложиха място в друг сектор на Института или връщане във Флота, без да е ясно точно къде. И тримата – кап. III ранг Дончо Турийски, кап.лейт. Тодор Вацов и аз – избрахме Института, но сега знам, че поне за мен това беше грешка... Там и завърших офицерския си път в края на 1990 год. като научен сътрудник I степен, началник на



*Получавам награда от Началника на ВНИИ-ГЩ полк. доц. инж. Аладжов*

секция "Програмно осигуряване за персонални компютри". След първите съкращения на щатовете в процеса на демократизация на страната ми бе предложено друго място в МНО, но аз отказах. Е опитах се тогава да се кача като механик в търговския флот, но Директора на БМФ тогава, Митко Мавров – съви-пускник и приятел, отказа с аргумента, че последния випуск механици все още не е качен на корабите, а вече изтича месец декември... И от лятото на 1991 година – пенсионер. Последвах и още години трудо-ва дейност, но вече с реализация далеч от военната служба и морето.. Навсякъде се занимавах с обработ-ка на данни с компютри, и струва ми се, че се справях по възможно най-добрия начин. Считам, че навсякъде където съм работил – първо като механик на кораб във Флота, после като научен сътрудник в Института и накрая в тези фирми, в които работих, не посрамах званието Възпитаник на Висшето военноморско училище "Никола Вапцаров".



**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, класно отделение 121**

### **Весели спомени**

**инж. Константин Господинов, кл.отд. 111**

Прочетох написаното от Ицо Калев и ми се прииска и аз да напиша нещо.

Ние бяхме събрани млади и здрави момчета. Общо взето ежедневието беше скучно и какво могат да направят тези момчета за да го разнообразят, освен с малко "солени" шегички. И тъй като агенция "партенка" работеше безупречно, нищо не оставаше покрито и се разнасяха какви ли не клюки.

Помня, говореше се за един гаф в един от старшите курсове. Общо взето ние знаехме кога ще ни "тревожат" и тогава действаха зевзеците. Та в този курс били събрани най-високият и най-ниският. Разменят панталоните и високият се оказва с панталони до колене, а ниският ги навива. Или друго: връзват на някого двата кра-чола и когато засвири "ръченицата", той закъснява за строя. Съответно получава наказание.

В трети курс бях отделен командир в един от младшите курсове. В часовете по самоподготовка трябваше при тях да има младши командир. Отивам аз и виждам, че вратата е заключена, а от вътре се чува смях. Когато ми отвори, виждам че единият от новобранците реже парчета от една барета и ги поглъща, а около него кикот. Изпълнява се бас. Леле, като тръгна една клюка.

Същата година, аз събрах в къщи моите съкурсници – да посрещнем Новата година. Всички се изпонапиха, а аз останах да помогна на майка ми, да прибере и... закъснях от отпуска. Не се мушнах през оградата и ме изловиха. Не знам защо не ме вкараха в ареста, каквато беше практиката, а получих "три седмици без отпуск". После Пенчита пусна слух, че толкова съм бил пиян, че съм искал да вляза през решетките на вратата. Още много може да се пише: и за целувките, с които моите съкурсници черпеха момичетата, защото не можах да ги изядат (пак за бас, разбира се); и за това как ми лепяха писмата по тавана; и за това как някои нарочно не събличаха униформата, за да правят впечатление. Макар, че комендантските ни гонеха като мръсни котета.

Повечето командири имаха прякори, а ние се наричахме като тях, но умалено. Ние например бяхме "сомчета", от прякора на кап. Здравков. Така и при кап. Радев, тоест "Ръбатия". Той беше колоритна личност. Когато излезеше пред "школьниците", всичко се умълчаваше и се смееше на "бисерите" му. Веднъж той запалва вестници в умивалнята и крещи: "Дневальный, пожар в умивалнята". Школьника обаче излиза тарикат. Грабва кофпомпата и изгасява пожара. Половината от водата обаче върху Ръбатия. А той ухилен до уши. Вечерта награждава школьника. Имаше си един любим "школьник", който се казваше Сеферов. Веднъж го наказва, но идват да го видят родителите му и взводният го пуска в отпуск. На другият ден Ръбатиет вади школьника пред строя и му се кара: "Школьник Сеферов, защо излязохте в отпуск." Ама аз другарю капитан, баща ми, кап. Кокалов..." "Какъв е кап. Кокалов, командир ли е, ранг ли е. Не ви питам! Говори!" Или "Картечарите да излязат пред строя и да смажат последните." Или пък "Защо си гумен бе младежо?" – защото школьника бил в строя с гуменки. Ами това: "Кой живее в това шкафче". Ако някой се опита да опише неговите "ръбизми", ще трябва да издаде цял сборник.

Аз спирам до тук. Нека и други да пишат.

### **Как не влязох в ареста**

инж. Константин Господинов, кл.отд. 111

Някога се говореше, че който не е лежал в ареста през военната служба, той не я познава. Ето аз, например, имах няколко такива "възможности", които не се "реализираха". Не знам, как да си обясня това. Може-би командирите ми са били снизходителни към моя буен нрав, характерен за повечето млади хора. Може-би съм имал "ангел – хранител", или което е най-вероятно, съм имал късмет.

Бяхме в първи курс. Трябваше да правим "марш – наскок". Отидохме на разклона за Винаца и от там – който както може. Аз като "тарикат" реших да съкращавам пътя, но така, че да мина покрай нашето лозе и да се наям с грозде. Мисля,

че с мен беше Ицо Калев. Не помня какво направи Ицо, но аз се залостих до една лоза, ядох до насита и "росен-росен" се прибирам с голямо закъснение.

На Черното КПП, обаче, ме чака взводния кап. Савов!

– Сега какво да те правя? Избирай: Пет дни, или един месец!

– Много е един месец! По добре пет дни!

– Марш, магаре такова, докато не съм те ошамарил!

Размина ми се.



Мисля, че беше през същата година или в началото на 1962. Не помня точно. Бяхме в гарнизонен караул на "Траспетрол". Беше много студено. Това го помня добре. В караулното печките бумтят, всичко вътре спи. Аз подчаци пред караулното. Ще ги пазя. Да, ама седнах на пейката и заспах. По едно време някой ме дърпа. Беше началника на караула – Стефан Попов /отдельонния ми/:

– Какво правиш? Всички ни ще изловят!

На канала часови беше Наско Вълканов, а срещу него коменданта на Варна, полк.Гевезов. Къде ли се помъкнал в такова време? Напира, ама Наско го държи на мушка и не го пуска без караулния началник. Този път съобразителността на Наско ме спаси.

През лятото на 1962 съм в гарнизонен отпуск и се прибирам. Много мразех белите ръкавици и не ги носех. Изведнъж срещу мен патрул. Прибраха ме в комендантството, за нарушение на формата. Стоя там и чакам някой да ме освободи. Най накрая ме пуснаха, но дежурният офицер ми заповяда да се явя на комбата. Трябваше да му докладвам, че съм наказан с пет дни арест. Явих се, но "пропуснах" за наказанието. Кап. Илиев приемаше нови курсанти и ме прати при взводния. Как се получи не знам, но кап. Борисов не ме наказва. Пак ми се размина.

В трети курс за Нова година се събрахме в къщи да я посрещаме. Аз останах да прибера и закъснях. На портала ме изловиха без книжка, защото я бях дал да я върнат навреме. Закъснях със седем минути, т.е. трябваше да лежа седем дена. Но бях отделен командир и ротният кап. Кляшев се възпротивил. Пак ми се размина.

Особено "преживяване" имах през лятото на 1964 след трети курс. Пращаха ни един месец на бойни кораби и един месец на търговски. Попадах на единия от ескаерите и то на Флагмана. На кораба имаше един старпом, когото матросите много мразеха. Казваше се мисля Спиридонов, но матросите го наричаха Скорпиона. След доста перипетии успях да намеря място за спане в рундушкия (старшинския) кубрик. Чувствах се добре и броях дните с нетърпение. Но започнаха учения и мен ме изхвърлиха оттам. Трябваше да спя на хамаци в матроския кубрик. Дадоха химическа тревога. Трябваше да излизам на палубата с надянат противогаз. Да, ама палубата нагрята до 40 градуса. Останах в кубрика. Там ме излови Скорпиона и то без противогаз. Наказа ме 7 дена и заповяда да докладвам, че съм наказан. Това

означаваше, че трябва да лежа в ареста, докато другите се разхождат в цивилни дрехи. Е... рискувах и спечелих. Премълчах и ми се размина.

Последният път, когато имах "шанс" да бъда арестант беше вече в четвърти курс. През тези години, аз вече "стара кримка", когато бях в отпуск, често обличах цивилни дрехи. Веднъж, обаче, така пременен отивах някъде на гости. Изведнъж насреща ми батальонния командир кап. Пенев (Рахат-бей). Погледна ме и нищо не каза. Викам си: "Не ме позна".

Не ме позна ли ?

В понеделника, точно излизам от спалното помещение и насреща ми кап. Пенев.

– Тръгвай с мен!

Води ме при Сома.

– Верно ли е? – пита Сома.

– Съвсем не!

– Тогава, Здравков, накажи го, щом отрича!

Разбрах, че този път измъкване няма. Влизам в ареста като поп.

– Виноват, другарю капитан!

– "Виноват" не оправя положението. Свободен си за сега!

Но пак не влязох в ареста!

Така и не можах да спя върху "Бриджит Бардо", "Клаудия Кардинале", или както наричахме нарове в ареста.

### **За жена ми ...**

**инж. Константин Господинов, кл.отд. 111**

#### **ДЕН СЛЕД ДЕН...**

Ден след ден годините отлитат,  
само спомени остават, греят,  
а мисълта жестока тлее:  
тебе никога не ще те има.

Славей във гората  
на своята другарка пее,  
а болката по тебе във душата  
все така вилнее.

Понякога ти идваш във съня ми,  
тъй жизнена и мила,  
чакам звънкия ти глас да чуя,  
напразно, ти безмълвна си отиваш.



## Спомени

инж. Константин Господинов, кл.отд. 111

Румене, реших най-после да опиша един-два случая от моята работна история. Да видим какво ще се получи...

Описвам първо една случка, която се случи с мен, когато работех в Корабостроителния завод. Беше 1966 или 1967 год., не помня точно. Имах за началник един бивш колоездач, който казваше "Като видя инженер, виждам червата си". Това разбира се не беше причина, когато трябва да се остава след работно време, да оставя "новобранеца". Тогава разширението не беше готово, големите кранове ги нямаше и главните двигатели ги пускахме с плаващия 100-тонен кран, а той идваше към 9-10 часа вечерта. Разбира се, от корабостроителното бюро остава новобранеца, т.е. аз. Пускаме двигателя и изведнъж забелязвам, че салника на гребния вал пропуска вода. Часът е 1 през нощта. Помпиери няма. В завода мъртвило. Ами ако наводним машинното? Какво да правя... Викам груповия майстор на монтьорите.

— Славчо, какво да правим, провери ли набивките?

— Да, липсват няколко реда — отговаря той! — Ако добавим набивки и притегнем, може да спре.

От къде набивки в 2 часа през нощта. Ами ако потопим кораба, мен ще обесят. Изведнъж нещо ми щукна. Викам му:

— Вие нали имате склад, там няма ли?

— Има, но е заключено, аз не мога да го отворя!

Не можеш ли? Грабнах един боен чук, разбих склада, добавихме набивки, притегнахме салника и спряхме водата. Отидох си в къщи към 3.5 часа, но съм не ме лови. Отидох на работа на другия ден много рано, видях че всичко е наред, направо при директора. Като му разказах, той побесня, изпонаказа сума ти народ. А на мене нищо. Слава богу, че се размина, знаете какви бяха времената тогава. А го изтълкуват като диверсия, щях да изгния в затвора. Така се работеше тогава. Това не могат да почувстват сегашните мамини момченца.

Размислих и реших да опиша още само една моя история, след като не ми подновиха договора в БМФ. Защо? Има защо. Мисля, че ако започна да описвам всичко случило се, ще излезе като автобиография. А това сигурно ще е досадно. "Я го виж тоя, винаги е вървял срещу течението, а сега се оплаква от преживяното." Аз не искам да изглежда така, не се оплаквам. Животът ми наистина беше труден, но това е карма, с нищо не можеш да го промениш. А съм сигурен, че никъде не е "по мед и масло". А моята идея е да провокирам и други, които са били на брега, да пишат. Няма начин да няма интересни неща.

През 1994 година, след като изтече договора ми с БМФ (там бях 5 месеца на чартър), останах без работа. Сега накъде. В Института не исках да се връщам, там "климата" никога не ми е харесвал. Интриги, клюкарства, изобщо рафинирана мръсотия. Отидох при Сашо Първанов (в бившия ДИК, сега ИА "МА"), да го моля за

помощ. Сашо ми каза "ще се опитам, но в портовия флот". Казвам – О'К. Оказа се, че там има място само за мотористи. Къде ще отида, ще приема. Тогава технически директор на пристанището беше Румен (забравих му фамилията, нали вече сме почти кукуригу). Реших се, няма накъде. На единия от влекачите беше Бероеца (Димитър Димитров, кл.отд. 121 – който е забравил или съвсем не знае кой е Бероеца). Прибирам се в къщи и по пътя срещам един мой съученик от гимназията, на когото съм помагал по математика.

– А бе ти луд ли си! С две дипломи ще ставаш моторист! Върви в завода, там те познават и знаят, какво можеш.

Той беше капитан на един от влекачите. Е, отидох в завода. В един момент ме търсят от двете места. Ами сега? Заповедите за назначение готови и на двете места. Остава да подпиша. В завода срещнах единия от директорите. Той беше завършил МЕИ, Варна.

– Ние знаем, какво можеш, няма да останеш там!

А какво беше това "там". Ведомствен технически надзор. Т.е. отговаряш за техническото състояние на оборудването. Кранове, котли, СО<sub>2</sub> и пропан-бутанови уредби. Подчинен на началника на "Охрана на труда", който беше с диплома на инженер, която не знам как я е взел. Пълен неграмотник и некадърник. По цял ден спеше в заключената стая. Заплата получавам от завода, а съм подчинен на градската инспекция. Казвам си – махам се. Отивам пак в портовия флот, но от там ми показаха среден пръст "ти оплеска пътеките си". И с право. Няма как, ще се примиря, иначе – глад. Почвам да проверявам, да съм на ясно с нещата. Където пипнеш, мирише. Котлите бяха стари, без икономайзери, мазутни, работят през 2-3 часа, по проект трябва да произвеждат прегрята пара. Защитата беше едни стари баланси с топузи, не проверявана кой знай от кога. Ами ако гръмне някой котел, кой гори – естествено бушона – т.е аз. Термометри няма, дневници не се водят. Директора по мощностите-електроинженер. Пълен хаос. В кислородната станция, където се изпитваха бутилките-не се знае кой влиза, кой излиза, кой каква бутилка взема! Анархия! Докарали незнайно от къде 200 бутилки, които нямат сертификати, не се знае от къде са закупени. Крановите пътища, по които се движат крановете, пропадат, крановете подскочат и непрекъснато горят роторите на колелата. Директорите тези неща не ги интересуват, те гледат плана, иначе ще ги сурнат от поста им. Ако не дай боже стане нещо, има бушон – т.е. аз. Само че този бушон е "гърмян заек".

Казах си трябва да направя нещо, иначе кой знай. Ходих няколко пъти в инспекцията и полека-полека започнах да слагам нещата на място. Колко пъти се карах с директорите...

На всичкото отгоре моя тъй наречен началник, започна да се бърка в моята работа и да я проваля. Не се стърпях и му казах "не се бъркай в неща, които не разбираш". Онзи отишъл при директорите (единия му беше приятел и го влачеше). В резултат ме понижиха в длъжност за 6 месеца. Това беше третото ми наказание. Искях много пъти да се махна от там, но директно ми казаха "Няма по-добър от теб". Е намериха ми друга канцелария, защото оня тъпанар не можех да го гледам.



И така докато закрият завода. Последните 3 години от стажа ми бяха "ел. поддръжка" по курортите.

Исках малко да пиша, но пак стана много. Ако искаш Румене, съкрати го. Но ако опиша всичко, което съм преживял, ще стане 5 пъти повече. Но ми се струва, че навсякъде се оправях в трудните ситуации. Е, и поради това често "гърмях". Може-би заради всичко това, когато ме прибраха в ОГТ (отдел Главен Технолог), Анчева, моята началничка казваше: "Ти 3 години беше в окопите, тези тук (колегите ми) нямат твоя опит." Кольо Андреев (кл.отд. 112, в последните си години директор на корабостроителния завод), бог да го прости, казваше "Тино е корпусник по документ, но слага половината механици в джоба си". Да си призная, това гъделичка самочувствието ми!



**инж. Константин Господинов – ТИНО**, класно отделение 111

### **Ние и Морското!**

**инж. Христо Калев**, кл.отд. 111

Морското училище!? Като юноша имах големи предубеждения към военните. Затова, макар и сирак, станах курсант само заради изключителните молби, а и настоявания, на майка ми. Оказа се обаче, че то ми даде много повече, отколкото предполагах. Умишлено не се спирам на образованието (то може да се получи и другаде!), а преди всичко на останалите личностни качества. Примери? Не само аз, но и съвипускниците ми се уверихме, че е възможно: да спим повече от сто души в едно помещение – без интриги, скандали, оплаквания и т.н.; да отидем да играем мач след 50-километров поход; само за 5-10 минути да завършим личния си тоалет и се подготвим за излизане; да организираме дейностите си така, че да ги изпълним навреме, но без да пречим на другите; да ценим реда и точността в широкия смисъл на тези понятия; за не повече от 4-5 дни подготовка да вземем успешно който и да е изпит; да не се оплакваме ако сме нощен наряд преди изпит; да запазим индивидуалността си макар и живеещи в колектив; да ценим колегиалността и приятелството независимо от неизбежните разногласия; да се борим упорито за правата и идеите си ...

Понякога чувам: "И все пак, вие от Морското излизате малко "смачкани" и "с капаци на очите си". Само се усмихвам: "Познато!" Защо обаче не забелязваха това много от най-хубавите и умни момичета, които ни обграждаха? А и огромният брой кандидати за Него? Защото то беше и си остава Институтция!

### **Случки**

**инж. Христо Калев**, кл.отд. 111

1. Повечето офицери в Морско училище си имаха прякори. Разбира се, те си

ги знаеха и нямаха нищо против да ги употребят пред курсантите. Доказателство за това е следната случка:

На състезание по хандбал, командирът на ротата на нашите противници кап. Александров постоянно репликира съдията, по-младши по звание от него. Последният започва да се "поддава" на натиска. Възмутени, повечето от нас викат: "У-у-у! Пейзан! Остави съдията да свири по правилата, бе! Престани да се обаждаш!" Ядосан "Пейзана" поиска сметка от нашия командир на рота, също по младши по звание: "Капитан Здравков, защо допускаш курсантите ти да викат против мен, а и да използват прякор? Бързо се намеси!" Последва неочакван за него отговор: "Какво мога да направя? Спорт, емоции...! Те пък на мен ми викат "Сом"!!!!"

2. По време на изпитна сесия, в класно отделение 111 решихме да вземем мерки против тези, които постоянно надникваха в стаята за самоподготовка и ни пречеха. Събрахме няколко дебел учебника и ги поставихме над вратата така, че ако някой влезе, да паднат върху главата му. Закакахме нетърпеливо първата жертва. След известно време вратата се отваря съвсем леко и се показва главата на кап. I ранг Кожухаров, заместник-началник на Училището. Всички мълкнахме и вперихме поглед към "тухлата", която при още съвсем леко отваряне щеше да се стовари върху него. Това обаче не стана. Доволен от тишината кап. Кожухаров даде знак, че няма да влиза и затвори вратата. За късмет "жертвата" се оказа курсант.



**инж. Христо Калев, класно отделение 111**

### **Вместо спомен**

**к.т.н. инж. Михаил Бояджиев, кл.отд. 111**

Когато гледам снимки и се срещам с бивши съкурсанти от Морско училище ме обзема особено вълнение. Причината е в трудните години, прекарани заедно, които неимоверно много свързват хората. За мен тази връзка е свята и я издигам на пиедестал. И така чувствам всички бивши колеги-съвипускници като безкрайно близки приятели. С течение на годините всички ние тръгваме по различни пътища, променяме се и понякога общата връзка изтънява, дори се къса. Имало е случаи, когато бивши колеги са ме засягали с основание или без основание – понякога толкова сериозно, че съм имал причини да ги отпиша от познатите си въобще. Но винаги общото, "Морското училище" в нас ми е давало сили да превъзмогна това. На такива хора аз не мога да се сърдя. Мога да съм временно оскърбен, засегнат, но не и обиден до степен да не желая да поддържам доброжелателни отношения.

Какво друго ми даде Морско училище?

Научи ме на ред, дисциплина, организираност, издръжливост. Не всеки е роден за военна служба, включително и моя милост, но горните качества са извънредно ценни за всеки човек независимо къде живее и в коя сфера се труди. Считаю,

че изпитанията, на които бяхме подложени, не са били излишни или прекалено трудни за да създадат у нас мъжки характери. Морско училище на мен самия ми даде и навика за спорт или по-точно убедеността да обръщам внимание на занимания за поддържане на добра физическа форма. А това за ограничения отличник от гимназията беше едно допълнително прозорче, където той не беше надниквал.

Разбира се, през тези пет години в Морско училище е имало хора или обстоятелства, които тясно погледнато предизвикват негативни емоции. Но за мен отрицателното отдавна е избледняло и изчезнало, останало е само положителното, което свети със собствена светлина. Много ми се иска за всички съвипускници да е така.

Като заключение ще дам обяснение защо настоящият материал е озаглавен "Вместо спомен" и е пределно кратък. Макар и вече не млади, смятам, че трябва да бъдем обърнати повече към бъдещето, каквото и да е то, отколкото към миналото. Погледът назад ни е необходим да видим откъде сме дошли, какво сме постигнали, какви уроци сме получили. И така обогатени да се опитаме да открием общи допирни точки между съвипускниците, които да поддържат огъня на общуване в настояща и бъдеща.



**к.т.н. инж. Михаил Бояджиев, класно отделение 111**

### **За Дичо Узунов, спомен от миналото**

**к.д.п. Живко Магдичев, кл.отд. 102**

Противоречиво е мнението ми за адмирал Дичо Узунов – началника на ВНВМУ. Докато бях в училището, в първите години изпитвах известна неприязън, необоснован страх, предизвикан от военните порядки. Самият той притежаваше изпитателен, строг поглед, който хипнотизираше младите курсанти. От него се страхувах и нашите по низши командири – взводни, ротни, батальонни... До пети курс няхах привилегията да контактувам лично с началника на училището и поговорката "цар далеко, бог високо", ме устройваше напълно. Но, ето че в края на петгодишната ми служба, се наложи да се сблъскам с едно не особено приятно преживяване, предизвикано от неочакван контакт с висшия началник.

В пети курс, вече мичман, с натрупан опит по спазването на дисциплината и уставните порядки ми се случи една случка. Моята приятелка ме изненада с неочаквано признание, че може-би ще ражда. Това беше само няколко месеца преди държавните ни изпити. Имахме вече един такъв случай с колега курсант от нашия випуск. Той беше нарушил забраната да се женят курсанти преди да завършат службата и учението си във ВНВМУ. За постъпката си отнесе няколко дена арест.

Първоначално се стреснах, чудех се с кого да споделя, да търся изход. Един ден, както бяхме строени на плаца, взводният ни командир Пенчо Велев съобщи,

че ще ходим на екскурзия – обиколка на България, целия випуск в началото на м. май. Продължителността на екскурзията щеше да бъде около 10 дена. Накрая той ни попита дали има желаещи, които не искат да ходят на тази екскурзия. Обади се двама трима варненци, които имаха намерение да си останат във Варна, домашен отпуск. Аз също вдигнах ръка, но поисках разрешение по-късно да му кажа причината. В канцеларията на взводният командир събрах смелост и му казах за това, какво съм направил и че вместо на екскурзия, да ми се разрешат няколко дена домашен отпуск, за да отида до моя роден край, по специално в гр. Видин, където да сключа граждански брак. Пенчо Велев помисли малко и след това отсече: "Мичман Магдичев, ти си за ареста. Въпроса ти не е от моята компетентност. Иди при ротния командир."

И така, от взводния при ротния, от ротния при батальонния, накрая стигнах до адмирал Узунов, тогава той беше капитан 1<sup>-ви</sup> ранг. Записах се в канцеларията на Дичо Узунов и зачаках решаващия момент. Беше един след обед, влязох в пълна парадна униформа и малко задавено рапортувах: "Другарю капитан 1<sup>-ви</sup> ранг, явявам се по личен въпрос". Последва: "Кажете другарю мичман".

И аз, с малко разбъркан словоред разказах историята си. Молих за няколко дена домашен отпуск, без да губя лекции, защото другите курсанти ще ходят на екскурзия, през това време аз да сключа граждански брак и да направя нещо като сватба във Видин. За цаках с примряло сърце. От далечината, зад бюрото срещнах навъсен поглед на Дичо.

"Вие, другарю курсант, не осъзнавате ли какво нарушение на устава сте извършили. За това нарушение се полага арест, а вие искат домашен отпуск и то по време на екскурзията. Вие знаете ли, защо трябва да отидете на тази екскурзия в края на вашето обучение в училището. Вие ще отидете до нашите исторически забележителности, които следва да окажат голямо възпитателно значение върху вас като офицери."

Едвам отговорих: "Но, аз съм ходил до тези забележителности още, когато бях в гимназията." Може-би това възражение от моя страна наклони везните не в моя полза. Кратко мълчание и началникът отсече: "Никакъв Видин, никаква сватба. Най-много два дни с един ден преспиване тук във Варненския гарнизон. Съобщете моето решение на командирите си. Свободен сте!"

Като попарен, забравил дори да поискам разрешение да напусна, без да изпълня командата "кръгом" се измъкнах навън.

Няколко дни не ми се ядеше нищо, от което някои мои другари съвипускници се възползваха естествено. Те с удоволствие споделяха обедите в стола с мен. Казах и на моята възлюбена да не се кахъри, тъкмо няма да търсим пари за сватбени рокли, костюми и т.н. Тя само отговори: "Ама как така, какво ще кажат нашите." "Ами, може и да не им казваме!" – отговорих без да си повярвам. Последваха няколко телефонни разговора с нашите не дотам ощастливи родители. Баща ми изяви желание да се срещне с родителите на бъдещата ми съпруга. Такава среща беше осъществена в оперативен порядък. Той дойде във Варна с влака от Видин, като отседна в хотел "Мусала", един от най-приличните хотели за онова време в

морския град. Очаквах някакво конско от негова страна, но не познах. Дългата ни разделяла, парадната ми морска униформа на петокурсник с мичмански пагони предизвикаха дори умиление в погледа му, а не някакъв укор. Чудех се откъде да започна моя разказ, но той ме слушаше разсеян. Накрая попита, кога и къде ще се види с булката и нейните родители, като вметна, че това трябва да бъде скоро, защото носеше в една голяма чанта едно цяло опечено агне. Дамаджаната с вино беше 7-8 литрова, за нея грижата не беше голяма, но агнето можеше да се вмирише, ако стои по дълго време. Казах му, че тъста и тъщата го очакват вече с нетърпение у едни роднини, които не живеят далеч от центъра на града. Оказа се, че агнето за малко да не стигне. Варненци не си поплюваха, а и коремът на вуйчото на моята благоверна бъдеща съпруга се оказа с размерите на кит. Импровизираният годеж мина неусетно, без да бъде уточнена една важна подробност – ще се прави ли сватба или не. Моите обяснения за военните порядки във ВНВМУ и категоричната заповед на Дичо Узунов будеха недоумение в сътрапезниците, което не попречи дамаджаната да бъде пресушена. Разделихме се в не особено добро настроение, продиктувано от неизвестното бъдеще.

В Морско училище животът си течеше нормално, по разписание, никого не беше го грижа за моите кахъри. Все пак, намери се един човек, който неочаквано забелязал необичайно забитият ми поглед в асфалта ходейки по плаца, да ме спре и попита: "Какво ви е мичмане, я по-бодро стъпвайте. Когато вдигнах очи изтръпнах. Беше заместник началника на училището, кап. 1<sup>ви</sup> ранг Кожухаров. Започнах да пелтеча, той се спря и ме заразпитва за подробностите около моята клета съдба. Наистина, не очаквах такава заинтересованост. И без да се съобразява със строгите заповеди на Дичо Узунов, от който трепереха моите преки командири и не смееха да ме пуснат в отпуск, този човек, висш офицер, много често усмихнат, ми заповяда: "Идете и ми донесете военната си книжка." Не повярвал, забравил да козирувам, хукнах към канцеларията на моя взводен командир. Пенчо Велев, не повярвал на сто процента, ми казва: "Магдичев, да няма грешка." Извиках: "Съвсем не, ако не вярвате, вие занесете книжката ми." Разбира се, той не посмя, а аз от радост за малко да не извърша по-голяма глупост от всички глупост, които бях извършил през всичките пет години прекарани в любимото училище. В какво се състои глупостта. Кожухаров ме пита, колко дена ми трябва за сватба, а аз отговарям 3-4 дена стигат." Ужас! Как можах да го измисля. Той се смее и пита: "Как така бе мичмане, кога ще стигнеш до Видин, кога ще се връщаш назад, кой ще преспи с булката. Колко дена ви е екскурзията, нали 10 дена, я кажи датите."

Разписа ми книжката за 10 дена домашен отпуск.

Това е то "Човек," с главна буква. Никога не забравих жеста на кап. Кожухаров.

И какво се случи по нататък, животът ме сблъска с този човек след много години още веднъж, но това е друга история.

Интересното е, че аз не останах с лоши чувства към Дичо. Той по принцип беше прав. На курсантите от ВНВМУ беше забранено да се женят преди да завършат образованието си. Точка! Какво ще стане ако всички започнат да правят деца,

преди да могат да ги изхранват. Трябва да има ред в тази държава. Какво става днес? Жени раждат, без брак, дори понякога не знаят трите имена на бащите на децата си. Живеят си без брак и толкова!!!!

Абе, светът се обърка!!!

### **Спомени**

к.д.п. Живко Магдичев, кл.отд. 102

След като завършихме Морско училище през лятото на 1966 година трябваше да се явим в отдел "Кадри" на Пароходство БМФ. Предстоеше ни назначение в плавсъстава, където съгласно предварително подписания договор имахме задължение да работим минимум 10 години.

Първият ми кораб, на който се качих, п/х "Родина" беше с парен двигател. Капитанът се казваше Андрей Жеков и за моя изненада ме посрещна лично на трапа. Дадох му записката от "Кадри" и отидохме в салета, където трябваше накратко да му разкажа за себе си. Капитан Жеков беше първият ми капитан, от него научих много неща, които ми останаха за цял живот. Бях назначен на длъжност 4<sup>-ти</sup> помощник-капитан, а след няколко месеца ме преназначиха за 3<sup>-ти</sup> помощник-капитан. Плавахме само в Черно море до пристанище Иличевск, от където товарихме машини, мостови конструкции, чугун за Варна и понякога за Бургас.

В началото на следващата 1967 г. ме извикаха в "Кадри" и ми казаха, че съм включен в екипажа на м/к "Руен" и трябва да заминем за Япония, където корабът бе пред завършване на постройката си. Това беше първият от серията 13,500-тонни въглевози. По това време няколко 9,000-тонни въглевоза бяха влезли в експлоатация и возеха въглища от Жданов (сега Мариопол) за ТЕЦ Варна. По всяка вероятност тук имаше пръст Стефан Царков, който беше старши помощник-капитан на "Руен" и бе заминал един месец по-рано с капитан Николай Мавродиев за Япония. Със Стефан плавахме заедно на "Родина" и там си паснахме като характери. Освен на м/к "Руен", с него плавахме заедно още на 3 кораба, но след като станах капитан се разделихме.

Пътуването ни до страната на изгряващото слънце не мина без преमेждия. За малко да артисаме в Украйна и да се върнем обратно в България. Пристигнахме в полунощ на гарата в Киев. Съобщиха ни по радиоуредбата, че влакът ще има престой около 20 мин. Бях чел някъде, че гарата е известна със своята архитектурна забележителност и реших да слеза да я разгледам. Наистина тя се оказа красива сграда, купих си и картичка. На слизане от втория етаж по широките стълби гледам срещу мене се качва едно момче по чехли и по сако, а времето беше хладно. Този, казвам си, е от нашата група. А тя беше около 40-50 човека, съставена от екипажите на 3 кораба – "Руен", "Вежен" и "Мусала". Казах му да не отива на втория етаж, а да се качваме на влака, защото няма време. Отиваме на перона и ... голям майтап – експресът София – Москва току-що тръгнал. Само двете червени светлини на последния вагон неумолимо се отдалечаваха в далечината. Ами сега? Отиваме на гишетото за информация, откъдето ни упътиха да отидем при "началник вокзала". Той беше с униформа и с една ръка, инвалид от войната. Почакахме малко, идват

още трима или четирима хубавци, между които Манол Манолов и Стоян Петров (Сенко), съвипускници от Морско училище, също като мен 3<sup>-ти</sup> помощник-капитани на другите два кораба. Те бяха малко уплашени и учудени от нашата среща на руска земя в полунощ, не добре облечени за месец март в тези ширини, всичките пленени от красивия "Киевский вокзал". Но "началник вокзала", препатил какво ли не по време на войната, установи радиовръзка с експреса. След като свери нашите показания с тези, получени от нашия водач на групата капитан Василев (по прякор цар Борис), реши да уреди прехвърлянето ни на експреса Одеса-Москва през ж.п. възела гара Конотоп. До Конотоп пътувахме в някакви конски вагони, умряхме от студ. В Москва пристигнахме на другия ден по обяд, никой не ни посреща, чудим се къде са нашите. Знаехме само, че същата вечер самолетът ни ще лети от Москва за Хабаровск.

Добре че имахме малко рубли. Достоверна информация можехме да получим само от милиционер или шофьор на такси. Избрахме втория вариант, може-би защото все пак щеше да ни се наложи да се придвижваме за някъде. Улучихме, защото шофьорът на волгата заяви категорично: "Ваши на pewno посадили в хотел "Метропол", такава практика у "Интурист"." И в действителност, чичката се оказа прав. Само че, нашите оставили багажа си и хукнали на екскурзия из Москва, прибраха се 2 часа преди полета на самолета. За нас остана само разходката по "Красния площадь".

Последвах 8 часа във въздуха, след това отново влак от Хабаровск до Находка, където се качихме на най-големия и луксозен за онова време съветски пасажер "Байкал" и след още 2 денонощия пристигнахме в Йокохама. Пак беше нощ, чакаше ни автобус и след 16 часа по прекрасните японски магистрали се добрахме до корабостроителния завод в Иношима.

А бяхме млади и нямахме умора. И щастливи от възможността да видим свят, нали за това мечтаехме пет години в Морското училище. Една седмица приемахме кораба от завода, всеки съобразно длъжността, която следваше да изпълнява. Аз приемах обзавеждането на третия помощник-капитан: електронавигационните прибори на мостика – радари, пеленгатори, жирокомпаси, карти и др. Впечатлиха ме японските инженери, които сдаваха материалната част, тяхното усърдие и дисциплина. Последва подготовката за първия ни рейс: Япония (Иношима) – Австралия (Пърт) – Италия (Генуа).

Този рейс остана завинаги в моето съзнание, не само защото беше първото ми плаване с презокеански кораб, проплавал два океана, но и защото беше първият български кораб, посетил континента Австралия. Остана като дълбок спомен и една незабравима среща с наши сънародници българи, емигрирали в Австралия в далечните години на Голямата световна икономическа депресия през 1929 г. За нея искам да разкажа по подробно.

И така, след като взехме пилота от котвената стоянка подходихме към кея, който беше празен, може-би имаше само един кораб. Моето място по време на маневра беше на бака и като подготвихме швартовите въжета, виждам на кея се е събрал народ, мъже, жени, някои от тях с цветя в ръце. Помислих си, че след нас

зад кърмата ни сигурно ще дойде някакъв пасажер и това са посрещачи. Изведнъж чувам вик от тъпата: "Само Левски". Успях да взема рупора и да отговоря: "Само Черно море". Застанахме на кея, пуснахме парадния трап, хората се приближиха и какво се оказа? Всичките са българи, дошли да посрещнат първият кораб под български флаг, който посещава континента Австралия, това те научили от местните вестници.

Срещата с нашите сънародници на хиляди километра от България се оказва неимоверно трогателна. Всички се надпреварваха да задават и едновременно да отговарят на много въпроси. Поканихме ги в столовата – моряшкия салет, но там нямаше достатъчно място за всички и затова се напълни и офицерския салет. Искахме да ги почерпим с кафе или нещо за пиене. Отговориха ни, че товаренето на кораба ще отнеме 4-5 дни и ако е възможно корабният готвач да сготви в най-голямата тенджерка боб. Един беловлас с представителна външност господин, председател на българската общност, лекар по професия, попита кой е капитана. След като двамата се запознаха, господинът му предложи всеки член на екипажа да бъде зачислен за времето на престоя на кораба към дадено българско семейство, живеещо в Пърт. По-късно беше изготвен списък и аз се паднах при семейството на бай Пейо.

И така, идва при мен бай Пейо и предлага да тръгваме веднага да ми показва града. Казах му, че този ден съм дежурен и ще бъда свободен на другия ден. Разочарованието му беше голямо. Каза: "Баш на мен ли се падна този късмет!" Но, какво да се прави, казах му да дойде на следващия ден сутринта след 8 часа, тогава ще ме смени 2-рия помощник-капитан.

На другия ден към 7 часа, още не съм попълнил корабния журнал, вахтеният моряк чука на вратата на кабината ми и казва: "Трети, долу пред трапа на кея някакъв господин със страшна кола пита за теб". Слизам и гледам бай Пейо ми маха с ръка. Показвам му часовника на ръката си – много е рано и го каня да се качи на кораба, а той вика: "Чакам те долу в колата". Събуждам "втория", набързо му сдавам дежурството и обличам по-новите си дрехи. Качваме се в колата и казвам: "Бай Пейо, нали ти казах да дойдеш малко по-късно. Каква е тази кола, много е хубава, колко струва? И наистина гледам: автоматични скорости, малък хладилник, тапицерия – шик!

Бай Пейо кара колата и започва да разказва историята си. Емигрирал от България през 1929 г. по време на започналата световна икономическа криза. Близко 15 години заедно със съпругата си работели като общи работници при строителството на пътищата на Австралия. Спали в палатки, там се родили и отгледали децата си. След като събрали малко пари се установили в град Пърт. Той работел като монтьор, по-късно създал собствен автосервиз и в момента в неговата фирма работели 15-20 работника. Успял да изучи синовете си и да построи собствен дом.

Разгледахме централната част на милионния град – високи небостъргачи, магазини, музеи, а на обяд бяхме в някакъв ресторант за да хапнем набързо. След това ме заведе в ботаническата градина, която била световно известна. И наистина видях най-дългото дърво в света – 150 м. Не ми стана ясно как са го докарали дотук и



къде е отсечено.

Привечер се отправихме към дома на бай Пейо и по пътя той ми обяснява, че живее на 15 километра от града. Това населено място било предпочитано от по-заможните, които бягат от шума на големия град. Почти всички къщи бяха едноетажни, дворовете заградени с ниски дървени огради и вътре имаше цветя, райграс и плувен басейн. Влязохме в огромен хол с ниски мебели и дебел килим. Бай Пейо извади едни големи фотоси и ме пита за някакъв хотел на Златни пясъци дали е бил вече построен, а аз не бях чувал за него, независимо че живеях във Варна. Попитах го откъде получава тези фотоси, а той казва, че ги изпращали от агенцията за чужденците в България. На кораба ме закара късно през нощта, леко подпийнал. На другия ден Бай Пейо дойде на кораба с двамата си сина, разведох ги из кораба, показах им мостика – моето работно място.

През цялото време на престоя на кораба докато натоварим житото нашите българи се качваха и слизаха от кораба и не можеха да се наприказват. Докторът уведоми капитана, че планират за последната вечер да ни дадат един банкет в някаква тяхна гостилница извън града. Оказа се, че това си е по-малък хотел, построен с общи средства. На долния етаж в една голяма зала бяха подредени дълги маси с бели покривки, а на бара зад тезгяха имаше няколко бурета с вино и бира. На всеки сложиха по една голяма чиния и вътре цяло печено пиле. По-възрастните жени бяха облечени с красиви български национални носии, а някои дори бяха обути в цървули. Докторът и помполитът на кораба му дръпнаха по една наздравница. Музикалният съпровод се осъществяваше от голям японски магнетофон с тонколони. По едно време започнаха индивидуалните изпълнения. Не знаех, че нашият Ганчо Добрев, втория помощник-капитан може така хубаво да пее. Като изви един глас на песента "Битоля, Битоля, мой роден край" и по-възрастните българи започнаха да плачат.

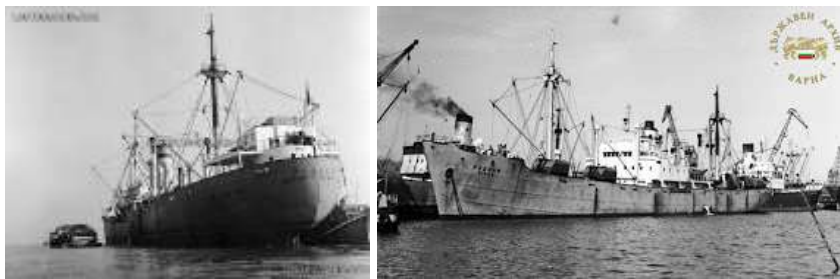
На следващия ден отплавахме. Чакаше ни прекосяване на Индийския океан, малко по диагонала. Имахме теми за коментиране и споделяне на впечатления от незабравимите срещи с нашите мили сънародници, на които съдбата беше отредила да живеят толкова далеч от родината.

### **Моят първи капитан**

к.д.п. Живко Магдичев, кл.отд. 102

Най-после дойде дългоочакваният ден. Бяхме вече свободни птички. Беше лятото на 1966 г. Петте години казарма в Морско училище останаха зад гърба ни. Пред нас блеснаха житата. Много от нашия випуск бяха разпределени на работа в БМФ. В Отдел "Кадри" на Параходството ми връчиха записка да се качвам на п/х "Родина" на длъжност четвърти пом.капитан. Оказа се, че корабът е на рейс и ще бъде в България след двадесетина дена. Поради финансови съображения не можех да отида на квартира или на хотел. Да блъскам път с влака до Видин също не беше разумно. И ето, че птичката реши да се прибере отново в кафеза. Мислех, че няма да има проблеми, вечер през оградата на любимото ни училище, по стар навик да се добера до спалното помещение. През КПП-то не ставаше, защото бяхме вече

цивилни. След няколко дена ме видя един офицер и каза, че така не може да продължавам. Принуден бях да потърся далечен роднина, който ме приюти в една таванска стая.



Две снимки на п/х "РОДИНА"

Всеки ден слизах до БМФ да проверявам къде е корабът ми. Това беше п/х "Родина", натрупал доста годинки, датска постройка от 1944 г., парна машина. До 1951 г. се движел с въглища, а след това на мазут. Качването ми на кораба запомних за цял живот. На трапа ме посрещнаха двама високи мъже. Единият беше с капитанска, леко поизмачкана фуражка. Протегна ми ръка, аз боязливо подадох своята и ... о боже! Последва силно придръпване и аз полетях напред. Неволно се оказах в прегръдките на кап. Андрей Жеков. До него, малко встрани, ехидно се подсмиваше старши пом.капитана Бонев. Забравил съм първото му име. Дълги години работеше в "Оперативна", БМФ. Той ми показва кабината и накратко ме запозна със задълженията ми. Основното беше, че ако нещо не ми е ясно, да го питам своевременно. В Морско училище имавме късмет да стажуваме две лета на търговските кораби. Имах направени вече два рейса – през 1964 г. с п/х "Шипка" и през 1965 г. на м/к "Н.Й. Вапцаров".



Живко Магдичев – 4-ти пом. капитан (на горния ред вторият от ляво) на п/х "РОДИНА" с част от машинната команда

Изкарах голям късмет с моя първи капитан. Андреята, както наричаме кап. Андрей Жеков, се оказа голям на бой, но и с голямо сърце. Беше завършил курсове в Морско училище и израснал в професията след дълги години плавания. Практическите му познания бяха големи и не се скъпеше да ги споделя. Почти след всяка маневра, след заставане на кея, правеше кратък разбор на действията на пом.капитаните. Имаше и случаи, когато отиваме до бака или кърмата да ни показва как е правилно да се сложат корабните въжета на кнехтовете. Винаги искаше да се слагат мишкарници и фашины при малчиците.

Скоро доверието му към мен се затвърди, особено след случая, когато една вечер плавайки в мъгла, на радара нещо изчезна картината. По принцип на мен ми

беше забранил да го пускам и спирам. За него тази придобивка беше сравнително нова и той просто боготвореше тази техника. С негово разрешение, след като се поиграх малко с настройките, картината на радара се подобри и от този момент достъпа ми до радиолокационната станция беше открит.



Кап. Андрей Жеков (на първия ред с костюма) с част от командния състав на п/х РОДИНА". 4-ти пом.капитан Живко Магдичев е зад гърба на кап. Жеков.

си показах главата.

Няма го втория пом.капитан, дали не е паднал зад борда. Рулевиът и той нищо не знае. Преди половин час вторият излязъл на крилото и изчезнал. По едно време на мотика се качва и старши пом.капитана, разбрал за данданията. Капитана, беше решил да връща обратно кораба, когато изведнъж нашият хубавец се показва на вратата към крилото. Даже носеше в ръката си бинокъл. Хилеше се и обясни, че бил на летния мостик.



к.д.п. Андрей Жеков

"Ти не го ли търси там?" – пита ме капитана. Загубих си гласа. Оказа се той бил зад ноктауза на магнитния компас, легнал в някаква изкериферчена поза от "йога" и аз не съм го забелязал. Още малко и аз щях да обера парсата. Размина ми се, но известно време кап. Жеков ме гледаше накриво.

На следващата година се разделих с кап. Андрей Жеков. По-вишиха ме в длъжност 3-ти пом.капитан и заминах за Япония за получаването на новопостроеният кораб "Руен".

### **Моят път като капитан премина и през контейнерното плаван**

к.д.п. Живко Магдичев, кл.отд. 102

В края на 1971 год. аз получих правоспособност "капитан далечно плаване". И през лятото на 1972 год. получих заповед от отдел "Кадри" на БМФ да приема м/к "Елена". Корабът не беше голям, малко над 2000 т. товароподемност, но сравнително нов – русенска постройка. Въпреки това, той току що беше излязъл от

кораборемонтния завод "Одесос", където му беше извършено преустройство да превозва контейнери. Дали това беше най-удачното решение не знаем, защото вместимостта му за двадесет футови контейнера се оказва само 62 теута, една трета от които се закрепваха на горната палуба върху капаците на люковите закрития.



Две снимки на м/к "ЕЛЕНА": Първата е от 1970 год. в деня на влизане в експлоатация, втората – 1972 год.



к.д.п. Живко МАГДИЧЕВ – 1974 год.

Корабът беше закотвен във Варненското езеро, в близост до "камъша" в района на фабрика "Христо Ботев". Взех рейдовата лодка и с малко личен багаж отидох на кораба. Парадният трап беше приповдигнат и трябваше да викам и свиря, за да се появи някой от кораба да ме посрещне. Когато се качих разбрах, че на кораба има само 3-4-ма моряка. За моя радост единия от тях беше втория пом.капитан, седнал в кабината си над някакъв чертеж. Все пак имаше от кого да получа първична информация за кораба и обстановката. Името му беше Георги Георгиев. От разговора с него разбрах предпочитанието му към ветроходството и по-малко към международното плаване с големите търговски кораби. Нямах представа, че след няколко години той щеше да извърши първото околосветско плаване с яхтата "Кор Кароли", за прослава на българското морячество.



Кап. Георги Георгиев с яхтата "COR COROLI"

Предстоеше ни да положим не малко усилия, за да подкараме м/к "Елена", да го натоварим с метални "сандъци" и да ги закараме до съветското пристанище Иlicheвск. Тогава от България изнасяхме основно скъпа стока: вино и друг алкохол, консерви, мебели и други. Руските работници при разтоварването скрито от моряците късаха пломбите и крадяха кашони със скъпата стока. И стифадорите участваха в далаверата. През тези първи години контейнеризацията на товарите между България и СССР едва прохождаше. Контейнерите след разтоварването се претоварваха на ж.п. вагони за доставка до получателя. Както знаем каква е необятна съветската страна, разбираемо е, че връщането на контейнерите отнемаше месеци. Появи се недостиг на празни контейнери и пътуване на недотоварен малкия ни контейнеровоз. Основно по тази причина линията се оказа неефективна и

скоро преминахме към конвенционалния способ на превозите на товарите – с палети или бълк.

За изобретател на контейнерите за морски превози се счита американеца Малколм Маклин. Идеята му дошла когато гледал как на кея разтоварват камионите и качват торбите на кораба една по една. Той се замислил дали не може крана да вземе товара наведнъж, предварително натоварен в метален сандък и качен на камион. От възникването на идеята в края на 30-те години на миналия век до нейното реализиране на практика изминали 20 години. Маклин конструирал и произвел метални контейнери, които превозвал с камиони и ги качвал на корабите, плаващи между пристанищата на различните щати, като по този начин избягвал и транзитните проверки на стоките и митнически такси. Войната във Виетнам също допринесла за развитието на контейнерните превози.

В Параходството амбициите за пробив в контейнерните превози не бяха прекратени. Отчиташе се факта, че бъдещето принадлежи на съвременните помодерни и по-ефективни мултимодални превози. Морските контейнери осигуриха значителни предимства пред останалите начини на транспорт на стоките в глобален план между страните и спомогнаха за развитието на техните икономики. Ето някои от техните достойнства:

- добро съхранение на товарите;
- отсъствие на необходимостта от претоварване на стоката при смяна на видовете транспорт;
- ускоряване на срока на доставката до крайния получател на товара;
- намаляване на документооборота и улесняване на компютъризацията на процесите;
- намаляване на разходите за талиманене (броене), сепариране и други.



*Две снимки на контейнеровоза м/к "Стойко Пеев": Първата във Варна, втората в Атлантика*

Аз отново бях назначен за капитан на контейнеровоз през 1989 год. Това беше м/к "Стойко Пеев" който беше с вместимост е 490 теута. В края на 1993-та година слязох от "Стойко Пеев". Бях изкарал почти 4 години плаване на т. н. континентална линия.



**к.д.п. Живко Магдичев, класно отделение 102**

**Спомен от далечната 1967 год.**

кап. Стоян Петров, кл.отд. 102

Връщам се в спомените си в далечната 1967 год. Бях определен за 3-ти пом.капитан на новопостроения м/к "Плана". Трябваше да го получим от Япония. Капитанът Здравко Божков /Джибрата/ беше вече в корабостроителния завод в пристанището Хакодате на о-в Хокайдо. Капитанският екипаж се състоеше от моя милост, в последния момент поради липсата на пом.капитани се присъедини и моят съвипускник Румен Генчев като втори пом.капитан и старши помощник Христо Попов от 8-стотните.

Пътуването ни започна с премеждие на гарата Киев с влака до Москва, което няма да описвам, тъй като това вече е написано в спомените на Живко Магдичев. От Йокохама /Токио/ до Хакодате пътувахме със самолет. Там ни посрещнаха капитанът и представителите на завода. Престоят ни беше около десетина дни, в които освен трескавата подготовка за предстоящия рейс, отморявахме в едно заведение "Harbour light", където свиреше японска група, състояща се от дългокоси момчета, наподобяващи Бийтълс. Няма да забравя как една вечер не издържах и ги помолих да седна зад пианото и изпяхме заедно една песен на Пол Анка.



*На палубата малко почивка, при преминаването на кораба през Суецкия канал.*

И така незабравимият рейс започна с курс към Brisbane Австралия, където натоварихме захар за Канада. В Австралия се срещнахме с много българи, дошли да видят първият български кораб, посетил тяхното пристанище. Това бяха много мили хора, емигрирали отдавна и жадни да се докоснат до родината. Пътуването до Канада беше продължително и имахме голям късмет при преминаването на Суецкия канал. Войната между Израел и Египет беше надвиснала и няколко дни след като преминахме, каналът беше затворен. В Атлантика някъде към 40 паралел срещнахме и айсберг. Беше 24 май и бяхме предупредени за опасност от плаващи айсберги. Случи се през моята вахта. Нощта беше прекрасна, с пълнолуние и тихо море. Взирах се непрекъснато в очакване и изведнъж в далечината от десния борт нещо блесна. Беше величествено и страшно. Не мога да опиша тази гледка. На радара не се виждаше нищо. Веднага звъннах на капитана и когато той се качи на мостика, сменихме курса. Това беше вълнуващ рейс. Наблюдавахме и северното сияние.

Преди да навлезем в реката St. Lawrence получихме радиograma от чартъора, че освен в Монреал, ще трябва да разтоварваме и в Торонто. Наложихме допълнително монтиране на винчове на палубата, необходими за преминаването на десетки

шлюзове. Бяхме първият и сигурно последен кораб, посетил Торонто. Но да разкажа последователно. В Монреал сварихме Ехро-67, в което участваше и България. Корабът беше посетен от много българи. Те вземаха по няколко души от екипажа и ги водеха у дома си. Беше много трогателно. Случих се на семейство емигранти, което имаше дъщеря и много държаха да се ожени за българин. Как ли не ме уговаряха да остана, но аз бях непреклонен. Ще разкажа и за посещението ми в американската палата на Ехро-67. Още влизайки забелязах първата китара на Елвис Пресли, поставена зад оградение. Е не се стърпях прескочих го и я докоснах тази китара. Веднага дотърчаха пазителите на реда и ме попитаха откъде съм. След като им показах документите и разбраха, че съм моряк от България, усмихнаха се и казаха "Е това обяснява нещата. Няма проблем!". В Торонто имахме отново голямото посещение на българи. Те ни организираха и екскурзия до Ниагарския водопад, което също беше неописуемо изживяване. После поехме курс към Куба, натоварихме отново захар и обратно за България.



**кап. Стоян Петров, класно отделение 102**

### **Спомени за годините**

**к.д.п. Александър Първанов, кл.отд. 102**

### **Курсантски години**

Завършил съм гимназия в г. Своге. От там има доста курсанти в Морското училище. Дватама с Анко Василев от кл.отд. 010 споделяхме най-вече. Край Своге тече река Искър, занимавахме се с лодки по реката и оттам дойде обичта ми към морето. Бях твърде решил да кандидатствам в Морско училище след гимназия. Подготовката, която бях придобил в гимназията ми помогна за класацията на приемните изпити в Морското училище. За интервю с кап. I ранг Дичо Узунов за навигаторите аз бях под номер 4. Този човек ми направи впечатление, че имаше силна зрителна и изобщо памет. Срещал съм го и по-късно няколко пъти, но винаги той ми е напомнял за тази първа наша среща в Морско училище. Не мога да кажа, че съм имал някакви проблеми с приемните изпити. На изпита по литература и български език се падна за творчеството на Вапцаров, а той беше любимият ми поет и знаех цялото му творчество. По математика бях също така добре подготвен, защото моите преподаватели в гимназията после станаха преподаватели и асистенти във ВМЕИ – София. Решаването на задачите ми отне около 1 час. Даже когато предавах работите си, кап. Георги Антонов (железният канцлер), който беше наблюдаващ при нас ми каза: "Абе, ти момче, защо се отказваш толкова бързо, има още време?" Казвам му: "Аз реших всичките задачи и няма смисъл да стоя повече." Погледна задачите: "Да, верни са". Пожела ми успех.

В първи курс ми беше трудно особено единичното обучение. Мина и клетва-

та. Ротен командир ни беше кап. Апостолов, а взведен командир Пенчо Тодоров Велев. Бяхме приети около 135 души, много малко от тях отпаднаха, от навигационния профил само двама души.

Лятната практика проведохме в Атия. Помня нощния поход до Бургас. Върнахме се, бяхме уморени, всички очаквахме да лягаме, да почиваме. Обаче малко ядосахме нашите командири, вдигнаха ни в тревога и се наложи да отидем по пътя от Атия към Созопол. И през цялото време мислехме, че скоро ще се върнем, стигнахме почти до светлините на Созопол и след това се върнахме. Мислехме, че ще бъдем освободени, но след закуска бяхме призовани за ежедневните занятия. Бяхме полузаспали, полуслушащи, като накрая ни направиха и препитване. Тогава се чуха някои неприлични изрази по адрес на командирите, но ако се замисли човек, всичко това е правено с цел нашето обучение. През летния лагер правихме преходи до някои съседни райони и пристанища. Веднъж ни хвана много лошо време, но пристигнахме благополучно в Приморско на кея и спяхме направо на камъните на самия вълнолом. За постелки отдолу използвахме само някои от ветрилата. Бяхме привършили и запасите с храна, тогава макар и неприлично, нападнахме една нива с картофи, вадихме картофи, пекохме ги за да се нахраним. На другия ден се прибрахме благополучно в лагера. Помня и масовото преплуване от остров "Болшевик" (сега остров "Света Анастасия") до нос "Чукалята", около 1800 м. Много хора се записахме за участие в маратона, раздадоха ни после грамоти и значки. Така завърши първи курс и т.н. наше оморячване. Бяха ни връчени и документи за лодководачи, такъв получи и майор Авузки, наш преподавател по физкултура, завършил друго учебно заведение.

Плаванията извършвахме с учебния кораб "Вапцаров". Той беше дървено корито, старото му име беше "Горянин", преустроен. Беше много мореходен кораб, бил е ветроход с рязко клатене и доста хора трудно понасяха оморячването с този кораб, но на мене плаването с него ми понасяше. Някои хора от нашите, например при кораба още на кея, но питаха: "Тръгнахме ли"? Тогава плавахме до Балчик предимно. Към края на втори курс беше предвидено отиване до Севастопол, тръгнахме даже, но плаването не се осъществи поради бурното време. Помня, че когато хвърлихме котва в залива Калиакра някои от нас искаха да се връщат пеша, но поради строгостта на командирите това не стана. Но един от медицинските старшини така се беше уплашил, че отказа да продължи. Офицерите си направиха дори шега с него, опитаха се да го шантажират, разпитваха го за плаването, той се оплака и т.н. Обаче той издебна такъв момент, когато с лодки отидохме на брега до една рибарска хижа и той изяви желание да дойде с нас. Обаче когато спряхме на брега той слезе от лодката, хукна по баира нагоре и изчезна. Оттам с рейс се върнал до Варна и повече отказа да плава на "Вапцаров".

След втори курс нашите практики се извършиха с кораби, плаващи в Средиземно море, а в четвърти курс и Западна Европа. Аз се случих на корабите "Смирненски", "София" (новопостроен), "Родина", до завършване на Морско училище.

В Морско училище ние бяхме сплотен колектив, независимо, че се учихме по 3 направления: навигатори, корабостроители и корабни механици. Всички се познавахме, бяхме заедно през първи и втори курс, бяхме една рота за разлика от



следващите випуски, които бяха разделени. И сега ние се събираме целия випуск, а не по направления както правят други випуски.

За мен беше интересно, че с абсолютно един успех завърших гимназия и Морско училище – 4.86. По-ниската ми оценка от държавните изпити дойде от физкултурата, там имаше някакви норми за покриване, например много тежко бягане. Освен това в пети курс ни изиграха много лоша шега. Готвехме се да държим държавен изпит по експлоатация на флота и пристанищата, а 14 дена преди това ни смениха да държим изпит по тактика на военноморските сили. Това също ни намали успеха. Смяната на предмета стана като следствие от една внезапна проверка на началника на училището Дичо Узунов, когато ни завари да работим по материала по експлоатация на флота и пристанищата. Там се борави с големи листове и неминуемо се създава впечатление за безпорядък. Кап. Узунов възприе това за действителен безпорядък и разпреди да се смени предмета за държавен изпит. Освен него държавни изпити имяхме по корабоводене и физкултура, дипломна работа не сме правили. За 5 години обучение в Морско училище аз не съм късан на изпит. Най-ниската ми оценка е била 3.50. По-важните дисциплини като математика, корабоводене, морско право бях на по-изявени позиции. Това ми помогна след много години да завърша и международно морско право в Софийския университет, което ми даде възможност да се явя на изпит пред Българската външнотърговска палата за квалификация като "диспашор". Това касае обявяване на експертни решения по разпределяне щетите вследствие аварии.

Първият човек от Морско училище, с когото се запознах беше Теню Желев Тенев. Като непознати хора случайно се срещнахме по време на кандидатстването в градинката срещу Морското училище, там където беше фигурата на бронзовия козел. Завърза се разговор и се запознахме. По случайност бяхме после в една специалност, сега живеем в един блок и вход и вилите ни са съседни в с. Китка, децата заедно учеха и т.н.

Спомням си и някои интересни случки. Веселин Райков от навигаторите по време на единичното обучение заяви: "Аз съм дошъл тука да стана адмирал и си нося адмиралския жезъл в торбата". За съжаление той почина и не можа да стане адмирал.

И друго. Като млади курсанти провеждаме първите си комсомолски събрания, на които всеки трябва да даде обещание какво да изпълни в бъдеще. Първият беше Енчо Якимов, който каза: "Аз обещавам да постигна успех 3.00". Някои реагираха като казаха: "Но 3.00 какъв успех е?" А той: "Аз съм за първи път във висше заведение и толкова мога да обещая". Веднага след него думата взе Благой Вангелов: "Вие какво, да не сме дошли тука да си играем на шикалки? Аз обещавам пълно 6"! всички се стъписаха. Но на следващия ден имяхме час по английски език. Там Благой получи слаб 2. На другия ден имяхме математика при Георги Георгиев или както го наричахме Гошето (с ударение на е), който му написа пак 2. И тогава всички почнахме да го поднасяме като го видим: "Ние да не сме дошли тука да си играем на шикалки."

Друга случка. Като новобранци правим поход до Франгата. Тръгваме обрат-

но надолу през лозята и правим пехотно-тактическо занятие. Възведен командир ни беше Пенчо Велев. И той заложи една шашка до голям камък в някакво лозе. Ние залегнахме, шашката разби камъка и ние продължихме надолу. Спряхме за почивка. Илия Вангелов и Миро Насалевски се отделиха настрана и след малко пристигат и рапортуват на отделния командир Казаков: "Др. старшина I степен, заповедта е изпълнена". И каква е била заповедта? Двамата напълнили противогазите с грозде и раздават на другите. Казаков ревна: "Как, аз не съм ви казал такива работи!" Пенчо Велев беше старши лейтенант тогава, си замълча. И когато слизахме надолу и излизаме от лозето, четем на вратата: "Лозе еди-колко си квадратни метра, собственост на Пенчо Тодоров Велев". Сигурно цялата работа не е съвпадение. Той е трябвало да начупи този голям камък и затова ни е накарал да минем покрай неговото лозе. Ние бяхме малко сконфузени от ситуацията, а Пенчо дори се усмихна. Само ни направи забележка да не използваме противогазите за такива цели.

Беше на практиката през лятото в Ахтопол. На обедно време почивахме, времето слънчево, морето тихо. Ротният командир кап. Апостолов ни строи на кея и каза: "Като изсвиря със свирката всички ще скочите във водата, като изсвиря пак, ще излезете от водата". Той изсвири, ние скочихме вътре, изсвири пак, ние излязохме, но без един, който лежеше на дъното. Това беше Благой Вангелов. Скочи Георги Динев като опитен плувец и го спаси. И после кап. Апостолов го пита защо се е получило това. А Благой: "Вие казахте да скачаме във водата, но не попитахте дали всеки може да плува".

След 3-ти курс провеждаме стаж на военните кораби в Бургас. Сутрин се бърснем и мием, не на кораба, а на брега. Аз бях на базовите тралчици. А до нас бяха наредени баржите, там на стаж беше Мавров. И тръгвам аз да слизам, вървя по борда на тралчика, а Мавров върви по борда на баржата. Но в един момент двете баржи се бяха отделили една от друга, аз забелязах, че Мавров изчезна и двете баржи пак се сближиха една към друга. Но баржите имат скосен борд и Мавров като паднал във водата се озовал в нещо като тунел между бордовете на баржите. Той с плуване излезе оттам и му помогнахме да се качи обратно.

Поради нещастен случай на удавен матрос бяха забранили къпането в канала и морето. Но времето беше доста горещо и ние решихме да се къпем. Бяхме аз, Костадин Николов, Дончо Меледжиев, Петко Русинов и Румен Генчев. Отиваме на вълнолома, къпем се там и се печем на камъните. По едно време мина един човек по плувки по пътя на рейдовия пост и ни попита защо се къпем след като има забрана за това. Ние не обърнахме внимание на забележката, демек, и той е по бански. Но това в същност бил началника на базата и след това изпраща хора да ни арестуват. Ние петимата хукваме да бягаме. Хванаха само Румен Генчев и той ни издаде. Изловиха ни, извикаха ни при него и той ни чете морал и ни пита: "Как ви наказват в Морско училище като направите това"? Дончо каза: "Абе най-много да ни острижат или вкарат в ареста". Началникът на базата каза, че той ще ни остриже и също вкара в ареста". Отиваме в ареста, там ни чака бърснаря и трака с ножици и за да ни ядоса пита: "Хайде, кой ще е първи"? Не ни остригаха, а ние пак искаме среща с началника на базата. Стояхме в ареста два часа и към 4 часа следобед се срещнахме пак с началника. Ударихме го на молба и бяхме помилвани. Обещахме

да не правим вече такива работи. Това беше през лятото на 1964 г.

Беше в края на 2-ри курс. Двамата с Мавров трябваше да правим сутрин приборка в кабинета по морска практика. И една събота, когато се прави голямата приборка го почистихме, а ключове за кабинета имахме ние двамата и преподавателят по тази дисциплина. В понеделник аз реших да си свърша друга работа и не отидох там да почиствам, също и Мавров не отишъл. А той е бургазлия и в неделята вечерта дошли хора на свиждане с неща за хапване и пийване и той ги приел в кабинета. Мавров след това не почистил. Аз обаче не знам това нещо. И в понеделник сутринта ме среща кап. Апостолов и ми казва: "Приборката още не е свършила, а вие се прибирате към помещението". Казвам му, че всичко е почистено. Той ми заповяда да отидем двамата и провери как е почистено. Кабинетът беше в приземния етаж, където се намираще лавката. Отключвам кабинета, кап. Апостолов влезе първи и моментално излезе като стрела, като нищо не каза. Влязох вътре и се хванах за главата: разни дамаджани, мазни хартии от кокошки, пилета и всичко това си стои по масите. Аз изтръпнах. От тоя случай разбрах какъв педагог беше Апостолов. Той видя, че и аз останах абсолютно изненадан от цялата работа, но нищо не ми каза. Аз очаквах, че на събирането в 3 часа след обяд ще има наказание и бях на тръни. Но той нищо не ни направи на мен и на Мавров. Видя, че и аз съм изненадан от непочистения кабинет и това вероятно изигра роля. За мен кап. Апостолов беше един от командирите, които уважавах. И това за мене стана стимул да бъда по-стриктен. А между впрочем аз бях много изпълнителен курсант – не съм имал нито едно наказание през всичките си години в училището, не съм и късан на изпит.

При престоя си в Морско училище съм уважавал всички мои колеги и никога на съм съжалявал, че съм учил там. Винаги съм помагал на училището щом съм могъл. Имам 14 издадени книги, които са учебни помагала и съм подарявал екземпляри от тях на училището чрез началника му. Заедно с кап. Видьо Видев разработихме тестова система за изпитите, аз продължих разработката и след това.

### **Плаване с корабите**

След като завършихме Морското училище ни пуснаха в отпуск за 1 месец, но аз бях извикан по-рано, защото тогава имаше нужда от кадри. Трябваше да се кача на кораб "Рила", а там предсрочно като 4-ти механик се качи и нашия съвипускник Никола Дековски. Там заварихме и други випускници от Морско училище – Куманов от предния випуск и Гъдев от по-предния випуск. С Кольо имахме доста съвместна работа и това вече го описахме за един от блоговете на випуска. Когато през зимата на 1966-67 г. влязохме в Азовско море, то започна да замръзва и плаването беше трудно. Беше съставен керван от кораби начело с ледоразбивача "Афанасий Никитин", а ние бяхме втори или трети кораб от кервана. Самият ледоразбивач заседна в ледовете. Ние с "Рила" разбихме леда около него, излязохме пред ледоразбивача и фактически ние разбивахме леда до Жданов. Там устройха тържество и връчиха награда на капитана на "Рила" Фердинадов – златен часовник и на мен като вахтен 3-ти помощен капитан – фотоапарат "Фед-3".

След това пак по спешност ме извикаха да се кача като старши помощник на кораб "Папия" – 400 т. Товарът беше яйца, които България изнасяше за Бейрут. На

контролният инспектор в Турция за вида на товара отговорих: "Яйца". Знаех как се казва на турски език "яйца ("ямурта") и казах точната бройка на яйцата. Той ме попита 2-3 пъти същото, нещо като че ли не му се вярваше, че носим толкова много яйца. Тогава той започна да маха с ръце като с криле като повтаряше "Ко-ко-ко". Така продължихме. В Средиземно море около Кипър излезе много тежка буря и корабът трудно се справяше с вълнението, но пристигнахме благополучно в Бейрут. До нас на кея застана друг съветски кораб. (По това време в пристанището на Латакия на кея от силното вълнение се разби и потъна българският кораб "Балкан"). От кораба поканиха капитана на нашия кораб Антон Грозданов, мен като старши помощник и главния механик вечерта да присъстваме на приятелска среща. Капитанът на съветския кораб ни даде за пример пред техния екипаж как ние сме се справили с ураганните ветрове и вълнението. Явно екипажът им е бил травмиран от тежкия преход.

След това съдбата ме прати на кораба "Бузлуджа", 13500 т кораб, новопостроен в Япония. Вероятно поради шупла между кингстона и обшивката се получи някакъв отвор около 4 см в диаметър, през който започна да нахлува задбордна вода в машинно отделение. Успяхме да запустим пробойната като отвътре се наби дървен чоп. След това изчислихме, че за кратко време нахлулата вода е била около 70 т. Това беше пример, че на корабите е необходим аварийен материал за такива случаи. Около аварията се назначи дежурен да наблюдава и в това състояние корабът пристигна в Япония за гарантиен ремонт, като чопът преди това издържа разтоварването на кораба.

Един интересен детайл за това плаване. Гарантиен механик на кораба като представител на завода-строител беше японец на име Сакашита-сан. Неговото любимо време на голяма активност на кораба беше между полунощ и 4:00 часа през нощта. Той се качваше и на мостика, когато обикновено аз бях на вахта, но най-вече стоеше в машинното отделение, където трети механик беше Генчо Генчев. И той явно на шега набива в съзнанието на японеца, че когато се каже за някой "Той е голямо дупе", това означавало, че човекът бил умен, прекрасен и пр. И като отидохме в Япония се състоя първата среща между корабното ръководство и ръководството на завода. Инж. Сакашита-сан започна да представя заводското ръководство: Първият беше директорът на завода еди кой си като добави "Той е голямо дупе", така продължи с всички от заводското ръководство, по същия начин представи и корабното ръководство. Ние издържахме да не се разсеем до края, но разбрахме от кого Сакашита-сан е научил този израз. Работата се замаза без последствия.

С този кораб посетихме и пристанището Хобарт на остров Тасмания, първият български кораб, посетил това пристанище. Случихме се там по време на Нова година, имаше взаимни запознанства, дори покани по домовете предимно от англичани и германци. Намери се и един българин от Варна, работещ там като таксиметров шофьор. А в Мелбърн се запознахме с един българин спортист. Искяха да им готвим на кораба боб. Те посещаваха кораба и се получи приятна атмосфера. Дори мен ме поканиха по тяхната телевизия, тогава бях втори помощник капитан. Посетихме един детски дом, имаше тържества с децата.

После попаднах по спешност на кораба "Акрукс", преустроен военен кораб,

който тогава имаше най-висока скорост за корабите на БМФ – 18.5 възла. След това бях на кораба "Бенисаф", той е по-голям кораб. Там бях предвиден за старши помощник, но по стечение на обстоятелствата директорът на БМФ Атанас Йонков, който беше на кораба, ми нареди да поема длъжността капитан на кораба. Там така да се каже ми изгря капитанската звезда, а за старши помощник извикаха Дончо Меледжиев. Там беше като механик и Памихов от предния випуск, който завърши заедно с нас. Това беше тежък кораб, непрекъснато се пукаха тръби в машинното отделение. Благодарение на рационализаторските предложения на Памихов за гъвкави връзки, нещата бяха закръпени.

След това бях изпратен на кораба "Вихрен" 23 500 т., построен във Варна. Кръстница на кораба беше Людмила Живкова и беше подарила една голяма картина от известен български художник. Някой всезнайко беше написал отдолу, че картината е подарък от нея на "танкера Вихрен", а той беше сухотоварен кораб и никой не смееше да коригира грешката. Стана така, че аз свалих табелата и поръчах в завода нова табела с правилния надпис, така бързо реших въпроса. По-късно като плавах на този кораб се уверих, че това беше един от най-качествените кораби, построени в България, въпреки че на по-късно строените български кораби беше дадена оценка "К". Корабът се държеше много добре на вълнение, например когато бяхме на най-северната точка на Европа, Нордкап. Той развиваше скорост 18 възла и за 1 година, през която плавах на него, само един кораб успя да ни изпревари в открито море. Един ден установих, че жирокомпасът излезе от строя. Установи се, че има скъсана шпонка, която фабрично беше изработена от пластмаса. Главният механик изработи нова шпонка от месинг, което реши проблема. По-късно се свързахме с фирмата, производител на жирокомпаса. Техни представители казаха, че нашата месингова шпонка е по-добра от тяхната и дори искаха да ни платят за подобренieto, но ние отказахме. Благодариха ни и заявиха, че този елемент отсега нататък ще се изработва в месингов вариант.

Освен на "Вихрен" плавах и на "Верила" и "Веслец", а също и на почти всички кораби, японска постройка. От дългата ми практика мога да кажа, че корабите построени в България, са били на световно ниво. И това се отнася най-вече за корпусната им част. Разбира се имаше някои дребни дефекти, но такива дребни работи имаше и на построени в чужбина кораби.

За "Вихрен" когато изчислявах товара, имаше някакви разлики от около 90 т. Открих, че на всеки борд има по 45-тонни отсеци, които се пълнят с вода, но тя не може да се източи. Тоест те са предвидени вероятно за баластни цистерни, които имат тръби за напълване, но нямат такива за изпразване. Така всеки път корабът губи от ненатоварен товар. При някои кораби японска постройка, таваните на горните настройки бяха с точкувани заварки и когато завалеше дъжд, вътре капеше. При българските кораби такова нещо не е имало.

Бил съм на много кораби като капитан, а в следствие и като проверяващ по линия на ДИК, а също като капитан-наставник. Нашата организация за съдействие на отбраната ОВТП беше поканена да посети пристанище Одеса ДОСАТ. Корабът за делегацията беше малък – "Калиакра" и ме поканиха да му бъда капитан. Закарахме делегацията там и участвахме в тържествата. Освен това участвах и в пос-

ледното плаване на пътническия кораб "Несебър" в Средиземно море преди корабът да бъде продаден.

Друго интересно е, когато преустройваха корабите тип "Яворов" в контейнеровози по български проект. В чертежите явно имаше грешка, а именно крановете върху палубата пречеха на видимостта напред от командния мостик. Тогава като ВРИД на ДИК се противопоставих на това и отказах да бъдат дадени документи на кораба. Бях извикан в Окръжния комитет на БКП за да бъде скастриен и принуден да подпише документите на кораба, защото "спъвам" изпълнението на плана на Варненски окръг. Тогава казах на нашия съвипускник Борислав Цветков, който беше съветник на Т. Стойчев: "Вместо да търсите отговорност от тези, които са събъркали, вие търсите отговорност от този, който си върши работата". И не отстъпих. Тогава чрез Министерството разпоредиха да бъдат назначени допълнително четирима души помощник капитани, които да бъдат разставени от двете крила на мостика до тогава, докато се отстранят неудачите. За следващите кораби от серията повдигнаха настройката и монтираха кранове, които да не пречат на видимостта.

Удаде ми се възможност да продължа образованието се в Софийския университет по международно търговско право като второ висше образование. Роля изигра Зидаров, директор на Булстат, който искаше да подготви кадри, които да се занимават с щетите на корабите. Беше предложено същото и на Румен Станев от Варна и Янко Калоянов от Бургас. И тримата завършихме. Освен това завърших към АОНСУ 3-годишен курс за ръководни кадри и следдипломна квалификация към ВИНС също за ръководни кадри. В София и АОНСУ завърших с "пълно 6", във ВИНС нямаше оценки. Известно време бях и началник "Кадри" в БМФ, лично подчинен на Главния Директор Николай Йонков. След това преминах на работа в ДИК по тяхно искане поради липса на кадри.

През 80-те години варненското пристанище беше връхлетяно от буря и много яhti бяха разрушени. Искане да пуснат кораба "Зеленогорск" по канала морезеро без да се направят промери за дълбочините на канала. Аз се възпротивих на това, дори ме изгониха от съвещанието. Имах предвид възможно затлачване на канала след бурята. Но в края на краищата промери се направиха и корабът мина успешно.

### **Работа в Държавна инспекция по корабоплаване (ДИК)**

По-късно ДИК беше преименувана в Морска Администрация (МА) на Република България. Аз работех в БМФ, но ми беше издадена заповед от генералният директор на ДСО "Воден транспорт" за назначаване в ДИК. В нея бе указано, че по мое желание винаги мога да се върна в БМФ. В ДИК участвах в разработка на корекциите на правилата за предпазване на корабите от сблъскване. Тези правила са продължение на съответната Конвенция. Участвах също така и в последните разработки на кодекса за търговското мореплаване, който е валиден и до днес, претърпял е много малко изменения.

В ДИК участвах и в много от спасителните акции на море. След завършване на следването ми по международно морско право и придобиване на лиценз за "диспашор" участвах в повече от 10 разпределения на щетите при аварии, допусна-

ти при кораби. Те се ръководят от диспашорско бюро към Търговско-промишлената палата, София. Големи спасителни акции беше тази на кораба "Рейнджмарк", изхвърлен на брега под нос "Галата"; снемане от заседнало положение на танкера "Чая"; спасителни акции при обръщане на понтонния мост край Белослав. За последния случай – на 7 ноември 1978 г. се провежда панаир в с. Белослав и понтонният мост, свързващ двата бряга на канала се обръща, загинаха 63 човека. Спасителната акция трая повече от 48 часа.

Участвах и в Държавната комисия по приемане на различни обекти: канал № 1 в пристанище Варна, канал № 1 и № 2 в пристанище Варна-запад. Наложи се да проведем и спасителна акция от авария в химическите заводи на Девня и по-точно извеждане на всички кораби от Варна-запад към Варна-изток.

В продължение на 30 години бях един от участниците по подготовка и провеждане на изпитите за капитани далечно плаване и другите капитански степени. Участвах и в изпитната комисия на завършващите студенти в Морско училище, Техническият университет, Варна и техникума по корабоплаване, сега Варненската морска гимназия. Подпомагахме и колегите от МА в Бургас по тези направления. Така ние допринесохме за факта българските капитани, механици и електромеханици да бъдат търсени от български и чуждестранни корабособственици. На пръсти са тези, които не са били наети като екипажи на наши или чужди корабособственици.

Между впрочем аз бях един от първите, които плаваха на чужди кораби. Бях капитан на кораба "София Б", тогава направихме първите крачки наши екипажи да бъдат изпращани на други кораби.



Сашо Първанов в ИА "МА – Варна"

Изискванията при получаване на правоспособност за плаване на нашите офицери са доста по-високи от минималните, те превишават тези за офицери в Холандия, Англия и др. западни страни. Действително между обучаемите в Морско училище и Техническият университет има такива, които смятат да минат по-леко. Общо взето мотивацията на студентите за по-добра подготовка в момента е около 30%, а по наше време тя беше около 80%. Аз бях безкомпромисен при изпитите независимо дали изпитвания е син на някой от силните на деня. Например в един от случаите изпитвания за правоспособност беше завършил с отличие Морско училище и го скъсахме на изпита за правоспособност. При повторното явяване той беше вече разбрал, че трябва да се подготви действително добре.

В последно време настъпи известна промяна на организацията на корабните екипажи. По-рано техният брой беше значителен, достигаше до 40 и повече души, които отговаряха за експлоатацията на кораба и неговото поддържане. Тенденцията в момента е назначаване на доста по-малко екипаж, до 18 души максимум и задълженията му са концентрирани върху експлоатацията на кораба, а за поддържане и ремонтна дейност се разчита при влизане в ремонтно

предприятие. По-рано за ремонта на механичната част отговаряше шеф механика, за ремонта на корпусната част – старши помощник капитана. А сега за цялостния ремонт на всичко отговаря единствено шеф механика.

Когато се пенсионирах направих сметка колко години съм работил в корабоплаването. Годишите в Морското училище се признават за стаж, а имам и първа категория труд. И така от 1966 г. до края на кариерата ми се събраха общо 50 г. трудов стаж.

### От личния архив на к.д.п. Александър Първанов

д-р кап. II ранг (з) Атанас Панайотов

В публикацията в е-Морскивестник от 26 декември 2013 год. **"Непубликувани пощенски картички на ветроходеца капитан ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ (С всички сили бързам към Родината)** четем следното:

С няколко публикации отбелязахме 36-та годишнина от рекордното околосветско плаване на кап. Георги Георгиев (1976-77 год.). ... Благодарение на съдействието, което получихме от капитан далечно плаване Александър Първанов, сега имаме възможност да покажем част от кореспонденцията, която води нашия мореплавател по време на обиколката на света. Това са три непубликувани до сега пощенски картички, адресирани лично до капитан Първанов, който в този период последователно е началник на отдел "Кадри в Параходство "Български морски флот" и заместник-началник на ДИК (Държавна инспекция по корабоплаване), Варна.

Пощенските картички са от личния архив на к.д.п. Александър ПЪРВАНОВ.

**Първата картичка** е изпратена от Нюпорт, САЩ, на 15 август 1976 г. и има текст: *"За спомен от първото пресичане под ветрила на океана от наша, българска яхта. Сърдечни поздравии на Вас и на служителите от отдела. Капитан на ветроходна яхта "Кор Кароли" Г. Георгиев".* На лицевата част на пощенската картичка е изобразена известната по това време ветроходна яхта INTREPID – участник в няколко издания на световно известната регата за Купата на Америка.



Първата картичка (лице и гръб)

**Втората картичка** е изпратена от Кристобъл, Панама, на 28 февруари 1977 г. и има текст: *"На Вас и на служителите от отдела най-сърдечни поздравии по случай Новата 1977 г. с пожелания за много лично щастие и нови успехи в работата. Г. Георгиев, капитан на ветроходна яхта "Кор Кароли".* На лицевата част на пощенската картичка е изобразен бълкерът DOTO (IMO 6901701; Summer DWT:



63,334 tons) – най-големият сухотоварен кораб, преминал през Панамския канал до тогава. Неотдавна такава пощенска картичка бе продадена в специализиран сайт (<http://www.ebay.co.uk/itm>) за един паунд.



Втората картичка (лице и гръб)

Третата картичка е изпратена от порт Дарвин, Австралия, на 24 юни 1977 г. На гръба ѝ, освен традиционните пожелания, капитан Георгиев допълва: "С всички сили бързам към Родината". На лицевата част на пощенската картичка е изобразен стадионът на Дарвин, построен до ботаническата градина на града.



Третата картичка (лице и гръб)

Надписите на гръба на картичките са направени с красивия и четлив почерк на капитан Георгиев. Не е необходимо да бъдеш графолог, за да се убедиш, че този, който пише по този начин, е човек със здрава психика и уверен в собствените си сили. Което героят на България показва и на дело.

Кой е ветроходецът капитан Георги Георгиев – знаем всички. А к.д.п. Александър Първанов е нашия съвипусник Сашо – с май над 30 години стаж като зам. директор на ДИК-Варна, сега ИА "Морска администрация", Варна.



к.д.п. Александър Първанов, класно отделение 102  
Първата снимка: Все още курсант-мичман във  
ВНВМУ в края на 1965 год.

Втората снимка: От среща на випуска – през октомври 2011 год.

### Един спомен за Янаки Бараков

инж. Никола Дековски, кл.отд. 121

Нека да разкажа един спомен с Барачето и Енчо Якимов.

Както съвипускниците знаят, Янаки беше много мила душа. Това не го казвам просто като щампа и един от примерите е историята как ги срещнах с Енчо Якимов.

Някъде към 1970 година като 2-ри механик на м/к "Мусала" заставаме на борд на м/к "Д. Войников" в пристанище Варна за да се освободи място да доразтоварим захарта от Куба, с която беше натоварен нашия кораб. След маневрата излязох на палубата и там ме забелязва Енчо. Радостни викове, как, що и т.н., след което Енчо ми отправя отчаяна молба: "Кольо, моля те ела при мен, на гости ми е Янаки и не мога да го убедя за една благородна кауза".

Жена ми беше дошла при мен предния ден с 1 годишната ни дъщеря и се канехме да излезем на гости на Димитър и Мария Брандийски, но щом каузата е благородна, казвам си, за малко ще отида. В онзи период кадрите бяха много "кът", БМФ не смогваше да осигурява ни отпуски, ни набраните почивки. В БТФ наемаха временно и осигуряваха и почивките. Защо беше тази разлика – няма значение. Заварвам Енчо и Янаки пред една "Московская" – Янаки се усмихва мило, а Енчо се напъва да го кандърдиса да го смени по време на почивките си за да си реши важен семеен проблем (Янаки беше ерген и така си остана).

Аргументите: **Енчо:** "Моля ти се, Кольо обясни му ти какъв живот ще си отживее в Иличевск поне 15-20 дни до като се разтоварва. Това не е танкер – от брега го разтоварват и рубли ще му оставя".

**Янаки:** "Кольо, ти знам, че ходиш на ски. Каж ми какъв живот е на Пампорово. Една готина група от Танкерния Флот взехме тези почивки заедно, та имаме и резервация. Какво да ми дава рубли Енчо, не е до пари, аз рубли спестени имам повече от него".

Ха сега, как се става арбитър или навивач? Поглежда ме Енчо с надежда, а Янаки все така благо се усмихва. Е, пуснах една плаха реплика към Барачето "гледай сега, Янаки ти като се ожениш ще погледнеш нещата иначе и може-би ... знаеш, че БМФ-то не осигурява дори отпуски и аз не съм слизал от година и половина. И двамата сте Ямболлии трябва нещо ...

**Янаки:** "Аз разбирам добре Кольо, но ти сега искам само да му обясниш, че Пампорово е нещо, което е несравнимо с Иличевск. И нека да сваля бинта от гърлото." (Съвипускниците си спомнят, че Енчо често страдеше от гърло и/или поне го превързваше.)

И така, "Московската" отлетя, усетих, че не бива повече да отлагам семейното гости, пък и Янаки с това "само" и за бинта от гърлото ми показва, че на Енчо проблема е разрешен.

После разбрах от бургаската танкерна група, че Янаки не е изкарал съвсем лошо и в Иличевск, та се успокоих за прегрешението да взема страната на женените (аз и Енчо).

Такава блага душа си беше Янаки.

Всъщност преди отплаването на м/т "Лом" на фаталния рейс, Янаки е имал

разрешение за почивки и е бил вече на брега в Бургас. Да но и на капитана Илия Ганчев (също ямболлия) се налага да слезе. Не се намира "стар" танкерист с опит и на разположение е кап. Бончев от Русе. Ръководството поставя условие един от двамата да остане – старпома Бараков или капитана Ганчев. Илия помолва Янаки и той остава.

Не мога да забравя след трагедията колко тежко преживя, със самообвинения, всичко Илия Ганчев. Въпреки, че ... то си е съдба и за вина не може да става дума. Тя вината си е най-вече в самонадеяния съветски капитан и екипаж. Но нали теорията (и практиката до сега го е доказала) е, че за да се случи една авария, катастрофа, винаги има поне 3 причини и те в определен момент се нареждат в една линия.

Светла му памет на Янаки – такава блага душа беше.



*Янаки Бараков Енчо Якимов Никола Дековски Петър Венков*

Пешо Венков е допълнил: "Аз бях с Янаки Бараков на първия ми кораб, танкера "Ерма" (тип "ни река, ни море"), който бе продаден в Китай и след това отидохме в Япония за получаването на м/к "Осогово"."

### **Спомени за п/х "РИЛА"**

**инж. Никола Дековски, кл.отд. 121**

Хайде да се опитам да си спомня това-онова ...

Всичко започна от септември 1966-та. Да, септември ли беше, или края на август??? Вие, Румене, още не бяхте заминали за Велико Търново за производството, когато нас ни привикаха – кой по-рано, кой малко по-късно, да се явим в БМФ, Варна. Нали имаше криза за кадри, та БМФ бяха издействали уволнението ни преди производството и "към-уред" – на корабите. Само да знаех, че мога да си оста на поне месец в Сандански и че не подлежа вече на строгата военна повинност..., но както сме учени – веднага след получаването на телеграмата се отзовах на повикването.

Оказа се, че в този ден от нашите (121 кл.отд.) сме пристигнали двама, Кирето Сапунджиев и аз. Процедурата: получаваме си зелените (тогавашните граждански) паспорти, моряшките паспорти (имахме си ги от практиките), сертификатите за механик 3-та степен, заповед за назначение и записка кой кораб да "си хващаме". Следващо направление – да минем през ДИК да ни "качат", един куп бележки за получаване на работно облекло и униформи от интендантството. Питаха ме от къде съм и какво жителство искам. Аз се забавих малко с отговора, защото честно, не

схванах за какво става въпрос – нали си бях жител на Свети Врач (демек Сандански!). След паузата чух: "Добре, варненско и в срок от 3 месеца отивате в общината за формалностите". Всичко беше много "кораво" организирано. Като тръгнахме с Кирчо към БМФ-то и ДИК-а се наговаряхме да си вземем обща квартира, та поне багажа да си оставим. Да, но се оказа, че моя кораб (п/х. "Рила") разтоварва в момента на въглищния кей п-ще Варна и така със заповедта, работното облекло, униформите на закачалки, един сак бельо от къщи – и директно към въглищарския кей.

Хайде малко инфо за п/х "Рила": двата кораба (п/х. "Родопи" е "сестричката") са бивши (да кажем около 8000 т. дедуейт) лесовози, превозвали чамови трупи от Канада за Англия. Британски по произход и притежание, закупени от БМФ за превоз на въглища по линията Жданов – Варна/Бургас. Да вметна – всички жилищни помещения, с изключение на офицерския салет, на капитана и гл. механик (не помня втори мех. и старпом дали бяха в групата), бяха директно на ламарина, без изолации и периферия (демек – обшивка! Този термин е популярен в БМФ-кадрите!). Всъщност екипажа са били затворници (явно с морски сертификати) с по-леки присъди, които са ги "излежавали", работейки на тези два кораба, без да имат право да стъпват на брега. Главен двигател: парна машина с тройно разширение и притурка 4-та степен парна турбина, която е всъщност балансьор, осигуряващ равномерно въртене, но ефекта от включването ѝ беше +1-2 възела. Мощността на главния двигател – около 3000 к.с. Електрообзавеждане – 2 пародинама прав ток 110 V по 32 kW. Електриката: за осветление, навигационни светлини, радиостанция, жироспас, умформер за киномашина и друго не ми идва на ум. Останалото – парни механизми, рулевата машина също. Много хитра машинка беше рулевата. Възхищавах ѝ се като ходех по време на вахта да я подмазвам. Както си е на автопилот, като вземат щокчетата на буталата да ситнят, та "а у лево – а у десно" – фееерия. В кухнята също огромна печка на нафтова горелка, много чугун, много чудо. Това не пречеше на готвача да ни храни много добре. Два огнетръбни котела с общо 6 пещи осигуряваха парата. Та много тръби, много салници и набивки. Сменил съм за цял живот набивки до като бях на "баба" "Рила" – така я наричаха. Може-би прякора ѝ беше лепнат защото не бързаше и беше тихо. На предна надстройка си беше курортна тишина.



*П/х. "РИЛА", но все още е британска собственост с име "ROOKWOOD"*

Впрочем като гледах филма за "Титаник" – и машините му и котлите досущ като на "Рила". Е, по-големи по размер, но другото си беше същото. По същия начин подмазвахме, бъркахме да опипваме лагерите, когато "коляното" е на чалъм. По същия начин и нашите огняри изриваха натрупания нагар (полусгурия, независимо че горивото е мазут) от пещите. Много физически труд "упражнявах" тези момчета огнярите. Опитните бяха – факири! От Цоко, баш факира, за един месец научих тънкости, които бих нарекъл – **Практически Университет**. С леки почуквания с варбулката (лична, сам си я правил и тя си "спеше" с него в кабината) успяваше да поддържа безупречно еднак-

ви параметри на двата, работещи в паралел, котли. Не е трудно за досещане, че това е много трудно за овладяване, особено когато започва периодичното чистене на пещите. Разлюлеят ли се нивото на водата и налягането на парата от единия към другия котел, започва истинска вакханалия. Вече като главен механик, наследявам на един 150000 тонен танкер един "буламач" – 7 месеца не могат да разтоварват с 4-те помпи, защото не могат да вкарат двата котела в паралел. Колегата, филипинец, и сънародника му старпом – като куче и котка. Колегата в старанието си да реши проблема, бързайки тук-там автоматиката и ... каша, независимо, че имаше прекрасни инструкции. Но то трябва да си поддържа (или участвал) паралел на два котела без автоматика, за да я разбере тази инструкция. Не преувеличавам – благодарение на Цоко-уроците, по време на прехода с елтехника, пренастроихме автоматиката и още на първото пристанище вече разтоварихме с 4 помпи.

За Цоко и другите огняри и машинисти от "Рила" – поклон. Винаги за тях си спомням с уважение.

След отклонението за сравненията с "Титаник"...

Качвам се на кораба, представям се и ... винаги има и добри новини. Трети механик е Любомир Куманов (светла му памет, от 021 кл.отд.), четвърти помощник Сашо Първанов (наш човек, от 102 кл.отд.). Охааа – значи има с кого да се "сдуса". Както по-късно разбрах, "нашата" "Рила", "Родопи" и "Витоша били обявени за наказателната армада на БМФ и може-би за това имаше и голямо текучество, особено при командния състав. Докато бях там, капитаните се сменяха почти на всеки рейс, до като се задържа Фердинандов. Вторите механици също бяха на "въртележка". Старши пом.капитан за "постоянно" беше Христо Мързов, а втори механик за известно време се "задържа" Атанас Гинев – Танащото. То по корабите винаги е така – има си хора, на които работата е- да подpira. Те (Мързов и Танащото) и други като тях бяха от тази порода. Е, "постоянен" беше и гл.механик (помня го по прякор) Косьо Ряпата, но него няма да го коментирам, защото е покойник и не ми е възможно да намеря хубави думи, с които е прието да се споменават покойници.

Първата "профи" вахта – тук забравяне няма!

По време на практиките на моторните кораби бяхме добре обучени (убеден съм) да носим вахта на моторист, дублирахме и 4-ти механик, но на параход ... Честно, притеснено ми беше да ме разконспирират, че съм си чиста проба статист. Час-два след качването ми на кораба предстоеше маневра за отплаване (естествено към Жданов, сега Мариупол). На маневрата си бях като "наблюдател на ООН-то". Почти веднага след маневрата дойде време за моята вахта (20-24). Указания от гл.механик не получих никакви, а втория механик само спомена, че машинният боцман ще е с мен. То на гл. механик системата беше – първи на трапа за слизване, последен се качва преди отплаване и никакво слизване в машинно отделение (освен в присъствието на проверяващи от БМФ). Както казах, беше ми споменато, че машинният боцман ще бъде с мен, но не остана. Но пък машиниста Васил се оказа точният човек. Само ми каза "давай след мен и повтаряй, гледай да запомниш и да не ти пука". И като почна показването, бъркане за опипване на лагерите, пълнене

на масльонките, мазане на шоковете на работещите парни помпи и работещото динамо, рулевата и ... то вахтата свърши. От умората и впечатленията всички при-теснения се изпариха. Едно разбрах (не че не го знаех от практиките) – между ра-ботата трябва да науча системите като "Отче Наш". Всяко кранче защо е там, какви са му пълномощията ... иначе ще си остана дипломиран статист. Започна класи-ческото пролазване на тръбопроводите. При всяко сдаване на вахтата на Любо Ку-манов (00-04) оставах малко, споделяхме много подробности. Сигурен съм, че ще-ше да ми е много по-трудно, ако друг беше трети механик тогава. Много си допад-нахме с него и останахме големи приятели до кончината му. Е, имаше и закачки от време-навреме, породени от разликата в ръста на двамата, а ние приемахме хумора с усмивки и добри контразадявки ако се наложи. Хубава "следа" на "Рила" беше оставил колегата (от 921 кл.отд.) Йордан Велчев, който впоследствие беше мой професионален гуру – отношение към работата и начина, по който усъвършенст-ваше познанията си по английски език. Между работата Данчо беше превел от ан-глийски инструкцията за включване на споменатата турбина – балансьор. Поверява я на Хиндо (випуска след нас), а той идвайки да си прибира от кораба останал ба-гаж, пък я поверява на нас с Любо. Невъобразимо сложна автоматика (забележи – парна!) за включването ѝ към главна машина имаше тази турбина-балансьорка. Най-малкото отклонение от указанията на инструкцията прави неуспеха сигурен.



*Кольо, вече като 3-ти механик на следва-щия си кораб "Стара Планина" заедно с Данчо Меледжиев – 3-ти пом.капитан.*

Като решихме и я включихме с Лю-бо на следващия рейс след маневрата за отплаване в режим "пълнен ход" на гл.машина сами се изумихме, че магията стана. Вторият механик така и не беше разбрал, че турбината е включена, но като се разбра за тази наша волност имаше "ка-лайдисване". То нямало нужда от нея, преходите били къси (което си е вярно, но защо не и тази помощ), трябвало да искаме разрешение. Така ли?? Инструкцията Любо я ската на "топло за по-добри времена и замразихме начинанието. То и без това само Данчо Велчев, Хиндо и Васко Трендафилов (2-ри мех с тях) я бяха пус-кали балансьорката.

Преди веселите моменти не мога да не спомена как съм запомнил първия ка-мериер, който обслужваше поддържането на реда в жилищните помещения на офицерския състав – бай Димитър. Като неговото, изключително професионално, отношение към задълженията на камериера никога повече не срещнах по другите кораби, на които съм работил. Безупречно облечен според случая, изключително изряден и мълчалив. Не че не съм срещал и други прилежно да работят. Но нали след ВНВМУ някой да ти оправя леглото си е шокова ситуация, а неговото обясне-ние защо така ни уважава и нас, незначителните "масльонкаджии", за мен бе "гвоз-дея на програмата". Ето за какво иде реч. Много уморени след поредната допълни-телна задача си лягаме, а не сме успели (аз и Любо Куманов) да премахнем напъл-но мазното от телесата си (най-трудно беше да се обезмасли косата – да припомним

"открития" картер на парната машина), ставаме, хукваме пак към машинното, оставяйки следи по калъфките или някой чаршаф. Като се приберем след отстраняване на поредния проблем – всичко е застлано с изпрани и изгладени постелки, на бяла покривчица на масичките ни, покрито с бяла салфетка е оставено яденето, за което не сме се явили в салета. Това значи, че той ни е чакал повече от половин час да ни нахрани, допълнително да ни оправя постелките.

Издебваме го аз и Любо в един момент и му казваме, да не ни чака за храна, да оправя и т.н. Обясняваме му, че уважаваме и годините на които е, а той простиичко казва: "Другарю механик, всеки трябва да си гледа работата, вие вашата, аз моята независимо от годините. Ако не сте вие, парахода няма да върви, а аз ако не върша моята работа, трябва да си вървя в къщи". И ни гледаше като да сме му синове.

Да! Но, за това как други се отнасяха към труда на хора като бай Димитър, дойде момента да разкажа за термометъра.

Нямаше да го споменавам главния механик (помните му прякора нали – Косьо Ряпата), но няма как. Поднесе му бай Димитър супата и ... "Каква е тази студена супа бе!! Взима я бай Димитър, носи я след малко и ... "Пак сте я претоплили!!". На другия ден историята се повтаря, само че наопаки – първо била гореща, после пък студена. Споглеждаме се аз, Сашо Първанов, старпома Х. Мързов, втория мех. Танашото. След няколко такива издевателства над бай Димитър, Сашо и Мързов вземат нещата в свои ръце. Танашото ги снабдява с термометър без футляр и ... още преди да е дошъл Косьо Ряпата в салета, супата му е сервирана с термометъра вътре. Идва той в салета и виждайки термометъра започва да крещи (бай Димитър е скрит в кухнята по заповед на старпома), а в една от паузите Христо Мързов взима думата: "Шефе, ние от профкомитета във връзка с охраната на труда, знаейки за твоята чувствителност към температурата и възможните опасни последствия, решихме да упражним контрол с технически, а не само с езически (демек устни) средства." Туш!!! Млъкна бай ти Косьо и това беше края на опитите му за издевателства от този сорт.

Сашо и старпома с неподправеното си чувство за хумор измислиха и начин за въвеждане на ред, без да се бият "табани" в случай на преувеличения от някой разказващ спомени. Това стана с монтирането на звънец под масата за хранене в салета до мястото на 4-тия помощник. Дрънне Сашо звънца и ... разказващия започва да се оправдава като ученичка, хваната в невинно (или не съвсем) прегрешение. Весело беше с тези леки закачки и много разтоварващо. Все пак заслужава си да разкажа, как веднъж Сашо не успя, а и нямаше защо да задейства звънца. Обядваме и темата на разговора беше как е бил потопен целия (почти или поне 90%, не се наемам с уточнения) български търговски флот по време на Втората световна война. И ... започва разказа на гл.механик (Косьо), как героично се е държал при потапянето на кораба, на който е служил (до колкото си спомням било е в Егейско море, а торпедото британско), как спокойно преценил обстановката, излизайки от машинното отделение, минава през кабината, взема си спасителната риза, машинния дневник, документи, скача, обръща се по гръб във водата, за да огледа дали не може да окаже помощ на някой и тогава вижда как фигурите на

двама от екипажа (водят се официално безследно изчезнали) притичват по "моста задна – предна надстройка и как се хвърлят във водата. Огледал той дали не може да им помогне, но ... в това време водата поглъща кораба ...

Чува всичко това Танашото, стана от масата и ... "А стига бе шефе!! Какви са тия лъжи, че последен ти, преди двамата изчезнали, си скочил. Ти първи беше скочил паникьосан и на всичко отгоре беше взел и ризата на 4-тия механик (Косьо е бил 3-ти мех.)". Естествено следват обвинения, че Танашото си измисля и няма от къде да знае истината, а контраата е: "Излизам, шефе, не мога да търпя повече. Забравил си, че аз бях машинист тогава на кораба". Не си беше довършил Танашото обяда и действително много ядосан напусна салета. Хем смешно, хем тъжно, но със звънеца в този случай се разминахме.

То добре, че такива припламвания минаваха в графа "гемеджи кавгасъ" (този "турцизъм" го чух за пръв път на п/х "РИЛА").

Какво друго видях за пръв (и за последен) път от п/х "РИЛА"? При поредното преминаване на Керченския пролив, тъкмо бях излязъл от обедната вахта (08:00-12:00) и виждам, че от мостика ми маха 2-рия пом. капитан Стефан Гъдев. (Стефан от кл.отд. 010, забравих да го спомена като добрата новина началото на моя разказ, за това правя заклинание – ВСЯКАКВО ЗЛО ДА ГО ЗАБРАВИ). Качвам се на мостика и ми показват в прибрежната зона цяло село от РК-та (риболовни сейнери). Стефан ми подава бинокъла и казва: "Виж как хамсията се "преселва" от Азовско в Черно море. Гледай внимателно, защото Липованеца (един от моряците) каза, че е виждал как гъстия пасаж влачи почти изправен бамбуков прът". Действително, след продължително вглеждане, успях да видя подобно на казаното от Липованеца. Дали защото пасажа е бил ограден и рибата е била заставена да се "сгъсти" така, но фактът си е факт. Ограждане или не, но на тази миграция на хамсията (а колко е вкусна като угние тази хубостница!!) ѝ ядохме попарата веднага след навлизането ни в Азовско море. Започна да пада вакуума след последната степен на главната машина, а това си е много голям проблем за параходите. Падат оборотите и мощността, увеличава се разхода на гориво, натоварват се котлите. Не можахме да върнем вакуума с класическите средства – допълнително охлаждане на кондензатора и подаване повече пара/налягане към парния ежектор.

То добре, че Жданов (Мариупол) не е далеч. Добрахме се и със заставането на кея се започва снемане на капациите на кондензатора. Много гайки, много чудо ти казвам. Нали диаметъра на кондензатора е повече от 2.5 метра. Аз и Васко Глухия (споменатия вече машинист от първата ми вахта) от към входящата страна, а огняр и другия машинист чакат да започнат изходящата. Оставаме аз и Васил на 4 не напълно отвити гайки и почукваме да отлепим капака за да се оттече водата, останала в кондензатора. Капака се отлепи и като ни заля студената вода аз изтървах гаечния ключ, а на Васил ключа го отнесе водата. Не можем да се доберем бързо до инструментите, за да позатегнем, та малко по-бавно водата да се оттича. В това време се чува панически рев: "Потъваме, потъваме, потъваме-е-е ..."

Оказва се, че незабелязано на междинна площадка на машинно отделение се промъкнал шефа (Косьо) и като вижда изтичащата вода започва да крещи и да бяга



към изхода на машинно отделение. Васко му крещи: "Върни се бе шефе, подай ни ключовете, не потъваме". Но не би. Както ни заливаше водата си взехме инструментите, но водата намаля и не се наложи да попритегнем 4-те гайки. А долу по пайола и към сантините!!!! Залято от полусварени, но все още мърдащи хамсии. За теб лъжа, за мен истина, Румене, събраната чиста и годна риба в едно каче от кисело зеле беше поне 50-60 кг. Естествено майсторите (водец Липованеца) надлежно я осолеха. Добре, че се забравя хамалогията с шомполите за промушване на тръбите, връщането на капациите на кондензатора на "място". Тя много мазна тази хубавица хамсията, а омасляването е, както знаем, голям враг на топлообмена, та доста търкане падна. Но нали винаги има и добър спомен – в качето стана страхотно, незабравимо мезе.

Както се подразбира от споделеното до тук, първите ми най-силни професионални впечатления са свързани с общуването и борбата с парата. Не мога да пропусна да повторя: добре, че в екипажа имаше и много точни моряци (капитани, механици, изпълнителен състав) и всичко за мен новобранец беше поносимо. Къде с шегите, кога със закачки, успяхме да си правим ежедневието ведро. Какъв отдых за мен си беше да отида при Сашо Първанов на предна настройка, да извади "конфетките", да си побъбрим!!

Не е трудно да се предположи, че на парен кораб в машинно отделение няма зима. Зима-лято – там си е горещо. Вентилацията основно идва от "лулите" и надолу по "маниките" до долна площадка в машинно отделение. На снимката на кораба тези лули се виждат добре на най-горната палуба на задна надстройка. С хладна вода се сдобивахме от един огромен чайник, наследство от "ингилизите", окачен с въженце на изхода на маниката, която беше в близост до пулта за управление на машината. Във вахтата на Любо Куманов беше огняра Димо. Образ и половина беше този Димо Манавски, както е по име и фамилия. Споделя с мен Любо, че трябва да разбере как стават някои работи с този образ. Съвсем трезвен слиза на вахта, а излиза "наквасен". От Любо бяха изпробвани разнообразни методи да се разбере как става тази работа. Да спомена, че двамата бяха с еднакъв ръст и най-ниските на кораба. Имаше скован дървен стол като площадчица да могат да стигат на прилично разстояние до чайника с хладната вода. Чайника само се навеждаше и ако устата е далеч от чучурчето, въздушната струя разпръсква водата. Майтапчиите криеха платформичката, веднъж я бяха поразковали за да се разклати, но тези майтапи взеха да ми идват досадни и някак си некоректни. Нали аз бях "високото дърво", което далеч по-трудно се навираше в сантините. Те номерата ги правеха в края на моята вахта (20:00 – 24:00) преди тяхната (00:00 – 04:00). И какво да направя? Като ми писна, в края на една от вахтите, скрих чайника. То си беше малко некоректно, защото аз избягвах пиенето на студена вода. Много лесно правех "зачервено гърло". Настана брожение за чайника. Особено страдаше огняра Димо, който незнайно как запиваше по време на вахта и естествено е да го "тегли повече за студена вода.

Разбрахме се с Любо при поредната смяна на вахтите да дойде по-рано, за да му покажа къде е чайника и да го постави на другата маника с по-дълго въженце, без да пречи на свободното преминаване. И така, отивайки към тайника към 23:30

ч., забелязваме Димо да се промъква (нас не ни забелязва, разбира се) към един ъглов плит близо до дейдвуда, измъква от там една 300 мл "хулиганка" и я прикрива в друг тайник в котелното отделение. Ето защо нямаше резултат от претърсването на кабината му и всички други мерки за проследяване. Той, нашия, се зареждал за рейс-два в този тайник под плита. Като му казахме какво сме видели, той ни запита да си стяга ли багажа. Аз, казва, без това не мога, вие решавате дали ще ми вземете хляба. Аз пия да се подкрепям да мога да изкарам вахтата. То такава подкрепа ... ? Почти не си спомням какъв съвет или пожелание разисквахме с него, но този секрет си остана между нас. Как да вземеш хляба на такъв човек? С него влизаш, като се наложи, да валцоваш тръби в горещия котел, с него се бориш при сваляне и шабарене на тежките лагери на главна машина. Може да има и възражения относно тази логика но ... така го чувствахме ние тогава.

То трудности има навсякъде не само в "мазата"(машинното). Ето че дойде зимата, а в Азовско море идват и ледовете. В ледовата обстановка става много понапечено за колегите на мостика. При нас "долу" си е същото с добавка повече "готовност", а при парната машина разликите са почти нищожни. Първо бих припомнил, че парната машина носи/понася почти безпроблемно кратковременни претоварвания до 300% от номиналното натоварване. При добър рефлекс и тренинг отработването на команда от "пълен напред" до "пълен назад" е също безпроблемно за не повече от 2-3 минути. Танащото ме "открехна" на едни нишани по "Кулисата на Стефансон", рефлекс от спорта си имах, та маневрите бяха това, което най-лесно усвоих и се справях много прилично (без хвалби Николчо!!). Но голямото натоварване беше повече за огнярите. Без автоматика, те са тези които поддържат постоянно налягане на парата и ниво на водата в котлите, машиниста на маневра основно следи/поддържа вакуума, а останалото ... както винаги.

С добавка, факта че параход "Рила" е строен да плава предимно в условията на Северния Атлантис (спомням си да се говореше, че е полуледови клас или нещо като усилен корпус в носовата част) и най-вече поради уменията на нашите навигатори, съвсем справедливо съветските пилоти ни именуваха "Ледокол Рила". Сашо Първанов като 3-ти помощник (впрочем 4-ти той беше само един рейс) беше награден с фотоапарат ФЕД-3, който предполагам още пази. Един от незабравимите моменти е, как ние изпреварваме закъсал керван, воден от ледоразбивач и пилота на нашия кораб по УКВ-то хока капитана на ледоразбивача: "Ну, погледни как "Рила" обгоняет вас, а ты стоишь!!" Не са един и два случая, когато сме замествали ледоразбивачите. Но пак да повторя, че голямата заслуга си е на момчетата от мостика. Ние долу си бяхме "подпирачка" – надявам се добра.

И така един ден в Жданов, между леда и снега, аз и Любо Куманов се добираме до възможността да се сдобием с най-добрите радиограмофони в СССР – стерео Ригонда. Страхотен тон, звук и стерео измъкнаха от стерео-плочите тонколониите на тези Ригонди. Това беше най-крупната ми покупка от СССР по време на плаването ми на "въглищарската линия". Редно е все пак отбележа правилното отношение на продавачката към онези няколко бутилки "слънчев удар" (бренди "Слънчев Бряг"), чрез които ни бяха запазени радиолите. Радостни сме "надули" стереото и на двете Ригонди, а в това време се връща Танащото от града /Жданов/ и

хлопайки по периборката крещи, правейки се на изненадан: "Какво става сега Любчо, Николайчо – вашите тавани (квартирите ни бяха на тавани) сега стават капани за гаджета"!! Отивам да викам Димо Ментешето да го почерпите за да уговори в 1-во районно да не ви закачат, заявява Танашото и отива да го търси. За пояснение: Димо под прякор "ментешето" заемаше длъжността "корабен дърводелец" и беше уволнил се старшина от въпросното 1-во районно. Запомнил съм Димо с чаровната му "тънка" усмивка и лицето му тип Жан Габен. Естествено започна почерпка и веселба до като изчакахме формирането на кервана за минаване през ледовете. До колкото си спомням и Сашо Първанов се сдобил с "Ригонда", но преди или след нас ... нямаше ли надсвирване, не си спомням. Е, поне музика не ни липсваше. То ако става въпрос, по онова време в Жданов и черен хайвер от качета на Левый брег се намираше пък и много други рибни благини за подкрепа на ентусиазма ни за спечелване на кулинарното соц. съревнование. Трите обекта, където основно инвестирахме за спечелване на това приятно съревнование бяха ресторантите "Волна" (най-близкия), "Украина", "Строитель" и в добавка Интерклуба, но там ходехме по-рядко. След един спор с една от активистките на интерклуба още повече разрешихме. Не си спомням как се завърза разговор за азбуката и Кирил и Методи, та Любо Куманов започна да обяснява на девойката кои са Кирил и Методи, че те (руснаци, украинци и др.) пишат на нашата азбука. Люто отпор и възражения, въпреки всички исторически факти с дати и събития, които Любо знаеше и поднасяше много убедително. В един момент обаче, девойката не можеща да понесе поражението, заявява: "Слушай, Любомир!! Я не знаю, какви такива эти Кирилл и Мефодий, но они должны быть наши". Любо се втрещи и едвам го запрях да приключи спора. То явно девойката беше изгубила контрол – те нали всички в интерклуба бяха с претенции за много образовани и амбициозни. Та от Интера – право в "Строитель". Както обичайно, места няма. Успяха да ни намерят две места на една маса, вече заета, с подпийнали две двойки. Момичетата по-малко, а младежите по-напреднали в "люта битка" с водката. Включихме се и ние двамата и по едно време девойките ни поканиха да танцуваме. Погледнахме към кавалерите им за нещо като разрешение, а те никакъв интерес. Връщаме се на масата и след поредното "наздраве" дамата, която танцува с Любо заявява: "Любомир, а ты знаешь, что я тебя люблю?" Пълен туш!! И след малко към кавалера си, с раздвижване под масата: "Не наступай ... тебе говорю, не наступай". Опасна ситуация! С много такт и внимание се разплатихме със сервитьорката и ... към кораба. То и без това си беше време. След много години, като се видим с Любо в Бургас (когато плаваше на "континенталната линия"), първата закачка като парола звучеше "не наступай, тебе говорят". И Марето и Нина (съпругите ни) знаеха случая, а забележката им винаги: "паролата стига, без продължения, моля"!

А проблемите с пропуските на димогарните тръби все повече и повече зачестяха. Налагаше се да се влиза в горещия още котел за да се спестява време, а валцоването си е много тежък, както казваха, непривлекателен труд.

Един ден по време на вахта машиниста Васко Глухия ми задава въпрос: "Четвърти, ние наливаме за смазване по масльонките и с попрыскване не повече от две кани масло. От къде тогава идва в топлия сандък толкова много "масло", което изгребвам вече през ½ час и не мога да? Ела да помиришеш и ти, то на масло не

мирише."

Отивам аз до топлия сандък и Васко ми подава от почти пълен вече варел да помириша. То си мирише на мазут. Казвам му на Васил, че мирише на мазут, а той веднага: "от къде ще дойде тогава?". Единственото място, където са разделени от тръбна дъска пара и мазут са мазутоподгревателите, му казвам аз. А той явно решил и да ме поизпита ми казва: "то аз му казах за това на шефа, а той ме сръза да не говоря глупости и да си гледам моята работа".

А логиката е още по-корава – налягането на мазута в тези подгреватели е по-голямо от това на парата за общи нужди, с която става подгръвяването. Васил не само че си я гледаше работата, ами е мислил за разлика от ...

Достатъчно е да се обърне внимание на едно изречение от инструкцията за водоконтрол и водообработка котелната вода на отдел "Топлотехника" в БМФ и обяснението за проблемите с пропуските на димогарните ни тръби е готово. Въпросното изречение е (почти цитирам): "Омасляването на нагревните повърхности на парните котли е много опасно, защото предизвиква много големи топлинни претоварвания. За сравнение – 1 мм маслен слой е 500 пъти (петстотин) по нетоплопроводен от 1 мм накип."

Пристигнахме във Варна, а преди заминаване отново към Жданов, за инспекция на кораба се качи техническият инспектор (така наричаха тогава супринтендантите) Венцислав Масларов. Проблема с котлите вече беше станал явно "извади око" за тех. отдела на БМФ.

Тръгнахме за Жданов и вече на пълен ход, без да усетя как, Масларов се оказва зад мен на най-долна площадка в машинно. В това време нещо изпука и виждам как над мен от медната тръбичка за прегрята пара към вакуум-ежектора свисти синкава струя и за секунди машинното се оказва в плътна мъгла. Ами ако се беше спукала точно зад гърба ми, както си стоях почти облегнат на предпазната решетка?? Пипнешком се добрах до стопорния кран до паропрегревателя, свистенето спря и полека се развиделя. Разтичахме се да задържим вакуума с повече обороти на мокровъздушната помпа и да се подготвим за смяна на тръбичката. Размина шетнята и при мен идва бай Венци (разрешавам си да нарека така големия образец за инж. корабен механик и човек поради голямото уважение, което имам към него) и ме пита: "Какво стана? Я ми обясни?". Разказах му всичко по реда на моите действия, как съм спрял парата, реакцията да овладеем вакуума и т.н... Поразпита ме това-онова по системите и после: "Ти откога си на този кораб?" Отговорих, че съм от новия випуск на ВНВМУ. Почувствах в погледа му задоволство от отговорите и реших да споделя с него разговора ми с машиниста Васил. Пропуснах да спомена какво е казал шефа (Косьо Р.) на Васил. "Та по колко, казваш на вахта "масла" изгребвате от топлия сандък", пита ме Масларов. Помолих го да ме последва до топлия сандък и на място да помирише. Поклати леко глава, кимна и излезе от МО. По-късно подразбрах, че преди да се качи на кораба е имал подозрения в същата насока. Просто получи потвърждение. След разтоварването на кея във Варна бяхме изведени на ремонтен кей. Явно пропуските тръби-тръбни дъски бяха надминали търпимото. Започнахме, практикуването до тогава, валцоване "на го-

решо". Започна се и затапване на тръбите, които не можеха да се уплътнят чрез валцоване. От горещия котел – под маниката за обдухване, до като ме събори пневмония. Заминах за Сандански и естествено там се излекувах. Изтекоха болничните и се връщам във Варна. Разбирам, че като отворили котлите се видяла черната окраска от натрупване на маслен слой. Започнало се традиционното при котлочистка събаряне на накип, чрез дърпане на вериги между тръбите. Разни спорове имало в тех. отдела. Не обърнали внимание на забележката на В. Масларов, че масления слой не е само по тръбите, а по всички повърхности. Не се съобразили и с препоръката на инж.хим. Шивачева от "Топлотехниката" да се приложи химическо изваряване със силен алкален препарат като единствено възможно средство за решаване на проблема с омасляването. За съжаление явно беше победил нечий "рационализаторски гений или ... но жалко.

При така очерталото се "светло бъдеще" взех решение, че повече няма да се върна на п/х "Рила". Не само поради тежката работа на парахода. На всичко отгоре моята мечта за "едрите звезди над Фамагуста" и далекоизточната линия се превръщаше в химера. Срецам аз симпатягата Костурков – китарист от четиристотните класни отделения, с който участвахме в художествената самодейност. Той още незавършил, но по-отворен от мен. Говорим си и аз споделям тегобите си. А той: "Ти луд ли си? В тази криза за кадри отиваш при Кирков (така се казваше инспектора механици в л.с.), поглеждаш какво пише на записката и ако не ти е по мерак, просто си излизаш. Изобщо не се вълнувай какво крещи зад теб. Почтено или не, реших да се възползвам от недоимъка на кадри в параходството. Твърдо по напращането "Костурков" изпълних 2-3 сеанса през ден. Оказа се, че схемата работела безупречно. При поредната визита виждам пред канцеларията на Кирков бай Христо (отдельонния ни Христо Дойков от кл.отд. 021) с много унило изражение. Дал му записка "Кирката" за кораб от далекоизточната линия, а той чака дете и се моли да го оставят в Черно море. Дай ми записката и да влезем заедно, му казвам. Влизаме вътре, а Кирков още от вратата ми крещи: "Македонец, този път си взимай записката или при директора". Започна се словесна престрелка. Обяснявам му, че мечтата ми е далечната линия, че бай Христо е на зор и просто искаме да ни размени записките. Изпадна в истерия др. инспектор л.с., скъса моята записка (впрочем за пасажера "Г. Димитров") и ни изгони и двамата. Бай Христо си замина оклюмал и на мен ми стана отвратително криво. Трудно понесох безсмисленото упорство (предполагам отмъстително) на този бюрократ Кирков. След два дни заставам пак пред него и ме почва още от вратата: "Слушай момче, всички се натискат за пасажера, а ти какво?? Не мога да ти угаждам повече. Взимай записката и заминавай или ... Стори ми се невероятно, но той беше сериозно задъхан. Обяснението ми е амбицията му да става винаги на неговото. Кой крив, кой прав? Не издържах. Взех я тази записка.

Така, следвайки мъдрите съвети на Костурков се разделих с п/х "Рила" и се отзовах 3-ти мех. на м/к "Георги Димитров". Пак ми се разминаха "едрите звезди" и далечния изток но ... голямо утешение си бяха 2-та свободни дни в Одеса всеки рейс. Само аз бях ерген от машинна команда и във Варна ги "пусках" колегите по семействата – а за мен Одеса. То, "Г. Димитров" пред "Рила" като служебни ангажменти – играчка.

Честно казано, криво ми беше заради хубавите хора, които изоставих, но не можех да си представя, че ще бъда повече подчинен на ... Голямо разочарование за мен бяха решенията и подхода за решаване на проблемите на п/х "Рила". Не само на ниво кораб, а и бреговите решения. А проблема си беше много сериозен.

Това си спомням от "проходилката" ми в занаята. Сега вече, спомняйки си отминалото отчитам, че след закаляването на "Рила" получих много хубави шансове от съдбата. Опита придобит в борбата с парата се оказа безценен по-късно като механик и супринтендант по танкерите. Да, за мен не беше изненада как поради пропуск на мазутоподгреватели на един от най-красивите пътнически кораби, на "Куин Мери" се "стопиха парните котли и остана кораб-хотел в тихоокеанския атол.

Винаги с уважение и респект си спомням за образците: Венцислав Масларов, Богдан Тодоров, Божан Тодоров. Ето с Божан Тодоров не съм плавал на един кораб, даже не съм се срещал лично. За него може много да говори Любо Димитров (първия му гл.механик на "Бачо Киро"). Но на м/к "Мусала" той беше оставил такъв ред, образец на организация на работата и документация – учебник! Говорим си с П. Пенков (кл.отд. 421), когато беше 4-ти мех. на "Мусала". Той започва на "Мусала" при Б. Тодоров. Споделих с него, че съм много впечатлен от наследството, което е оставил бившия шеф. Пенко ме погледна и ми казва – голяма работа е! Мислех си, казва Пенко, че ме гони само мен като новобранец, взет на мерник и го питам: "Шефе, ти само с мен се занимаваш, защо?". "Моето момче, вахтата на главния механик е тази на четвъртия, а те – третия и втория механик, вече са като каиши, тях е трябвало да ги "огъват" до като са били четвърти." Желязна логика, от която Пенко не се оплакваше, а благодареше за шанса да започне при Б. Тодоров. Аз започнах иначе, но по-късно ... благодаря на съдбата за всичко след това.

Не мога да пропусна възможността, която имах да копирам опит (професионален и в общ аспект) от Евгени Донеv, Йордан Велчев, Христо Пиперков, Рафаил Даракчиев, Петър Антоv, Михаил Михайлов.

Така се почна, а понякога с който започнеш, с него и завършваш.

Със Сашо Първанов започнахме на п/х "Рила" и пак заедно завършихме в ДИК/Морска Администрация Варна/Бургас. Сашо израсна много в областта на морското администриране. Ненадминат по стаж и владееие на материята. Невероятно търпение. Той си знае как устояваше да се бори за опазване добрите правила при безбройните административни ветрове и течения. То за това трябва характер като неговия. От мен и випуск 80: **САШО, гордеем се с теб!**

### **Един моряшки спомен**

#### **ЗА ГОЛЯМАТА И МАЛКАТА ДЪГА**

**(локсодромия и ортодромия, май така беше по капитански)**

**инж. Никола Дековски, кл.отд. 121**

Не, че ни е работа на нас механиците да се "бутаме" в капитанските владения, но нали все пак сме от ВНВМУ (извинете, вече NAVAL ACADEMY), та ...

защо се подсетих за тях?

Случката/преживяването е от времето когато плавах на танкерите на компанията Universe Tankships (Delaware) Inc. New York. Получихме нареждане да отплаваме и товарим нефт от Скапа Флоу (шотландския нефтодобив, дето е много на север) и от там за LOOP (Louisiana Offshore Oil Port). Пристигнахме в "скапата", нема дърво, нема чеп, братко. Гледам отдалеко белеят се едни едри камъни по арктичeskата трева на брега. А то, да са едни големи бели овце от тия, дето там ги гледат основно за "рунска вуна/вълна". Минахме през моряшкия клуб, пихме по едно. Натовариха ни. Отивам на мостика да занеса бележката с рутинната информация за наличия на горива, масла, вода и т.н. До картите за прехода 3-тия помощник ми се видя някак си угрижен. Впрочем с това индонезийче правехме 2-ри договор заедно (готино момче), винаги при възможност риболувахме на бака като сме на котва. Явно имаше чувство за близост с мен и за това си позволи да коментира решение/заповед на капитана. "Шефе, – казва ми, – той е луд!! Ела и виж навтекса, три урагана са пред нас, ако минем курсовете от направения план за прехода (passage plan). Сега сме в края на зимата и да се мине по този план в северния Атлантук е авантюра. Никога до сега на са ми давали да подготвям карти за такъв преход други капитани." Хвърлих едно око на картината/графиките от навтекста и му отговорих, че може и да е прав, но на гл.механик не му е работа да разисква капитана. Казах му да се успокои с намек, че си остава "мой човек по риболова". Естествено, машината си беше в готовност, а като слязох на нашия коридор ме среща капитана и казва: "А, шефе, ще вечеряме и след това отплаваме". Две думи и за кап. Натанаил Геладуга. Филипинец беше момчето (момче защото беше около 15 год. помлад), беше преживяло много трудно месеците преди аз да се кача на кораба. С две думи, черногореца (предишния шеф-механик) го е правил на маймун. Дали поради цвета или ... но 3-тия механик Денис от Риека беше споделил с мен, че е било грозно от страна на колегата.



*Шеф-механика Кольо Дековски, но ... в значително по-ранен период*

Та, настаняваме се за вечеря и, до като шетат камериер/готвач, реших да го подчекна Натанаил. Казвам му: "Кептън, оставих бележката за чартъорите на мостика и мернах passage plan-а, а по пътя ни на навтекса – едни мечки". Е шефе, казва той, вие механиците не учите астрономия и за това ви убягват кратките пътища. Нищо не отвърнах. Когато почти приключихме вечерята му казвам: "Много искам да споделя с теб един мой спомен. Не от теорията, а от добрата морска практика".

Съвсем сбито му разказах (описанието следва с повече подробности) как с "Мусала" (кап. Боби Дюлгероv) при прехода от Анверс до Куба – Гуаябал (Гоебал ли беше??) изчакахме лошото време (4 денонощия) скрити в южна Англия, свършихме си в машината всичко, което ни беше изостанало и от там, на юг, покрай

Канарите, с хубавите течения – пей сърце. Още при първата вечер, до като се криехме, радиста извика капитана на мостика, прекъсвайки бридж раздаването. Викал го на мостика капитана на "Вола" (кап. Петър Софийски) да се чуят на УКВ-то. Връща се кап. Дюлгеров – личи гневен какъвто не го бях виждал.

Не издържа и каза: "Ако наистина го направи е луд. Хайде, не се крие – добре. Ама на мен да ми намеква какво е ортодромия и локсодромия!!"

И така ... пристигахме в Куба в един и същи ден, те 1-2 часа по-рано. Няма нужда да напомням, че ние тръгнахме 4 дни след тях. Там двата товарни терминала (бяха нови японски) са един до друг. В резултат от минаването по "късия път" – бледи изтормозени лица, отнесени леери, секции от пожарна магистрала по палубата. Грозна картина ти казвам, братле.

Дали моя капитан Геладуга не схвана за какво му намеквам, дали искаше да се покаже? Резултата от неговото героично решение започна да ни "чеше 30-40 часа след отплаването. Отивам да нося на мостика "noop position" рапорта, а моето риболовно приятелче ме гледа и поклаща глава – сиреч "Шефе, почва се". В интерес на истината до тогава преживяно от мен най-отвратително време, с нелогични решения за заминаване, беше на виетнамския кораб "Кварц" за преход от Хайфон за Хонг Конг. Какви ли не усилия положи съвипускника и истински капитан Теньо Тенев да убеди Мончо (Симеон Ангелов, действащия капитан), да не тръгваме, да се поставят всички капорти на твиндека (метални 5 тона всяка) на място, а не да се укрепват на палубата, но ... млъкни сърце, да не му припомням на Тенката!

И се започна. Като влязохме в "окото" стана много тихо. От водата изпарения, като да я подгръват. То било от много ниското атмосферно налягане. Ушите глъхнат. Нищо не подсказва какво идва после. Малко инфо: танкера "Genmar Harriet G" 150,000 дедует, над 280 м дължина, японска постройка по поръчка на бившия собственик "Тотал", Франция, бяхме с пълен товар нефт. Слава Богу с пълен товар, кораба само с един отминал клас – "хубав" кораб.



*Две хубави снимки на танкера "Genmar Harriet G"*

Той кораба хубав и добре натоварен, но като взехме да се "вадим от окото", при огромните талози, кърмата взе да ходи към небето и океана с амплитуда не по-малка от 30-40 метра. Намалих оборотите, защото от неравномерното натоварване се появиха първите признаци на "помпаж" в двата турбокомпресора. Наложи се да укрепваме допълнително оригинално укрепените резервна цилиндрова втулка, бутало и всичко по-едрогабаритно. Звъни телефона в МО (машинно отделение) и



разбирам, че мон Капитен се тревожи дето оборотите (на гл.двигател) са по-малко от обичайните. Отговорих му, че ще се кача на мостика за да си поговорим "на живо". Забранил бях да се използва асансьора в лошото време и не помня на кой ярус/палуба бях, когато гл.двигател заглъхна, турбините запъхтяха, свирки, оркестри ... Хуквам в "мазата" и намирам 2-рия мех обезумял от паника: "Шефе, сега какво ... ?" Да, поради аварийния стоп "свръх" обороти бяха спрели сума ти помпи, възстановяваме и след наличие на налягания, резетиране (от RESET – възстановяване), възстановяваме защитата "over speed", двигателят "забра" от инерцията на винта. Успокои се 2-рия, а аз разбрах защо се е матирал. Едно, че му е за първи път и най-вече, че преди година в същия месец, си уредил отпуската и на танкер от нашия тип/размер, в същия район загива съвипускника му сменник. Остават без ход, танкера се чупи на две и загива целия екипаж.

Взех асансьора (самотмених си заповедта) и ... на мостика. Алармата "over speed" пищи, а Натанаил бледен. "Шефе какво става?". Показвам му червения бутон и мигалката, който като го натисне, спира алармата на мостика. То добре, че не пипа, защото съседния в другото табло, е за аварийно спиране на ГД от мостика (Main Engine Emergency Shutdown). Най-търпеливо му обясних "аудио и видео" причината. Винта се "оголва" в даден момент рязко и на цяло и ... свръх оборотите са налице. Казах му, че ще се наложи да намалим още оборотите. Тръгнах за МО. До като си беседвахме с разбор на случилото се (с вече успокоения 2-ри), има няма 15-20 минути да са минали от "шетнята", отново over speed shutdown. Втория – Руди Барич: "Капо нека сега аз сам, ти само иди зад мене да не объркам нещо." Възстановихме, зададох възможно най-ниските обороти за продължителна работа и ... на мостика. Вече бях ядосан (по скоро раздразнение), най-вече за това, че на моя "героичен" капитан и през ум не му мина нещо като промяна курса или каквото да е друго като реакция. Като да се интересува само от оборотите и интересите на чартърорите. Впрочем индонезийчето (сетих се за името му – Алфиус Макараун) се опита да ми прави знак с извъртяна ръка – сиреч "да се чупи" курса на юг, още когато бях на мостика при първия стоп, но се направих, че не съм видял. А на Натанаил приказките (в акъла му само): "Шефе, оборотите са много малко, чартъора... Казах му да не се притеснява за моите отговорности пред чартърорите, че оборотите са на моя гръб и си е добър шанс дето толкова бързо възстановявахме хода, но ако има трети път, не се знае дали ще успеем. Попитах го дали той иска да докладва в нашата фирма, че имаме два стопа поради свръх обороти или предпочита аз да се обадя по сателит телефона и да дам обяснение защо се е получило. Да вмъкна – в тази компания за някои правомощия гл.механик имаше права близки до тези на капитана, без да се нарушава върховенството, разбира се. Натанаил като изведнъж да изтрезня. И ... "Шефе, необходимо ли е да се докладва". Казах му не, но ако не престане де ми досажда с малкото обороти и не започне да мисли как и по най-бърз начин да се измъкване от този капан, ще се наложи.

Слязох долу и с Руди (2-рия) разделихме времето в пулта (ECR). Той ми заяви, че там (долу) ще спи само и само да не останем без ход. Засмях се и му казах, че може да го направи само ако е свеж, а той ме контрира "Шефе, то тук е по-ниско и по-малко търкаля", което си е истина. Горе, компютри, принтери, глопутери (жаргон = всякакви други глупости ...) – всичко долу на пода, вързано, закрепено и аз

нямах работа горе. Добре, че имах разпечатени от онези бележки за обедния отчет към чартъора. Още същата вечер усетих, че Натанаил е узрял. Започна осезателно бордово клатене, но кърмата не се натопорчваше като преди. Увеличих малко оборотите, казах на 2-рия да следи реакцията на регулатора. Появих се горе, на мостика нали е тъмно, но при картите светло и видях промяната на курса.

Не без зор, но след две-три денонощия се измъкнахме към спасителния юг. Вече на "чисто" и на едно денонощие от LOOP, в машинната канцелария ме нами-ра капитана. Завалията, бял, уплашен държи един дълъг телекс, подава ми го и ме моли да го прочета. Телекса беше от кап. Коин – шеф на отдел "корабоплаване и товарни операции" на нашата фирма. Ужас! Прави го на мармалад. Получават на-шите от чартъора една сметка за \$10,000 за обслужване на танкера "Genmar Harriet G" с препоръчителни курсове за излизане от критична ситуация. Натанаил, да взе-ме онази вечер да се обади с телекс (искане/съветване) на чартъора, който впрочем се оказва да му е бивш работодател. А то на кап. Коин това му е едно от баш за-дълженията в нашата фирма!! Моя човек дори и да си е мислил, че като бивш техен човек няма да има сметки... Аз имах в предишния си договор от тези чартъори една дребна награда от \$500 за недопускане престои и т.н. Точни, симпатични хо-ра, американчета от израелски произход впрочем, дават като има защо, но имат ли да взимат... меко казано по английски "но уей". Държи телекса, трепери му ръката и ... "Шефе, как/какво да му отговоря като обяснение??" Честно, много ми дожаля. "Слушай, му казвам, сега отивам на сателит телефона, ще се обадя на нашия тех. директор г-н Чийзъм, ще му кажа че съм видял случайно на мостика телекса на кап. Коин, но искам да докладвам, че гл.двигател два пъти е спирал от задействане на защитата over speed shutdown, че сме били в обсега на действащ ураган, че се е наложило да намаля много оборотите за да запазим някакъв позитивен ход и може-би ти, като си давал обяснение за оборотите и позицията (координатите ни) е ста-нало някакво недоразумение. Проведох разговора с Чийзъм (впрочем, много готин – природен интелигент механик). В края на разговора му казах, че нямаме повреди в резултат въздействието на свирепия ураган. В неговия стил, Чийзъм ми каза: "Без грижи инж. Ник Дековски, като всичко е наред. Успокой малко и Геладуга. Коин е малко гневен, но това са \$10,000 долара, а нали е директно ..."

Е, моя шеф не знаеше/не виждаше, че Натанаил е до мене. Размина му се ня-как. Разтоварихме в LOOP, от там в Мексико за следващия товар. Натанаил настоя да излезем за да почерпи с мексиканско меню. Такова люто ядене, братко!!! С по-ловин каса тяхна бира "Корона" не можах да загася огъня.

В заключение – ползата или вредата от минаване по по-пряката пътека.

След около 2 месеца по същата рейсова заповед с младия капитан хърватин Балтазар Вукасович, нямаше нужда от намеци. Пуснахме си се на юг (даже минах-ме "вътрешно между Ирландия и Англия) и в резултат – 3 денонощия по-малко и около 300 тона мазут по-малко.

Не ми се иска да разправам колко кофти беше, за да не заприличам на Дончо-Планктона (Папазов) с художествените измислици за неговите "ревящи 40", (при които май никога не е бил) но ... голям чеп си беше. Не съм имал друг такъв зор от

лошо време и не искам. Като гледах онзи филм с Дж. Клуни "Перфектна буря", имаше кадър точно със силует на танкер като нашия и ми се прииска една голяма гроздовица.

Все пак, някак си без да искам, ми се натрапва сравнение: кап. Боби Дюлгеров и кап. Балтазар Вукасович срещу "кратките" кап. Петър Софийски и кап. Натанаил Геладуга.

Позволих си да коментирам капитани, но как да забравя думите на Боби за "добрата морска практика", за неписаните правила ... и почти същото в общите разговори и от Балтазар Вукасович.

**НО:** Без да се четкаме, твърдя и се гордея: **С всички капитани от нашия випуск, с които съм плавал на един кораб, те са: от първата редица.**

Нали се подразбира, че и останалите, с които не съм бил на един кораб – също. Нали сме от една порода.

### **Пътят на огледалата**

**инж. Никола Дековски, кл.отд. 121**

Снощи (Никулдена или Никул-вечерата – 6.XII.), както се досещаш, мина и в много смях основно от хубави спомени от морячеството.

Не е нужно да ти казвам, че Манол Манолов е неизчерпаем с разкошно чувство и отношение към хумора.

По едно време се сетих за разни случки от получаването на първия кораб с висока степен на компютъризация (дали точно го казах??) за кувейтската компания KOTC (Kuwait Oil Tanker Company) – "Al Kuwaitiah".

Малко предисловие:

През 1988 год. месец април заминахме за Република Корея да получаваме първия от серията танкери-продуктовози за KOTC петима българи – старши команден състав: капитан – Христо Христов, главен механик – Аз (виж, с голямо А), старши помощник – Васил Кокоров (от задочниците на ВНВМУ), втори механик – Георги Георгиев (от по "младите" випуски родом от Димитровград), и електро механика Пенчо Пенчев (наш набор, преподавал е и във ВУЦ – сега БКМЦ Варна).

Капитан Христо издейства от "Трансимпекс" да преминем компютърен курс и добре, че Симеон Димитров (той и до сега работи в БКМЦ) ни обработи и омеси така, че (не се хваля но...) се представихме много добре. Англичаните и другите от бреговия офис на фирмата там гледаха леко опулено как Христо пък и аз боравим с програми PE2 (Personal Editor 2); Multi Plan (предшественика на Excel) и dBase3+; след тях излязоха "Lotus", първия Word текстова програма и т.н. Христо имаше и друг курс преди това, беше много напред, увлече и мен и за това сега имам възможност да споделя публично: моите благодарности към Симеон и Христо!!!!

Всъщност от бившия "соц. лагер" бяхме първите "проникнали" в Южна Корея. Следващите бяха нашите треньорки по художествена гимнастика за техните

отбори за предстоящата олимпиада в Сеул, та след тях и другите олимпийци и т.н. Естествено, за да стане това с нас морските, "виновен" е Негово Величество емира на Кувейт, който за серията от 4 бр. 35 000 тонни продуктовози и 2 бр. 11 0000 тонни (казваха че 2-та последни били най-големите) беше превел цялата сума предварително. Това е изключително рядка практика и за това ни бяха издали визи като за емирски паспорти. Като кацнахме в Сеул от Токио и като видяха "комунистическите" ни паспорти, прибраха ги и веднага се появиха 4-5 "шлифероносци".

Вметка: първите ни контакти и първия месец в завода остави в мен, а със сигурност и у приятеля ми Христо Христов, капитана, твърдото впечатление, че по това време Република Корея беше кораво полицейска държава. Много им личеше на тези, които вървяха след нас когато сме извън завода – бяха облечени в еднообразни шлифери и ... а бе, за един моряк лесно разпознаваеми. Но впечатленията ни от "нормалните хора на отдалечения остров, където се строяха корабите – прекрасни. Просто с ченгетата ни беше смешно.

Капитанът ги изчака около 15 минути и ги подметна с твърдо искане да се свърже директно с кувейтския посланик, издал ни визите съгласувани в Сеул. След 5 минути "червената" опасност временно бе преглътната, преминахме граничния контрол и излетяхме по вътрешните линии за Пусан и от там към южния остров (Koje island) и завода на Самсунг, където се строяха корабите (SHI – Samsung Heavy Industry в селото Geoje (34°54'N; 128°36'E; на гугъл картите), в съседното село Окуро са заводите на Daewoo).

И така пристигнахме в завода, настаниха ни в хотела на завода – SHI Guest House и започна едно натоварено ежедневие. Сутрин от 07:30 до 18:30 с обедно прекъсване за 30 мин. – почивен ден (не всякога) – неделя. Освен за нашия кораб ни разставиха да участваме и следим изпитанията на стапел и на останалите кораби от серията. Въпреки умората бях много доволен да участвам в цялата тази "галимация". Професионално си бе голям гъдел.

Неделите използвахме да посетим съседното село Окуро, където имаше открит пазар и повече разнообразие. Там веднъж с Христо си харесахме едни огледала като за спалня или хол. Опитах се да разубедя "Карино" (когато не сме на кораба така ни беше обръщението), че е странно да помъкнем огледала от края на света. Но с довода, че са добре опаковани, че като излезем от завода и вече сме по нашите "западни" морета не може да не срещнем български кораб, бях разубеден – та купихме огледалата и то за някакви си 5 или 10 долара.

Добре, но като наближаваше края на първия месец от престоя ни, започна голяма стачка на корабостроителите и в двата завода (SHI нашия и Daewoo в съседното село).

Не бях виждал и преживявал такова чудо, и то източно изпълнение, до тогава. Стройни блокове стачкуващи, съзлив газ ... не беше и безопасно. В завода на Daewoo по грешка загина един от сървейорите на Лойд Регистър.

След 2-3 дневен престой в хотела ни информираха да се подготвим за отпътуване обратно за България. Ами сега огледалата?? Аз отново се огъвам – да ги

зарежем, но капитан Ицо казва: "Карино", не може да не ги опазим, толкова са хубави. Оставяш на мен да се оправям със стюардесите – ще ги вземем като ръчен багаж.

Така започна **ПЪТЯТ НА ОГЛЕДАЛАТА**:

- Раздрънкано такси от Окуро до SHI Guest House, едва ги опазихме;
- SHI Guest House до Пусан с микробус на агента – комфорт за нас и огледалата. И как иначе, едното е капитанско, а другото огледало на шефа?;
- Пусан – Сеул, както обеща Христо – убеди стюардесите, че е важна пратка;
- Следващия полет Сеул – Анкоридж Аляска – Франкфурт с разкошните Лufthанза. Огледалата заемат местата на двама пасажери под зорките погледи на стюардесите. За нас коняк Реми-Мартен от областта Шампан. Едвам се събудихме в Анкоридж, та си купихме пушена съомга и червен хайвер от такава;
- Полет Франкфурт – София, за огледалата стресово пътуване в претъпкания самолет на БГА Балкан. Намираме ги здрави при напускане на самолета и поемаме за вътрешните линии: аз за Бургас, Ицо за Варна;

Отписал го бях като кацнахме в Бургас и: **О, чудо** – нищо му няма!!!;

И двете съпруги харесаха много огледалата и предполагам саможертвата с пренасянето им (тази стойност около \$10 !!!) е била оценена с достойнство.

Последват две опасни премествания до апартамента, където сега живеем и ето го на приложената снимка.



*На кораба AL KUWAITIAN – капитана Христо Христов, корейския гарантен механик и "Шефа" – Кольо Дековски; В корейски ресторант: капитана (нак е първи...), стариши помощника му, втория механик, "Шефа – нашия Кольо и корейската сервитьорка; Е, те това е прословутото огледало – на вложката горе се вижда и гарантийния надпис!*

**PS.** В Корея ни върнаха след 2 месеца, когато стачката беше отшумяла.

### **За командира Владимир Здравков**

**инж. Никола Дековски, кл.отд. 121**

Приятно провокиран от Чани реших да припомня мой случай – видян в нарушение от командира Владимир Здравков. Та без предисловия:

Беше лятото на 1965 год. Всички си бяха взели изпитите и вече са на практи-

ка. Аз, Коко Вагарачето и Митко Майстора имаме по два отложени изпита. Причината: аз играех в баскетболния отбор на ВМФ на Общонармейската Спартакиада, а Коко и Майстора бяха на лечение във Военно-морска болница.

Училището – пусто. Мина ни изпита по "КСМ" (Корабни спомагателни механизми – за несведущите в корабното дело...) и остана последния – "История на БКП".

А ние тримата сме сами на етажа и дори си извадихме леглата на балкона. В един прекрасен ден, във връзка с фестивала на военните ансамбли от Варшавския Договор разбрахме, че под нас, по долните помещения, настаняват ансамбъла за песни и танци на Унгарската Армия. Божке мили!! Като наизлязоха да се пекат по атрактивни бански онези прекрасни унгарки – какво учене, какъв изпит, каква история???. Честно казано, от тогава не съм виждал толкова много (накуп) и толкова хубави жени. Същевременно държащи се толкова естествено и мило, отговаряйки на плахите ни поздрави, ръкомахайки им.

Ден преди изпита разбирам, че майка ми пристига във Варна, водеща група ученици с влака, пристигащ около 20:00 часа. Обличам си къси панталонки, найлонова ризка и – през оградата. Маршрута на групата се отменил, не пристигнаха и аз директно обратно в училището.

За изпита бях стигнал до онзи конгрес на Партията (на скоро споменаван в "пресата във връзка с магистралите"), на който се реши, че ще се строи Магистрален Кръг от аутобани (по реда: София-Пловдив-Бургас-Варна-Русе-София). И до там. Как се чете, братя!! Всъщност добре, че ми се падна като един от въпросите за това на изпита, та избутах тройката. Плеханов (така му беше прякора на преподавателя) ме прекъсва, а аз като Мирча Кришан и краставицата, си се връщам на магистралния кръг. Как се успокоих като ми каза по едно време: "Николов, повече от 3 не мога да ти пиша". О, радост!! О, светло, слънчево лято.

Отиваме тримата да се явим на Здравков с ведомостта и да получим разпорежданията за лятната практика. Знаех, че отивам при Боца, който вече беше на танкер-бункеровчика 401 (може номера да беше 402 или 403, но това ...) в базата. Посреща ни татко Сом, гледа ведомостта и.: "Браво Майсторов (5-ца), добре Вагараков (и той 5-ца)", а на мен: "ти да не си догматик, бе??" Усмихна се благо, освободи Коко и Митко, а на мен ми каза да го последвам в канцеларията. Влизам и без уговорки ме пита дали съм излизал предния ден от училището (беше неделя).



*Ето го татко Сом – ротния ни командир Владимир Здравков, но вече като кап. Гранг, през 1971 год.*

Аз разбира се – НЕ! А той: някой да те е срещал?? Аз пак: НЕ! А тато Сомич: "Как бе момче, и аз ли не съм те срещал около гарата?" Ужас! Разбрах, че изглеждам като пълен боклук и си признавам веднага всичко от игла до конец. Тегли ми той едно незабравимо КОНСКО, но вплетено с такива благи думи помежду, че никога не мога да го забравя...

Като излизах от канцеларията имах нахалството да му напомня, че не ми е

дал и на мен бележка за "градска" като на Коки Вагарака и Майстора (нали след изпит се полагаше), но само като си вдигна погледа изхвърчах като подгонено пиле от курник. Та: КАК НИ ИЗТЪРПЯ ТАТО ВЛАДО??

**И малко допълнение от мен (Румбата Тотев)...** Как да не съжالياва човек, че аз съм си бил взел изпитите навреме и не съм останал да видя тез унгарски хубавици? При това – настанени да спят в онези големи помещения в Морско училище, каквито бяха нашите спални... Цък Язык!! Е, по-късно имах малка възможност и аз да ги видя – като слушател в Киев бяхме заедно с унгарци, немци, а по другите военни заведения имаше и поляци. И разбира се – с жените си. Но ... всички бяха сложени в малкото джобче на кубинките!!! Там грешка никаква не може да има. А един мой колега (между другото от Бургас и си е там още!, че и той Кольо...) реши на една вечеринка в апартаментите да покани на танц една от тях и после ... два дни не можеше да ходи!

Но стига за жени, унгарки и т.н. Татко Сом, демек ротния ни командир кап.лейт. Владо Здравков (от IV-ти курс кап. III ранг) беше мъж та дрънка. Убеден съм, че всеки от нас може да го потвърди. А за преподавателя ни по История на БКП-то кап. II ранг Кольо Колев нашия Кольо май малко бърка. Май Плеханов викахме на преподавателя ни по История на КПСС-а, кап. III ранг Райков, а на Колев – Крушата. Ама кой знае, може и аз да бъркам... Години, години...



*Това са тримата участници в събитието: Кольо Николов, Митко Майсторчето и Коки Вагарачето – курсантели; И Кольо като баскетболен ас...*

### **Моята спасителка и покровителка Ванга**

**инж. Никола Дековски, кл.отд. 121**

Защо написах тези редове? Казвам се Никола Дековски и от спомените ми по-долу ще се разбере моята връзка с леля Ванга – както аз я наричам, Ванга Пандева. Но тези дни се случи една среща, която много ме развълнува и ще започна с нея.

В началото на м. март т.г. (2017 год.) потърсих Димитър Вълчев, осиновения син на леля Ванга, почетен председател на фондация "Ванга". Той се зарадва като ме чу и ми каза, че много би бил радостен, ако напиша моите спомени за леля Ванга. Фондация "Ванга" много държи на тях, каза той: **"тъй като майка ти, леля Иванка (Иванка Янева), е била една от най-добрите другарки на леля Ванга"**. И в допълнение добави: на Благовещение (25-ти март) на Рупите ще се извърши



освещаване на ритуален дом за сватби и кръщенета към черквата "Света Петка Българска" и официално ни кани семейно да присъстваме. Предупреди ме, че ще има приятна изненада за мен. И понеже аз го търсех за да установи връзка с него кап. Христо Мушков, който е имал няколко срещи с леля Ванга по Черноморието през 80<sup>-те</sup> години на миналия век, той покани и неговото семейство.

Който не е бил на Рупите, в черквата на леля Ванга – "Света Петка Българска" – съветвам го да отиде. Изключително красиво място, което сега е облагородено с усилията на много местни хора и най-вече на фондацията "Ванга" – местността е превърната в цветущо средище на духовност и човешчина.



Церемонията по освещаването на ритуалния дом. Ритуала извършва отец Живко Димитров, в дясно от него е владиката Йоан Богослов, от другата страна е Димитър Вълчев, премиера Огнян Герджиков, по-нататък са Нешка Робева, акад. Светлин Русев и други. На втората снимка горе са (от ляво на дясно) Никола Дековски, съпругата му Николина Дековска, кап. Христо Мушков и съпругата му.



Връчването на почетния плакет на Никола Дековски от Нешка Робева и Димитър Вълчев. Накрая – плакета и двете семейства Дековски и Мушкови.

И така, на 25<sup>-ти</sup> март 2017 год. от 11:00 часа започна службата в черквата за празника, след което в ритуалния дом се извърши освещаването му от отец Живко Димитров. След службата по освещаването Димитър Вълчев обяви, че Нешка Робева, член на Фондация "Ванга", ще връчи почетни плакети с иконка за принос към



делото на леля Ванга на: маестро Светлин Русев, скулптора проф. Емил Попов, архитекта на черквата Лозан Лозанов, още няколко имена ... и на Никола Дековски. Много бях развълнуван и не си спомням много подробности, но като обявиха името ми, ногичките ми омекнаха. Като да бяха до мен майка ми и леля Ванга. Тогава аз го приех като почит към чистата преданост на майка ми в приятелството ѝ с леля Ванга – в добри и не съвсем добри дни и години.

Последва по програмата импровизиран скромнен коктейл на сянка на моравата. Първо с официалните гости на освещаването, а малко по-късно всред приятели и познати от ония години. И тогава ме нападнаха спомените, спомените...

Започвам спомените си за леля Ванга с първото ми спасяване.

Роден съм "предварително", седмаче, на 26 ноември 1943 година в село Лешница, Свети Врачка (сега гр. Сандански) околия. С кожата на две овце, дядо ми Яне осигурява последователно две "солени обвивки" (сега използват кувьози) и ... оживявам. Добре, но резове, чудеса, лекарите не могат да помогнат и баба Маца (така казват на Мариите в нашия край) подбери майка ми: "Йованко мари, говорят, в Петрич имало една гледачка, дека сичко познава." Не ѝ се вярва на майка ми, но след малко съпротива, тръгват с баба ми за Петрич. Като стигат – пред къщата на леля Ванга остават сащисани от гледката. На улицата чакат наредени около 150-200 човека. По едно време баба ги чува да говорят: "Коя е тая учителка от Лешница?" Побутва майка ми: "Йованко, мари да не сме ние?". Хората като чуват какво казва баба, веднага, почти гневно се развикват: "Айде мари що чекаш, леля Ванга е спрела да гледа, до кат не идеш ти". Отдръпват се и им сторват път да стигнат до леля Ванга. А тя като подбери майка ми: "Виж що е народ, що се маеш, айде, кажуваш ми се, нема страшно, ќе оживее твоето дете... **и целио свет ќе обиколи**,... а ние с теб ќе си останем приятелки до гроб". Майка ми, още неосъзнавайки какво става, си мисли: "Е, е, да оживее, па целио свет... Но леля Ванга продължава: "Сега да одиш при ония твоите, дека за них, крадеш хинин от свекър ти (дядо ми Яне е бил кмет и раздавал хинина), да кажат на руснака, дека е с них, оти детето ти е болно от бърбери, а он знае що треба ... Майка ми настръхва (ония са двама от нейната "РМС петорка" и след врачанския затвор са интернирани като нея заради участие в "Соболевата акция", наричали са ги "черношапковците" – строили са широката ж.п. линия към Гърция). А леля Ванга не спира: "Не се плаши, мари, аз нема да те издам да идеш па у затворо, они, тоя руснак (военнопленник) го представят като войник, оти германците ќе го утепат, ако разберат, че не е прост войник, а е доктор." Остава ме майка, с баба ми в село Лешница, а тя заминава за село Вълково, където временно са били настанени нейните ремсови другари. Среца се с тях, руснака написва каквото трябва и започва терапията. На сутринта – нема резове, ама пелените и всичко наоколо, като да е клана бишка (прасе), кърваво червено. Майка ми се уплашва като видела толкова кръв и – хайде пак за Петрич. Без да чака на опашката, застава пред леля Ванга и започва да ѝ обяснява коя е, но тя я прекъсва и кротко казва: "Мари, няма страшно, не се бой, детето е арно и ќе се оправи. Айде сега бегай си, че гледай що е народ, и па да дойдеш, да се видим." Така аз оживявам, тяхното приятелство започва и продължава "до гроб", както предсказва леля Ванга.

"Целио свет" го обиколих, най-вече по море (океани). Завърших Висшето Народно Военно Морско Училище "Никола Й. Вапцаров" във Варна през 1966 год., та като корабен механик "се по водата и огино". "Се по огин ке работиш" ми беше казала още преди да завърша и ... започнах на парния кораб "Рила", с шест пеши, много огън, много пара ... Няма нещо, което да ми е казала и да не се е сбъднало. Няма и нещо, за което да не съм я послушал.

Пак от детските години ... поредното спасяване.

Като изневиделица ме беше нападнала една лоша, неизвестна болест. Да съм бил някъде около 8-9 годишен. Тресе ме, температура, отмалялост и какво ли още не. Лекуват ме лекарите в град Сандански, всички отзивчиви, повечето от тях приятели на татко, но оправия няма. Тогава майка ми, тръгва отново при леля Ванга. Тя я приема в стаята си, говорят си няколко часа за различни неща, но майка ми е в очакване да чуе какво ще стане с моето заболяване. По едно време леля Ванга застава молитвено пред иконата на света Богородица и в един момент изговаря сричка по сричка: **"ТУ-ЛА-РЕ-МИЯ"**. После ѝ казва да иде при д-р Икономов. С връщането си в град Сандански, майка ми незабавно отива при д-р Икономов и му предава думите на леля Ванга. (Той е лекар от София, но е бил запратен тук от народната власт, като неблагонадежден.) Реакцията на доктора е: "Ама как? Тази болест е толкова непозната! Наричат я "сибирска треска" и я има най-вече по блатата на Сибир. Как я е пипнало момчето?" Така или иначе намира правилната терапия, а от леля Ванга допълнително – хардал и мед, по съвсем малко със задържане в устата, и леко намазани кърпи на гърдите. И ... ето пак оживях. Ами ако не беше леля Ванга да посочи лекаря и страданието?



*Снимка от 1957-58 год. на граничните събори с Вардарска Македония – среща с родственици на леля Ванга от родното ѝ село Струмица. Зад Ванга жената с бялата рокля е майката на Никола Дековски – Иванка Янева (както е известна в района) и зад нея мъжът с бялата риза е бащата на Никола – Борис Янев.*

Като си помисля само каква щастлива съдба е орисала майка ми да стане приятелка на леля Ванга! А на колко още много хора като мен се оказва ангел-

хранител! Винаги съм се старал да спазвам поръките и съветите ѝ – да няма завист, да се дава на който няма, да се прави добро, да се прощава, да няма лакомия ... Това е за мен най-добрия начин да се отблагодарявам за всичко което е направила за мен. Дори се опитвам да не мразя и онези, които понякога я хулят но... когато се прекалява ми е много болно.

Много хубаво е описано в книгите на Владимир Дайреджиев и д-р Здравка Методиева как се озаряваше лицето на леля Ванга, при общуване с добри хора. С душевните си очи и дадената ѝ от Бога дарба, тя виждаше невидимите за нас неща и това ме "провокира" да разкажа такъв спомен.

Нина (съпругата ми) имаше сериозен проблем с гръбнака. Отиваме с майка при леля Ванга, обядвахме, сетне взе захарта от Нина, говори ни за всичко друго но не и за това, за което я бяхме посетили. Тръгваме си и леля Ванга ни казва: "Утре па да дойдете, сега не ми се кажува що да се прави, а операция не искам. Има едно я така ... и с пръстите на двете ръце показва прищипване. Елайте утре след обед, като съм се наспала". На следващия ден, отново сме при нея и започна да ни разказва (определено одухотворено): "Знаете ли кой беше при мен? Вячеслав Тихонов. Малее каков убав човек. Он е от стар царски руски род. Как говоре само и колко още има да каже ...! Айде сега, качете се горе на етажа да видите що ми е докарал". Отиваме ние, а на пода една разкошна мечка кожа и работеща само на ефект пламъци ел. печка – камина. Слизаме и леля Ванга със смях започва: "Що ке кажете, да ве остава сега, да си се съблечете и да си легнете на таа кожа, и да ве грее камината, а яз да си ода на Рупите? Аз ѝ отговорих: "Оставаме лельо Ванге, нищо лошо нема да правим". Тя се усмихна и приключи разговора с: "Айде, одете си и утре па да дойдете". Всичко – настроението, шегите, начина на общуване беше различно и това ме силно впечатли. Липсваше обичайната ѝ отпадналост и умора. Този ден видях леля Ванга възвисена и жизнерадостна, и затова го запомних.

На другия ден, в късния следобед влизаме при леля Ванга и тя започва: "Айде, покажа се. Да одите при д-р Гечев в Павел Баня и му кажете, че яз ве пращам". Всъщност после разбрахме, че той е доцент и доцентурата му е за неговия метод "екстензия на гръбначния стълб във водна среда". Като му се представихме с поръката кой ни праща при него, доц. Гечев едва не подскочи: "Тя от къде ме познава, никога не сме се виждали?". Много приятно беше изненадан и веднага уреди приемането на Нина. Последва 15-дневна терапия и от дисковата херния до ден днешен няма следа.

Сега, като "превъртам" лентата се чувствам някак си неловко. Колко много бяха страдащите, които нямаха този лесен достъп до леля Ванга и отделено внимание като за нас (мене и съпругата ми). Хем знам, че няма защо, но винаги ми е било неудобно от хората наредени на опашка, чакащи с дни и месеци да се срещнат с нея. Едва ли ще мога да възстановя всички спомени в детайли, но като се връщам към тях, не мога да се начудя на онези "мастити учени", които отричат тотално дарбата на леля Ванга, или изразяват неверие в достоверността на казаното за нейните предсказания. Определено считам, че за много факти и явления, за които нямам обяснение според тяхната наука, те просто ги обявяват за невъзможни или за "шарлатанщина".

Е, за разлика от тях, аз, и много като мен, истински вярвахме в леля Ванга. С нищо не мога да се отплатя за благословията, с която винаги ме отправяше преди заминаване на дълъг рейс с поредния кораб: "Айде оди сега и морето се да ти е до колене". При едно от поредните заминавания, обядвахме на Рупите и в един момент тя ми казва: "Много е горещо там дека одиш сега. (Как да не е горещо – в сепараторното отделение на корабите температурата достигаше до 65°C) Да ядете повече солено, оти ногите ви ке омекнат, кат гумени ке станат." Аз ѝ отвърнах, че на определени места в столовата на тези кораби и по коридорите има едни кутийки и като врътнеш падат хапчета соли, а леля Ванга продължи: "А така, кажи и на другите да не забрават да зимат от них". Смяната беше в Генуа и преди минаване на Суецкия канал се сетих за нашия разговор и споменах на капитана за тези кутийки със солите. Навлизаме в Червено море в горещините. На корабите има една дебела медицинска книга – базово ръководство за решаване на медицински проблеми на борда. Идва при мен капитана и споделя: "Да бе шефе, от многото изпотяване намаляват много минералите и солите в организма и това предизвиква слабост (отмаляване), нещо, което не било съвсем невинно". На 4-5 ден от навлизането в Червено море забелязвам, че единия от моите мотористи (новак беше) като да е като замаян. Викнах 2-рия механик и го попитах дали е предал на всички препоръката да се "връткат" кутийките и да пият солените хапчета. Получих потвърждение за изпълнено и се успокоих. Излязохме от Червено море и след 3-4 дни, моето момче съвсем омекнало. Разпитах го взема ли солени таблетки, да не обезсолява организма, а този умник като ми дръпна една лекция на тема бялата смърт (сол, захар) ... Не го изтраях дълго и му заявих, че ако не влезе в кондиция, от Кувейт му уреждам смяна, поради физическа негодност. Разпитал нашия другите момчета и ... повярва. Забрави за теорията солена смърт, започна да взима редовно хапчетата и се справи.

И още ...

Наближаваме Ормузкия пролив. Беше по време на войната Ирак-Иран. Точно на това тясно място атакуваха (и едните и другите) танкерите влизащи в Арабския (Персийския) залив. Лудница си беше. Навлизаме по указания на кувейтската компания в определено време. Вече в пролива идва до мен електро механика и ми казва: "Шефе, аз освободих безопасното помещение на носа и сега като минем, само си вземи чаршафи, оставил съм всичко друго там". Ракетите на онези "хубавци" бяха с термични глави и улучваха най-вече надстройката, кабините и машинното отделение. Поглеждам 2-рия механик (близък приятел) и му казвам: "Емиле, ти нали знаеш, споделих ти с кой се видях преди да летя за Генуа. Ако ни чака нещо лошо, леля Ванга щеше да ме предупреди". Той ми отвърна, че е казал това и на Добромир, но... Минахме Ормуз, оставихме машинно отделение на автоматично предупредителен режим и си легнах. В един момент в съня си чувствам като някой да ми диша в лицето. Отварям очи и какво да видя, ... Добчо надвесен над мен, а зад него – Емил. Виждайки, че се пробуждам изненадано, смутено започнаха: "Шефе, ама ти действително така спокойно спиш!..." Отпратих ги към леглата с думите: "Бре момчета, не се ли уморихте цял ден, че и нощ, а ти Добчо, запомни – аз не обичам да разпространявам измислици". На следващия ден всички, които се криеха да спят по затворените помещения (вътрешни гардеробни и др.) се прибра-

ха по кабините си. Повярвали на Емил като им казал (обяснил), защо аз си спя в кабината.

С тези примери/спомени бих искал да поздравя онези няколко автори на книги за леля Ванга, които не публикуват текстове от рода "РЕЦЕПТИТЕ НА ВАНГА", а споделят как тя за всеки случай индивидуално казваше какво ѝ се е показало, че трябва конкретно за случая. Това е истината!

Почивай в мир, незабравима наша Благодетелко. Ти преди всичко беше истински ЧОВЕКОЛЮБЕЦ. Ти помагаше и помогна на всички които вярваха и изпълниха точно това което им поръча по време на сеансите. Как понесе и толкова много мъка до която се докосна !!

### **ПОКЛОН !**



**инж. Никола Дековски, класно отделение 121**

### **Едно събитие от професионалната ми дейност**

**инж. Недялко Пенев, кл.отд. 121**

Като главен механик на спасителния влекач "ПЕРУН" участвах в спасителната операция по гасенето на пожара на румънския м/т "UNIREA". Това се случи на 14 октомври 1982 год.



*м/т "UNIREA" – различни моменти от пожара и потъването му.*



*Сп.вл. "ПЕРУН" гаси пожари. Първата снимка – през 1994 год. гаси пожара на м/т "NASSIA" в Босфора.*

Предния ден, 13.10.1982 год., на траверса на нос Калиакра, на танкера избухва пожар вследствие експлозия в товарните танкове. Причините за експлозията не са уточнени, дори има съмнение и за експлозия на мина от Втората световна война. Танкерът пътува празен от Констанца за да товари суров нефт в Египет. Корабът продължава своя ход, но пожарът се разраства и става невъзможно потушаването му, а и са възникнали големи конструктивни разрушения и пробойни. Югоизточно

от нос Емине в спасителната операция се включихме и ние – сп.вл. "ПЕРУН". Пожарът е потушен, но корабът вследствие повредите потъва. Дълбочината в района е около 1600 м, координатите на точката са  $\varphi=42^{\circ}34'1''N$   $\lambda=28^{\circ}48'1''E$ . До сега това е най-големият кораб, потънал в Черно море.



**Карта на района на потъването на м/т "UNIREA".**

Аз бях механик на "ПЕРУН" от 1977 до 1991 год., отначало втори механик, след 1979 – главен. С гордост отбелязвам, че през 1981 год. внедрих на сп.вл. "ПЕРУН" рационализаторско предложение, с което се създаде възможност да гаси различни пожари – до най-крупните. Рационализацията накратко представлява създаване на възможност за продължително пеногасене, използвайки водоструйните пожарни оръдия. Беше направена система за съхранение на тутогена М-90 (пенообразуващата течност) в ахтерпика и подаването му към пожарната магистрала за захранване на оръдията. Капацитетът на главната пожарна помпа, захранваща оръдията е 400 t/h. Преди рационализацията обемът на цистерната за тутоген бе малък и той много бързо свършваше. След внедряването времето за пено-гасене се увеличи значително.



*Сп.вл. "ПЕРУН" и м/т "UNIREA".*



**инж. Недялко Пенев**, класно отделение 121

от курсантските ни години и  
на срещата на випуска ни през 2017 год.

### **Спомен за годините, прекарани във ВНВМУ "Вапцаров"**

**инж. Атанас Киндеков**, кл.отд. 121

Това е история, която дълго време съм се изкушавал да споделя със свои приятели от Морското училище, но в същото време като форма на благоприличие и уважение към нашите висши командири и началници, не съм си позволявал да направя.

Но на въпроса – защо чак сега, мога да отговоря: защото аз самият съм друг и мога да филтрирам разумно историята и да ѝ предам нюанси, които да изключат критикарството и омразата.

Бях вече трети курс, когато открих, че това да си давам зор, да се съобразявам с всичко, което ме заплашва да бъда наказван, е голям товар за мен. Трябваше

ми шапка невидимка. "Киндеков, пак ли ти?", на любимият ми командир ме преследваше денонощно и аз се чувствах като обречен. Дори успях да имитирам гласа му и когато бях с приятели го използвах като поздрав. Висящ си оставаше въпроса с отпуските. И тогава, въпреки забраната, започнах да бягам от училището. Това си беше пълно безразсъдство, тогава когато според мен свестни момчета от по-горните курсове с един безумен тържествен ритуал с барабани и сваляне на нашивки – все едно екзекуция, ги изключваха от училището и им даваха и допълнителен бонус – дослужване още една година в флота. Спомням си името на един от пострадалите: Сашо Александров.

Не използвах цивилни дрехи, а анцуг и гуменки. Не ходех и в града, а само в пустите места след квартала "Чайка". В дните на отпуските бях сред природата и това ми беше достатъчно. Страхувах се от предателство и не споделях с никого. Добре, но аз бях и голям почитател на филми. И след един или два успешни опита да ходя на кино в онова отдалечено кино в "Чайка", се успокоих и си помислих, че всичко онова което ми трябва го имам. Пей сърце!



*Антонела Луалди във филмите "Хроника на бедните влюбени", "Делфините и една нейна хубава снимка"*

Докато една съботна вечер, след филма "Едно тъй дълго завръщане" с Антонела Луалди в тълпата от хора усетих погледа на Конакчиев – помощник взводен командир от по-горните випуски. Изтръпнах. Знаех какво мога да очаквам от него. Сега нещата окончателно се объркаха. Завъртя ми се в главата, че мога да отричам, че съм бил аз, но това не беше в мой стил. След като се бях прибрал в училището, бях на тръни и чаках да ме извика ротният командир – Сомат. Едвам дочаках когато това стана. Въпроса на Сомат беше кратък, защото този човек беше етичен и не обичаше излишни приказки. Признах си и видях, как помръкна. Освободи ме и аз почувствах, че оставам за финални обработки от началника на училището. Не вярвах, че има някакъв изход освен гореспоменатата процедура с барабаните. Ношата мина без да мигна. Обвинявах себе си. Но по нататък ме чакаше най-страшното за мен – срещата с началника на училището – "Човека Страх" – Дичо Узунов.

Тази среща сега мога да нарека "Танц със страха". Трябваше ми много силна концентрация да не се разтреперя при срещата. Сутринта по етапния ред бях вече в ареста и се запознах с дъсчените нарове: **София Лорен** и **Бриджит Бардо**. Чак след употребата им през нощта, на другият ден придружаван от двама от караула, бях въведен в офиса на "Човека Страх". Ще спря до тук да споделя, че тази нощ бях осенен от едно налудничаво решение – което има име в публичното пространство: "игра ва банк". Какво означаваше за мен? Ами можех ли да очаквам милост от човека Страх. Нито за миг не се съмнявах, че в мислите си той вижда в мен поред-



ният си успех от мерките за подобряване на дисциплината и реда в повереното му военно поделение. Аз не бях Човек, а курсант, нарушил дисциплината. През нощта се сетих за... Внимание!: "Ако те ударят по едната страна, дай и другата". Като сложих на кантара изхода от това, което със сигурност щеше да стане, и преоткривах от мен тази нощ стих от Библията, се яви все пак някаква вратичка. Помолих се на Господ да ме подкрепи, и ето ме – готов да използвам оръжие, което едва ли много хора на света са подозирали, че действа. Поне аз и до сега не съм срещал такъв човек. Сещам се, че великият Махатма Ганди имал такъв опит и умрял без да види резултата.

Сега вече съм при началника и както е прието, чинно поисках разрешение да остана. Двамата от караула, останаха да ме чакат от вълн. Бях концентриран, но не бях уплашен. С един негов поглед разбрах, че прочете спокойствието ми. Дълго мълча и отиде директно на въпроса: "Защо го направи, като знаеш какво те очаква". Без пауза: "Защото искам да напусна, другарю капитан първи ранг. Погледна ме за първи път и след малко извика мичман Такворов. "Я донеси дневника с оценките". След малко мичмана донесе дневника и Узунов внимателно прегледа оценките. "Сигурен ли си, че искаш да напуснеш училището?" "Тъй вярно . "Вземи и изпрати една телеграма на баща си, да дойде веднага. Ясно?" "Тъй вярно . "Свободен си, отивай в ареста".

На кого да благодаря? На човека Страх или на Господ. Аз ли промених изхода или съдбата. Сега предстоеше нова задача. Как милият ми баща ще се почувства, когато се срещнем в моята роля на арестант?

Минаха още две нощи в ареста. С нетърпение очаквах баща си. Доведоха го чак до ареста и само като ме видя и се разплака. Извади от торбата един шоколад и ми го даде. Това с шоколада ме повали. Сълзите ми тръгнаха. Караула деликатно се отдалечи и ни остави сами. Стегнах се и помолих баща ми да спре. Сега беше момента да говоря с него. Обясних му, че началника на училището го е извикал за да ме склони да не напускам училището, защото аз искам да го напусна. Аз дълго съм се опъвал и нищо от това което той ми е говорил, не ми е влизало в главата, но най-накрая съм се предал. Накарах Бай Андон да излъже. И той го направи заради мен.

Нещата се решиха много бързо след като баща ми е бил при началника. Мен ме пуснаха от ареста и аз отново бях в строя. Преди да завърша спомена трябва да добавя, че съвипускници на Конакчиев се срещнаха с мен, за да се убедят, че Конакчиев е направил това нещо. Свалиям още веднъж шапка на духа на курсантите. За моите съвипускници остана обаче много мистериозно моето оставане. Някои може-би са си мислели за някаква протекция но ето, има защо да не съм споделял. Стана криминално-мистичен и комично-драматичен разказ. Дано някой го хареса.



**инж. Атанас Киндеков**, класно отделение 121  
от курсантските ни години в първи курс...



**Плаването с м/к "Гоце Делчев" до о-в Цейлон през 1971 г.**

к.д.о. Янко Димов, кл.отд. 102

В края на февруари 1971 год. от отдел "Кадри" на БМФ ме изпратиха на м/к "Гоце Делчев", бившия "Аргус" на ТЕКСИМ, на длъжност ст.пом.капитан. Корабът по това време беше в пристанище Варна и товареше 10 хил.т кубинска захар за Цейлон (от 1972 год. Шри Ланка) в торби. Оказа се, че трябва да приема длъжността от моя съвипускник Костадин Николов. Той беше изненадан и доволен, че съм приел да го сменя, защото както ми обясни, преди мен са идвали двама-трима изпратени от "Кадри" да го сменят, но като са видели състоянието на кораба са се изпарявали. По-късно се убедих, че са имали основание да постъпят така. Но аз вече се бях хванал на хорото.

Екипажът не беше комплектуван. Кухнята не работеше. Готварската печка е била бракувана и демонтирана. Нова нямаше. Капитанът, на когото не помня името, въобще не идваше на кораба. Товаренето завърши в началото на март. След обичайните спорове за броя на торбите и оформяне на товарните документи, от пристанището ни дадоха ултиматум до 4 часа да напуснем пристанището.

Корабът "Гоце Делчев" е построен през 1952 год. Хамбарите се затваряха с капорти и мушамы. Бимсите се поставяха с товарните стрели (бигите). Сегашните моряци не могат да си представят колко трудоемка и дори опасна е тази операция. Времето беше много студено и ветровито. Палубна команда бе от млади, неопитни момчета. Едва успяхме да наредим капортите. Дойдоха влекачите, пилота и за първи път се появи и капитанът. Докато направим маневрата се стъмни. Застанахме на котва на рейда. Времето се влошаваше постоянно и пилота и капитана едвам успяха да слезат в пилотския катер. Заваляхме сняг. Трябваше при тези условия да разстелем и да закрепим хамбарните мушамы. Обявих аврал, защото само с палубна команда не можехме да се справим. Оказа се, че няма достатъчно ками – клинове за закрепване на шините, които притискат мушамите към комингса. Криво-ляво се справихме. Това са 5 хамбара.

През нощта бурята рязко се усили. Котвата започна да дрейфи. Приспуснахме веригата до края, но това не помогна. Налагаше се да се местим, защото ни снасяше към брега. Добре че гл.механик Панчо Грънчаров беше на кораба. На разсъмване се преместихме по-далеко от брега и котвата задържа.

На сутринта обявиха, че заради силния вятър и вълната рейда е затворен. Бурята продължи три денонощия. На кораба нямаше никакви продукти. Нямаше хляб. Момчетата намериха един котлон и на него правиха с брашно и вода нещо подобно на арабските питки. Намериха и малко консерви и така изкарахме тези три дни.

На четвъртия ден времето утихна. Докараха ни хляб с рейдовата лодка. Дойде и нов капитан – Евтим Щерев. Явно в БМФ до последно трудно намериха някой да се съгласи да поеме командването на този кораб. Дойде и готвач, но все още нямаше печка в кухнята. Започна снабдяването с продукти и бяхме на студен бюфет. Най-накрая плаващата работилница докара и новата печка – произведена у

нас, ресторантско изпълнение. Нямаше странични ограничители, за да не падат съдовете при вълнение. Всички ключове за плочите и фурната изгоряха, защото бяха за променлив ток, а ние на кораба имахме прав ток. През целия рейс хранене за всички плочи се подаваше директно с шалтер от машината. За всички едновременно. Представете си как се чувстваше горкият готвач в тропиците.



*к.д.п. Янко Димов от времето, когато е плавал като ст.пом.капитан в БМФ*  
*к.д.п. Янко Димов на мостика на м/к "Осогово", 2001 год.*

Прехода до Цейлон трябваше да извършим с обикаляне около Африка. Суецкия канал беше все още затворен след 6-дневната Арабско-Израелска война. Преди отплаването получихме нареждане да водим втори корабен дневник, в който трябваше да документираме, че захарта е натоварена в югославското пристанище Бар. Намира се на адриатическото крайбрежие на Черна гора. Налагаше се да съчиняваме и натъмняваме неща, които нямаше как да са правдоподобни. Кого щяхме да заблудим с тази глупост... Цял свят знаеше, че соц. страните изкупуваха и реекспортираха кубинска захар, заради ембаргото, наложено от САЩ.

Първото спиране след отплаването от Варна бе в Гибралтар за бункер. На другата сутрин след бункеровката при мерене на сантините в 4-ти хамбар метъра показва над половин метър мазут. Бялата захар почерня. Причината се оказа теч от гърловината на горивния танк. След разтоварването в Коломбо най-долните два реда торби бяха напоени с мазут.

Пресяхохме екватора на 21 март. Пролетното равноденствие. Слънцето мина на север, а ние на юг. Кейптаун заобиколихме през нощта. Тогава се случи много приятна изненада – корабът се напълни с щурци. Вероятно силен порив на вятъра ги довя от брега. От тогава всяка нощ имаше концерт, като че се намирахме на някоя горска поляна. Това продължи доста дълго време, постепенно музикантите замлъкнаха.

Втората бункеровка извършихме в Дърбан. Там пристигнахме рано сутринта и до обяд приключихме. Следващия етап до Коломбо бяхме планирали да минем източно от Мадагаскар. Отплавайки от терминала легнахме на съответния курс, но океана ни посрещна с дебела, мазна мъртва вълна от югоизток, която идваше точно на борд. Докато успеем да сменим курса, корабът се разклати силно и от кухнята се разнесе грохот от падащи тенджери. Екипажът остана без обяд. Нали бях спомедал, че печката не беше морско изпълнение и нямаше странични предпазни прегради. Добре че готвачът не пострада. Наложих се да променим плана и да минем през Мозамбикския проток. Ние не бяхме избрали първоначално този маршрут, защото след излизане от протока пътя ни минаваше през два архипелага – Сейше-

лите и Малдивите. При плаването между тези многобройни острови, които при това са много ниски не можехме да разчитаме на нашия радар. Той почти не работеше през целия рейс. Затова пък всички помощник-капитани се бяхме усъвършенствали вече в астрономията и се справихме отлично.

След около 43 дневно плаване пристигнахме в Коломбо. Останахме на котва на рейда няколко дена. По това време в Цейлон се водеше гражданска война между правителството и сепаратисткото движение на тамилите. Докато стояхме на рейда покрай кораба минаваха влачени от течението няколко човешки трупа. Обаждахме се по радиото на пристанищните власти, но нямаше никаква реакция. След нас пристигна на рейда още един български кораб – "Хаджи Димитър" с капитан Любомир Гъстев. Също със захар.



*м/к "Гоце Делчев", бивш "Аргус"; м/к "Хаджи Димитър", бивш "Авиор" и кдп :Любомир Гъстев*

По това време на всички кораби от БМФ имаше киномашины и при отплаване от България се получаваха определен брой филми. За машините отговаряха радистите, а за филмите – помполитите. Тъй като вече всички филми ги бяхме гледали поне по 2 пъти, помполитите на двата кораба се разбраха да разменим част от тях. От "Хаджи Димитър" спуснаха една от спасителните лодки и докараха техните филми до нашия борд. Лодководач на спасителната лодка беше пом.капитана Стоян Добрев (Странджата). Нашите моряци им спускат въже да ги вържат за вдигане на палубата. Така ги връзват, че на средата на операцията въжето се развързва и кутиите с филмите падат във водата и ... потъват. Разбира се, не всички, част от тях, защото са доста тежки и не могат да се вдигнат наведнъж. По този повод двамата помполити бяха наказани и беше забранено да се разменят филми между корабите.

След заставането на кея разтоварването започна с корабните биги директно на камиони. Работеше се само денем. На обяд идваше една камионетка с обяда за докерите. Една топка ориз със зеленчуци, завита в стари вестници. Яде се с пръсти. Това е за цял ден. Малко почивка и борбата с 50 килограмовите торби продължава. А жегата е убийствена. Желязото не изстива и през нощта. Климатизи и вентилатори няма. Да излезеш в града през деня – и там е същото. По-добре вечерта, когато се поразхлади. Но не може. Поради гражданската война е обявено военно положение и в града има полицейски час. След 20 часа излизането е забранено. И така – 20 дни.

Успяхме да посетим зоологическата градина на Коломбо – за времето бе една от най-големите в света. Най-красивото и забележително място в околността на Коломбо е Mount Lavinia Hotel, където ни заведе шипшандъра. Построен от англичаните през XIX век на самия бряг на океана. През Втората световна война там са

изпращали за възстановяване ранените британски офицери, воювали в Далечния изток.



*Карта на зоологическата градина в Коломбо, пирографирана върху дънер.  
Хотелът Mount Lavinia Hotel сега.*

При зареждане за рейса от Варна бяхме взели голямо количество ябълки – единствения по-траен плод за сезона. Когато местните разбраха това, веднага започна бартерна търговия – ябълки за кокосови орехи. Съвсем пресни, пълни с мляко. Ябълките свършиха бързо. Трябваше да попълним запасите с нещо друго. Шипшандъра Амин предлагаше само ананаси. Преди отплаване на кея пристигна един пикап, пълен с ананаси. Домакина се кълнеше, че не е поръчвал такова количество. Амин твърдеше обратното и че трябва да ги вземем, защото стоката е минала през митницата и не може да се върне обратно. Сещате се през следващите две седмици какъв беше десерта всеки ден. Трябваше да ги изядем, ананасите не са така трайни като ябълките.

След разтоварването от Коломбо се запасихме с прочутия Цейлонски чай в красиви метални кутии. И на връщане към България всеки ден в 16 часа на мостика имашме чаена церемония – всички офицери и капитана – чай с лайм. Купихме си също и майсторски изработени дървени фигури на слонове в най-различни размери. Слонът е националният символ на Цейлон.

Междувременно получихме направление за следващия рейс: желязна руда от Какинада, Индия, за Бургас. По това време "Кремиковци" работеше с индийска руда и много от рудовозите на БМФ осигуряваха вноса ѝ. "Хаджи Димитър" след разтоварването на захарта в Коломбо също товари желязна руда от Калкута. Какинада се намира на източния бряг на Индия, така че трябваше да заобиколим Цейлон и да се насочим право на север. Сравнително къс преход – около 3 денонощия. Какинада по това време нямаше пристанище. Рудата се товари от мауни на рейда, който е съвсем открит за всички ветрове. Трябва да се застане на котва на безопасно дистанция от брега, а това затруднява товаренето. Мауните са без двигатели, само на платна. Сигурно не са много по-различни от тези от времето на Вашку да Гама. Товароподемност между 100 и 200 тона. Когато има подходящ вятър идват бързо, но при безветрие бе голяма мъка. Товаренето става с корабните биги и плетени бамбукови кошове, побиращи около 1 тон руда. Индийците, които работеха в мауните, на винчовете и в хамбарите, живееха постоянно на кораба. За тях на кърмата бе съоръжено огнище. Докараха големи камъни, дърва и чували с ориз. Естествено – и готвач. Това им беше храната през цялото време, понякога им караха с мауните и някакви зеленчуци. За чинии им служеха някакви големи листа, съединени с клечки. На кърмата си направиха и извънбордова тоалетна. Спяха в коридо-

рите на хамбарите върху дървените капорти.

Товаренето продължи около 20 дни. За наш късмет имахме хубаво време, с изключение на един ден. Тогава внезапно, както става в тропиците, се разрази доста силна буря. На десния борд имаше две мауни, почти пълни. Вълните ги затопиха и потънаха за минути. Индийците успяха да се качат на кораба по щормтраповете. Котвата започна да дрейфи и се наложи да я извиреам. След успокояване на времето застанахме на ново място – малко по-далече от брега. Два-три дни след бурята мауните отказваха да идват до кораба. Бяха се уплашили и искаха да се преместим по-близо, но ние отказахме.

Всяка сутрин местните рибари, прибирайки се от ношен риболов, минаваха покрай кораба и предлагаха прясна риба и скариди. Рибите не ги познавахме и предпочитахме скаридите. Много едри и вкусни. Плащахме в натура, индийците ценяха най-много сапуна и кондензираното мляко. С мауните редовно докарваха диви майmunки, които се търгуваха по същия начин. До отплаването на борда имаше повече от една дузина майmunки. Собствениците им ги настаняваха в клетки на лодъчна палуба. По време на цялото плаване до Бургас това бе най-посещаваното място. Някои от тях доста се опитомиха, особено тази на гл.механик Грънчаров. Той редовно идваше с нея на мостика, но след като изгриза всички моливи и гуми в шурманска, я обявихме за персона нон грата.

Съдбата на тези животни беше трагична. При входяща контрола на рейда в Бургас по нареждане на санитарните власти всички маймуни бяха издавени, като ги завързаха за тежки железни и ги хвърлиха зад борда. Това беше голям шок за целия екипаж. Но най-вече за собствениците им, които трябваше сами да изпълнят смъртните присъди над любимците си.

Последните два-три дни от товаренето за мен бяха най-уморителните. Трябваше да вися дълго време по щормтраповете, спуснати от бака и кърмата, за да отчитам газенето и да изчислявам количеството натоварена руда. За мой лош късмет се беше появило значително мъртво вълнение и това много ме затрудняваше. Корабът играеше с повече от 1½ м нагоре и надолу от средното газене. Също трябваше много да се внимава за равномерното надлъжно разпределение на товара. От дългогодишната експлоатация корпусът беше значително деформиран. Натоварихме около 10 хил. тона руда и след оформяне на всички документи най-после отплавахме за Бургас. Драфт сървея в Бургас потвърди обявеното в товарните документи количество руда, което за мен бе голямо удовлетворение. По време на престоя ни в Какинада се роди синът ми.

Обратният рейс мина без особени преमेждия. Лошо време имахме от Мадагаскар до Кейптаун, но това го очаквахме – вече беше зимен сезон в този район. След Коломбо се наложи да въведем строг режим на сладката вода, до като пристигнахме в Кейптаун. На връщане бункеровахме в Кейптаун и Гибралтар. Прехода Какинада – Бургас извървяхме за 45 дни със средна скорост 10.5 възла.

Накрая трябва да опиша накратко какво беше състоянието на кораба, който беше известен сред моряците като "плаващия карцер". Това което следва не са спомени, а извлечение от подробния рапорт (Допълнение към рейсови рапорти № 2

и 3 ротация Варна – Гибралтар – Дюрбан – Коломбо – Какинада – Кейптаун – Гибралтар – Бургас.), който изготвихме в края на рейса за параходството, копие от който притежавам:

1. И двете спасителни лодки бяха негодни: Моторната на д/б е пробита от удари в падушките. Завързана бе с проволка към лодбалката; Лодка л/б е с ръчен механичен привод, който бе с деформиран и блокиран гребен вал. Работна лодка нямаше;

2. Липсва аварийни-спасителен материал;

3. Всички навигационни уреди бяха за брак. Радара бе от 1951 год. Специалният в Коломбо, след като го огледа, се отказа да търси повредата. Няма лаг и ехолот. Жирокомпасът дава непостоянна поправка, варираща до 6°;

4. Всички карти, лоции, фарови книги и други навигационни пособия са стари, негодни за употреба. Картите датират от 1956-66 год. без никакви корекции;

5. По време на рейса поради аварии на главния двигател се наложи спиране в открито море общо 12 пъти с престой в някои от тях до 12-14 часа. За щастие това се случваше при добро време и в открити води, което не доведе до нежелателни последици. За състоянието на главната машина и спомагателните механизми гл.механик състави отделен рапорт;

6. Липсват резервни части по всички завеждания на палубата и машината;

7. Лодъчната палуба е силно корозирала и има течове в кабините и кухнята. Необходима е цялостна подмяна. Горна палуба бе покрита с дебел пласт ръжда – видима дълбока корозия, на места е пробита и е циментирана. Целият кораб бе покрит с ръжда и корозия и в почти всички помещения имаше течове;

8. В хамбар № 1 и форпика постъпва задбордна вода;

9. Голяма част от финестрините текат, нямат уплътнения или са деформирани и счупени. Във вътрешните помещения и на мостика влиза вода и се задържа влага;

10. Нямаше възможност да се почиства ръждата, защото машинките за ръжда нямаша жила. Искахме да закупим, но не ни разрешиха;

11. Хамбарните мушамы бяха прогнили и нахъсани. Само по една годна мушамы на хамбар; 30% от камите за задържане на мушамите липсваха;

12. Всички елементи на товарните устройства бяха в много лошо състояние;

13. Голяма част от тръбопроводите на всички системи са изгнили и са бандажирани на десетки места с многобройни течове;

14. Кухнята е в крайно лошо състояние. Новата печка не е морско изпълнение и е с ключове за променлив ток, които изгоряха при монтажа във Варна. Всички плочи се включваха едновременно с шалтер от машинно помещение. Липсват странични ограничители;

15. Хладилника бе в много лошо състояние. Не поддържа необходимата температура. Месото, което бяхме заредили в Бургас в края на рейса почерня и не ставаше за консумация;

16. Тоалетните и баните бяха в ужасно състояние;

17. Вентилацията не работи и в тропическите райони изпълнителският състав спи на горната палуба. На кораба няма вентилатори и хладилници;

18. На кораба липсваха столове в приемния салон за посрещане на контролите. Налагаше се да събираме столове от офицерските кабинети. В моряшкия салон

също няма столове, сковани са две дървени пейки;

19. Почти всички дървени и метални врати са изпочупени и без брави, без уплътнения, с изгнили и скъсани панти;

20. При лошо време около Южна Африка 50% от боята по бордовете падна, а са били боядисвани по време на ремонта в Риека през януари.

Това е само малка част от съдържанието на рапорта относно крайно лошото състояние на кораба. Създаваше се впечатление, че от както кораба е бил построен, всички корабособственици не са полагали никакви грижи за кораба и са оставяли екипажите да се оправят както могат.

Комплектуването на екипажа: От 37 души екипаж 25 за първи път се качваха на кораб. И то на такъв тежък за работа и живот. За трите месеца преди отплаването от Варна са сменени 32 души от офицерския състав. Целият изпълнителски състав на палубна и машинна команда беше от новоназначени в параходството млади момчета без никакъв опит, а това доведе до голямо напрежение в експлоатацията от страна на командния състав.

Главната причина за това е лошата слава на кораба, като един от най-старите и изоставени кораби на Параходството. Явно в отдел "Кадри изобщо не ги е интересувало какъв рейс предстои на кораба и какво е състоянието му. Още по-сериозен въпрос бе къде са гледали специалистите от ДИК и Регистъра, когато са издавали съответните сертификати за годността на кораба за плаване, каквато той явно нямаше.

Това стана ясно най-накрая и на ръководството на БМФ след запознаване с нашия рапорт, защото след разтоварването в Бургас се отправихме за Варна и застанахме на котва на 9-ти буй в езерото. При преминаване през канала корабът се удря в отбивачката пред Аспаруховия мост (старият подвижен вдигащ се мост) и получава пробойна в левия борд в областта на 1-ви хамбар. По време на маневрата за влизане в езерото аз не бях на борда, защото по същото време трябваше да посрещна съпругата ми на летището, идваща от София с вече двумесечния ми син. В езерото започнаха ремонтни работи с бригади на БМФ. Започна и разбягване на екипажа. Дойде нов капитан – бай Даньо, така беше известен. Не му помня фамилията. Мисля че беше от каракапитаните. За кратко работих с него, защото и аз слязох в отпущ.

След поставяне на дубльор върху пробойната, корабът бе изпратен на ремонт в Гърция. През 1973 год. по време на силна буря "Гоце Делчев" потъна в пристанището на Палермо, Италия. За щастие без човешки жертви и за късмет на моряците, които се отърваха, избавиха от "черната овца" на БМФ.



**к.д.п. Янко Димов, класно отделение 102**

## За Найден Никулкин

кап. I ранг (з) Румен Тотев, кл.отд. 121

Преди доста време си спомних, че някъде около 1980-82 година, видях във Варна плакати, които канеха да посетим изложба от различни черупки на морски животни, събирани от различни краища на Световния океан. И че колекционерът на тези шарени черупки (да ме извинят специалистите...) е капитанът далечно плаване Найден Никулкин. Т.е. нашият съвипусник Найден. И че тази колекция Найден е дарил на Аквариума във Варна...



***К.д.п. Найден Никулкин – като курсант във ВНВМУ "Никола Й. Вапцаров"***

Е, това е един много добър начин да си спомним за Найден, поне аз по-добър не мога да измисля. И почнах – първо ровене из Интернет дали има нещо за тази колекция и въобще за к.д.п. Никулкин. Намерих един материал във в. "Черно море" от 08.12.2001 год., в който се разказва за Найден, неговата колекция и капитанстването му (ще я видите по-долу). Но ми се искаше да намеря още снимки от изложбата, при това с добро качество. Е, затова има във Варна приятели... И получих много хубави снимки от Иван Ненчев (и той е к.д.п.) и Мишо Бояджиев.

Ето това е – нека да си спомним за Найден Никулкин, минават вече почти 8 години от момента, в който той ни напусна. Вечна му памет...

## Морякът не се еснафи за собствената си кожа

**Олга Боева**

08.12.2001 – вестник "Черно Море"

Мощта на майката природа е непреодолима, когато реши да я покаже, твърди к.д.п. Найден Никулкин

Капитан далечно плаване Найден Никулкин е типичен пример за това, че човек се ражда за определена професия. Днес е на 58 и половина години и няма никакво съмнение, че е направил правилния професионален избор. А да се говори с него за героизъм или пък за морска романтика, е просто излишно – някакси думите изглеждат смешни...

Произходът му не е морски, а от Якоруда, но го превръща в морски още от детските си години, когато си реже ученическата козирка и ѝ слага лентички, за да прилича на морска барета. Бил е в V – VI клас. Морският свят до известна степен започва да опознава от книгите, които чете, и филмите, които гледа в средата, че и по-рано на 50-те години на XX век. Знае какво представлява матроса, какво означават неговата барета, холандка, якичка. И до ден-днешен не може да си обясни какво е онова нещо, което го е карало да събира мидички от купчините морски пясък, струпани около ж.п. гарата в Якоруда за опесъчаване на релсите зимно време и за други цели, за които железничарите си знаят, и да им се любовува. От това време някъде се ражда и неговата колекционерска страст към раковините. По-късно, през 1958 година – вече е осмокласник, се записва за екскурзия до Варна.



Осмокласници, деветокласници – 120 души тръгват на изток, към Черно море. На ж.п. гарата се отделих от групата, спомня си той. От час не съм бягал, но тогава нещо ме теглеше към морето. Тръгва по релсите сам с раничката си на гръб, без да знае кое къде се намира. И попада в пристанището, оттам – на морската гара. До този момент не е виждал нито море, нито басейн. Като видях вълнолома и три ескаера, разбрах, че аз съм съвсем близо до морето. Покатерих се и се прехвърлих през вълнолома като акробат. Помня, че не беше никак лесно. Изкачвайки се горе на стената, за първи път пред мен морето блесна със своята синева. Изпитах огромно вълнение. После се спуснах от другата страна на вълнолома. Спомням си, че обикалях часове наред по пясъците на централните плажове и събирах миди, раковини – всичко, което ми попаднеше пред очите и ръцете. И до ученическата си закуска сложих в раницата толкова много раковини и мидички. Помня, че се опитах и една медуза, изхвърлена от вълните на пясъка, да вкарам в раницата. Така потеглих към центъра на града, без да знам къде е, но го намерих. И там, на понеделничния пазар, когато моят учител по география Пенджаков ме посрещна, ми подръпна здраво ухото.

Веднага след като взема дипломата си от гимназията в Разлог, Найдено Никулкин е приет във Висшето военноморско училище. Завършва го през 1966 година и се качва на първия кораб – "Шипка". Малко по-късно избира така наречените дълги линии, които поддържа Параходство "Български морски флот". И още с първия рейс с кораб "Алкаид" тръгва към Куба. Това е районът, откъдето събира първите екземпляри на бъдещата си уникална морска колекция. А тя е наистина забележителна – над 3000 екземпляра.

Гордее се с меча на риба трион. Това и за мен самия е много интересен екземпляр, казва к.д.п. Никулкин. Рибата е била 7,5 метра дълга, а само мечът и, който е с 48 зъба, е 1,53 метра. Интересни, екзотични, атрактивни екземпляри има и за мен самия. Почти всичко в колекцията е виждал и на живо, плувайки под водите, търсейки в басейни, където е било разрешено такова нещо. Само около 20 – 25 процента е доставено. Има интересни видове морски таралежи, някои са извадени от Червено море, от гръцките води на Средиземно море. Една-две морски звезди е извадил от района на остров Ямайка, други от дъното на морето край Куба. Попада и на шестолъчна звезда.

Страшното е, ако човек навлезе в дълбочините, където са акулите. Дори и за опитен моряк като него те са много опасни. Той не е имал случай да срещне акула. Затова пък се е разминал на сантиметри с не по-малко опасната моруна. Тя прилича на нашата шука и е с изключително остри и извити навътре зъби, с голяма и продълговата уста, уточнява Найдено Никулкин. Случката е в затревен залив край град Антила, Куба.

Събираната в продължение на две десетилетия колекция капитан Никулкин решава да предаде на Аквариума. Смята, че там ѝ е мястото. А по това време тя е наистина единствената у нас по своите мащаби и разнообразие колекция от представители на морския свят. Оттам насетне много последователи и приятели се намехиха, спомня си той – това е вече покойният инженер Димитър Райков, това е също така покойният Райчо Райчев, капитан на кораб "Иван Вазов". Неговият син Стой-

но Райчев в момента притежава прекрасна колекция, която превъзхожда моите находки. Той има шанса да плава в района на Тихия океан, Полинезия, откъдето успя да докара много ценни екземпляри. След даряването на колекцията близки и приятели ме питаха: "Капитане, че си подарил тези прекрасни неща означава, че имаш още по-прекрасни в къщи, покажи ни ги." Не вярвах, че всичко подарих на Аквариума. Но това ми беше пък повод да започна да събирам и лична колекция. В нея има около 1000 бройки. И на дъщеря си съм подарил някои от даровете на морето. Провокирам ги – нея и внука ми Николай, и те възприеха идеята според възможностите си да станат наследници по поддръжката на колекцията в Аквариума. С проф. Коларов, директора на института, и някои негови сътрудници правим всичко възможно да се поддържа това, което е там...

Смелост, устойчивост, непоклатимост по време на трудни моменти – това са качества, с които човек се ражда, а ако ги няма, не могат да бъдат придобити, смята капитан Никулкин. Това си личи най-ясно по време на бури, щормове, урагани. В някои случаи наистина съм се молил на Бог да ми помогне, за да отърва хората си, екипажа, кораба, товара му от бедата, която ни е налегнала. Спомням си плавания с кораб "Мелник" покрай Добра надежда, Южна Африка. Пет денонощия бушува такова страшно антарктическо време, че... Беше през 1969 година. Пътувахме за Китай. Заедно с нас щормуваше един от големите гръцки презокеански кораби. Виждайки ни ту да се показваме, ту да се скриваме между вълните – "Мелник" е 1500-тонен, той ни запита чрез морзовата лампа – беше посред нощ: "Вие рибарски кораб ли сте? Отговорихме му, че сме като него – търговски кораб. На мостика имаше поне 8 души от екипажа, дошли горе да търсят спасение, защото усещаха каква опасност ни грози. Корабът беше насочен към остров Кренгелен, който е в югоизточно направление, т.е. отиваме към Антарктида вместо към Сингапур – трябваше да поддържа кораб в безопасен курс. На петия ден успяхме да се отървем и да продължим по гладки води в Индийския океан... Мощта на майката природа е непреодолима тогава, когато реши да покаже своите сили. Но в случая става дума за неповторимото качество на човека да не се еснафи за собствената си кожа, да не издребнява заради собствения си живот, когато трябва да го рискува, но да помогне на екипажа, кораба, товара, на параходството си, убеден е капитан Никулкин.

Боли го за това, което днес става с Параходство БМФ. Остаряването на корабите е причината за повишената аварийност напоследък според него. Нещо, което морска страна като България не би трябвало да допуска. Боли го, че не можем да си купуваме нови кораби. Убеден е, че хората по върховете на управлението на българския транспорт трябва да проучват причините и да започнат да ги отстраняват.

Смята още, че единството е силата на нашата нация и днешното време на преход и реформи означава точно това – българският народ да приложи своите сили за нещо по-добро. За съжаление то не се вижда. Тръгвайки по друг път на социално-икономическо развитие, ние не успяхме да намерим най-вярната посока, какъри се капитанът. Това се доказва от състоянието на страната ни днес. Все пак, за да стигнем до положителен резултат, разковничето е в единството, няма съмнение за него. Единението не бива да се разбира само в рамките на една нация, под-

чертава той. Аз съм привърженик на динамиката по отношение глобализацията на човечеството, на неговите икономически и социални ресурси. Ако приемем, че планетата Земя е кораб за всички, а човечеството е нейният екипаж, това значи, че наистина така трябва да заживеем през ХХІ век – с единна икономика, социално управление, без различия и отразяване на различията. Така, както в България живеем българи, турци, роми, евреи, арменци без сътресения заради различията. Ние сме пример през последните 10 години как могат да се обединяват хората в общата си борба за добър живот, твърди к.д.п. Найден Никулкин.



*Е, Аквариума е свързан с Морско училище не само чрез колекцията, събрана от Найден Никулкин – 4 години в неговата сграда се е помещавало "Морско машинно училище", както се е наричало тогава.*



*Това са 9 снимки от колекцията на кап. Найден Никулкин, подарена на Аквариума*

### **Спомен за кап. I ранг Стоян Кюлджиев**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**

Кап. I ранг (з) Стоян Кюлджиев е един от нашите преподаватели. По една от основополагащите теоретични дисциплини за механиците – "Съпротивление на материалите", или казано кратичко – **СЪПРОМАТ**. Дисциплина изпълнена с математика и то висша, всякакви диференциални уравнения, които водеха до мигно-

вено разбиране как се разпределят усилията в дадената конструкция. Това го казвам с моето разбиране – не съм сигурен, че така са разбирали съпромата всички мои колеги. Но аз обичах този предмет и за мен той беше и остана един от любимите ми. Е, поради по-нататъшната ми работа аз изобщо не съм се докосвал в практическата ми работа до необходимост да използвам своите знания по съпромата. И в следствие – вече помня откъслечни неща от нея. Но Кюлджиев (хайде, ще го кажа по курсантски – Кюла) си ми беше любим преподавател.

С него имам и две истории, които съм запомнил. Първата е кратка – мисля че бяхме във втори или трети курс, и ме определих да бъда в градски патрул. Оказа се – с кап. Кюлджиев. Струва ми се, че той беше капитан-лейтенант. Разговорите ни бяха все около науката. И ми беше много приятен този патрул. И май никога не хванахме, за наша жалост, когато накрая се отчитахме пред коменданта полк. Гевезов.

Втората е по-дълга – в последния курс на обучението ми в КВИРТУ, Киев, бяхме през зимата на 1973-74 год. изпратени на практика в България. Поради едни неразбории, свързани с не съвсем точното назначение на обучението ни там (беше не съвсем правилно разбрано за какво сме изпратени на обучение) – на практика бяхме в РТВ поделението в Братово. Ама командирът му ни каза, че му пречим – подписа ни, че сме били за целия срок и ни пуснаха. И от там – аз заминах за Варна, да видя ще ли има за мен място във Флота. Пристигам във Варна около 12 часа сред нощта някъде в края на януари или началото на февруари 1974 год., тук хотел там хотел – няма места. Тогава отивам в ДНФ, но и там дежурния ме посреща и казва че няма място да ме настани. Аз с капитан лейтенантски пагони се ежа и казвам – "Свържи ме с дежурния по Морско училище." "А, отговаря – това е просто." И отсреща – "Слушам дежурния по Морско училище кап. II ранг Кюлджиев.". А аз – "Тук е кап.лейт. Тотев. Търся място за преспиване. Бихте ли ме приели в някоя от канцелариите?". Отговорът му беше дали помня пътя до училището и след 15 мин. да съм там – на КПП-то ще ме чака дежурния мичман еди-кой си. В резултат до като му дойде времето за спане (т.е. до 2 часа) разговаряхме на дълго и на широко, включително и за моята перспектива да "обуя ботуши" – казано по морски. След това беше викнат един дежурен по учебен батальон и бях настанен да спя в канцелария на втория етаж в западния корпус. Да, ама това беше ротната канцелария, когато бяхме във втори курс и аз я чистех. И сънят ми – отлетя...

### **Между Сцила и Харибда...**

**Ст. н. с. д-р инж. Костадин Йосифов – ръководител на  
Центъра по хидро- и аеродинамика – Варна**

**кап. I ранг (з) инж. Валентин Димитров, м. IX.2007 г.**  
снимки на автора и личен архив

Ст. н. с. д-р инж. Костадин Йосифов е роден на 14 март 1943 г. в Горна Оряховица. През 1966 г. завършва ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров", специалност "Корабостроене". Специализира във Великобритания и Швеция. Експерт на UNIDO в Куба е през 1986 и 1987 г. и е член на технически комитет на 20-ата Международна кон-



Ст. н. с. д-р инж. Костадин Йосифов по време на разговора ни, септември 2011 г.

ференция на опитните басейни през 1990 – 1993 г. Докторска дисертация на тема "Изследване на движителен комплекс – гребен винт в дюза" защитава във ВМЕИ "Ленин (днес ТУ) – София, през 1976 г., а научно звание ст. н. с. II ст. по специалност "Теория на кораба" придобива през 1981 г. Първите 11 години от професионалната му реализация преминават в "Института по корабостроене" (НИПКИК), където последователно е конструктор, научен сътрудник и ръководител на лаборатория. В продължение на 30 години работи в Института (сега Център) по хидро- и аеродинамика, от които 2 години – като ръководител на лаборатория, 3 години – ръководител на секция, 10 години – заместник-директор по научноизследователската дейност и 15 години (от 1992 – 1999 г и от 2003 г. досега) – директор. Има над 60 научни публикации (19 в чужбина), две негови помагала на английски език се ползват в 8 държави, ръководил е над 20 проекта в областта на корабната хидродинамика и бреговата хидротехника. Участва в 9 научни съвета и други експертни комисии, в 4 международни и 6 национални професионални научни сдружения. От 5-членното му семейство четирима са доктори.

...През 60-те години на миналия век младежите получаваха право да следват едва след двегодишна (във флота тригодишна) казарма. Военните училища акумулираха този дълг и по принципа "две в едно" скъсяваха с години пътя до житейската реализация. Безплатният им "ол инклузив" подхождаше на железничарската пенсия на баща ми. Морските ми представи се изчерпваха с летни лагери, училищни екскурзии и семейни пътувания до Варна, но интересът ми към Морското училище бе запален от неговия първокурсник Радослав Сираков – бъдещ директор на НИПКИК. В родната ми Горна Оряховица той събираше завистливи погледи с курсантската си униформа и ме убеждаваше, че интересната му специалност – "Корабостроене", е единствена, която не изисква служба във флота. Това ми трябваше – чак на третия месец от курса по моторно летене към местния аероклуб се сетиха да ни завъртят на стола, на който вестибуларният ми апарат се провали – не ставах за мореплавател...



На покрива на училището

Бях приет пети по ред сред 20 души в класното отделение на "тенекеджиите" (корабостроители корпусници) и се оказах четвърти по височина в цялата техническа рота, наричана още "сомчета" покрай прякора на ротния ни командир капитан-лейтенант Владимир Здравков, наследил само след година предшественика си на тази длъжност – капитан-лейтенант Васил Апостолов (Гаю). През 1961 г. бяхме трети випуск корабостроители, а през 1963 г. специалността бе закрыта, тъй като кадри по нея започна да подготвя ВМЕИ (сега ТУ) – Варна. Все пак Морското училище се отчете пред бурно развиващото се тогава корабостроене, подготвяйки над 200 (заедно с корабостроителите механици) негови труженици. От нашето 111-то класно отделение 12 души започнаха работа в заводите във Варна, Бургас и Русе,

петима бяхме назначени в НИПКИК, двама станаха преподаватели в Техникума по корабостроене и корабоплаване, а един – механик във ВМС. През годините всички добиха развитие, някои преминаха в плавсъстава, други станаха ръководители от различен ранг. В момента, прехвърлили средата на седмото си десетилетие, само трима останахме на активна професионална позиция. И до днес в благодарната ми памет са основателят на специалността "Корабостроене" и началник на едноименната катедра капитан-лейтенант Неделчо Великов, преподавателите Георги Тошев, Йордан Пращинков, Георги Георгиев, Тодор Ганчев...



Мичманите Йосифов  
(вдясно) и Донеv и  
днес се заедно в ЦХА

В училището влязохме по време на Кубинската криза (**Берлинската криза**, бележка моя – **Румен Тотев**). Още първия ден (а после това се случваше често) ни вдигнаха "по тревога". Разтревожен и без кепе, и аз се тръшнах в изгорялата трева по заповедта на отделъонния командир старшина II степен Иван Чобанов да залегнем край оградата на училището. Чоби мълчаливо разглеждаше "позицията", докато спря над мен. Липсата на кепе не го впечатли особено, но това, че краката ми "гледяха" към оградата, искрено го възмути. Изслушах една тирада как: "Врагът ще се яви в гръб и ще те измъкне, без да усетиш, през оградата или най-малко – ще те убие!" Щяха да минат години, за да се убедя колко прав бе Чоби – най-лошите врагове винаги идваха откъм гърба и наистина се опитваха да ме изкарат "зад оградата". Научих се да ги срещам лице в лице...

Военната психоза бе толкова голяма, че спираха прожекциите на кината, за да тренираме прибиране в училището и по време на гарнизонната ни отпуска – знае ли човек кога ще започне войната? Но някои си оставаха в тъмното. От безумните пеши походи "за разсредоточаване" малко ме облекчаваше духовата музика.

И в гимназията духах в баритона, но в училището до трети курс биех чинелите, а след това, почти до края на пети курс – големия тъпан. Всичките пет години бях "бакар" – прекрасна школа по справедливост. Сediaх в средата на масата за 12 души, дежурните носеха храната в баки. "Раздай първото!" "Раздай второто!". И аз раздавах точно изчислените калории с черпака в алуминиевите чинии на колегите си. Да оставим, че понякога раздавах второто, преди сам да съм свършил с първото, по-важно бе порциите да са равни. Остане ли нещо в баката – раздавам допълнително, не остане ли – бакарят остава гладен. За разлика от Морското училище, извън него често "баката" не стигаше за всички, а ако стигнеше – не биваше разпределяна справедливо. В науката също...

Имах късмет, че първи запис през 1966 г. в трудовата ми книжка бе "Конструктор" в секция "Технико-експлоатационни качества на кораба" в НИПКИК, ръководена от довчерашия ми преподавател в Морското училище Георги Тошев, комуто дължа професионалния си старт. След две години, когато с конкурс станах научен сътрудник, получих "Варненско жителство", а на следващата година с отпуснат ведомствен заем си купих една гарсонiera в квартал "Победа" и напуснах общежитието на ул. "Шипка" 10. Бях последен в "жилищния" списък, но ненадейно се оказах



първи – никой не искаше да живее практически извън тогавашния град.

Обичах си работата, която имаше допълнителен мотив – участието ми в идейните проучвания, изготвянето на концепция, идеен и технико-работен проект на Научно-експерименталната база по корабна хидродинамика (НЕБКХ) ме общаваше към екипа, ръководен от ст. н.с. Петър Богданов, чиято голяма цел бе превръщането ѝ в бъдещ едноименен институт. В частност се явявах водещ изпълнител на дейностите по създаването и ръководството на Кавитационната лаборатория на НЕБКХ. На 10 октомври 1976 г. бе открита базата, а на 1 юли следващата година – Институтът по корабна хидродинамика (ИКХ). Той бе създаден с организационната, техническа и финансова помощ на правителството и Програмата за развитие на ООН (ПРООН), плод бе на сътрудничеството с ИМО, ЮНИДО, Международната организация на опитните басейни, с ЦНИИ "Академик А. Н. Крилов" и на институтите от Сибирското отделение на АН на СССР, с редица български институти, учебни заведения и заводи.



*Създателите на НЕБКХ, Костадин Йосифов е вторият отлясно сред седналите*

Без никакъв собствен опит, създаването на първообраза на института и неговото развитие през годините, бе немислимо без отчитане на постиженията и помощта на сродни институти и на най-добрите специалисти във водещите поне дузина морски държави от САЩ на запад до Япония на изток. Участието ми в този процес бе благоприятствано от 6-месечен курс по английски език през 1971 г. в Банкя, както и от 8-месечна специализация в Анг-

лия и Швеция през 1973 г. като стипендиант на ИМО. Половин година преди специализацията и аз, като стотици колеги, получих предложение да сътруднича на раззнаването. Дилемата бе проста: подписваш и заминаваш зад граница, не подписваш и оставаш в Родината. Подписах, получих псевдоним, водещ офицер и задачи, които по нищо не се различаваха от целите на служебната ми командировка – да взема колкото може повече научно-технически знания, опит и технологии, за това, с което се бяхме захванали – да превърнем България във водеща страна в този научен сегмент.

В университетския център на Нюкасъл, където бях шест месеца, нямаше нищо за шпиониране, освен че аз самият бях шпиониран от своите. Една моя "леля" периодически ме питаше как съм, та не се обаждам. Военният ни аташе на Острова направо застреля шпионската ми самоличност – изтърси се със служебната си кола в студентското общежитие, където бях настанен. Набързо ме упрекна в пасивност и си отиде. Активизирах се след няколко седмици в Лондон, където участвах в международна конференция. На нея се обзаведох с една безотчетна книга, която не можеше да се купи по книжарниците, и му я дадох, като написах от кого може да се използва. На коктейла руският му колега започна да ме вербува в мига, в който прочете баджа ми. Като се върнах във Варна, цялата моя кореспонденция (с някои

липси) в двете посоки ми дадоха в районното управление на МВР?! Едва по-късно видях и "онази" книга. Но не беше моята – руският колега от Института "Крилов" я бе подарил на нашите ентусиасти. Никаква не я свърших...

В Швеция нещата бяха по-интересни – база, документи, опит. Имаше какво да се вземе. Един естонски емигрант ми смрази кръвта: "Господин Йосифов, виждам какво правите!" Изпращах моята разузнавателна "продукция" в колети между дрехи. Родните митничари ми връщаха колетите – през границата не се допускали употребявани дрехи. Скандал! Като се върнах, си излях възмущението на един съвипускник, който по онова време бе голяма клечка в органите. Не ме потърсиха повече, но след десетина години ме повикаха, за да ми кажат, че вече съм снет от отчет. Когато през миналата година бях "осветен" като ръководител на институт в системата на БАН, си помислих за стотиците "неосветени" на по-ниски длъжности. Прочетох си и досието – добре че съм бил "слаба ракия", защото не бих изпълнил другите задачи, които ме чакаха, ако бях отличник. Смътно си спомням, че в заявлението ми за сътрудничество на финала имаше нещо като: "...ако наруша... нека ме постигне възмездие..." Имам недоказано подозрение, че възмездие ме постигна. През 1986 г. апартаментът ми бе взривен. Следствието не откри нищо. Удобната версия бе грешка – в съседен блок се откри още един Йосифов... Колко се промени светът – ако тогава трябваше да спазаря излизането си зад граница, днес децата ми рядко се връщат в България – синовете са в САЩ, а дъщерята – в Германия.

В живота ми 1976-а е "високосна" година – само десет лета след дипломирането вече бях един от първите кадри на ИКХ, защитил докторска дисертация, а за принос в създаването на НЕБКХ получих Народен орден на труда – златен. Тогава той бе изключителна чест, а днес вълнува само колекционерите. В института все по-малко се занимавах с наука и все повече – с ръководство, докато, вървейки по служебната стълбица, го оглавих на 31 декември 1992 г., след дълъг период на безвластие – синдикатите бяха принудили Петър Богданов да си подаде оставката.

Две години преди това ИКХ вече бе ИХА – Институт по хидро- и аеродинамика. Своеобразен апогей имаше институцията около средата на 80-те години – окончателно изградена база, в т.ч. и по аеродинамика, 310 души персонал, усвоени повече от 100 методики за различни видове моделни изследвания, над 50 изследвания за нови плавателни съдове, над 80 научно-приложни проекта за ВМС, в т.ч. и два тренажора, над 200 проекта за клиенти от 15 други държави. "Лъвският пай" бе за Големия брат – в годините на Студената война Централният научноизследователски институт "Академик Н. И. Крилов" в Ленинград се задъхваше само от военни задачи, а комплексните изследвания за руското гражданско корабостроене по едно дългосрочно Рамково споразумение от 1978 г. се извършваха във Варна. Веднага след него по относителен дял бяха изследванията за националното ни корабостроене...

И преди, и дълго време след началото на промените ИХА бе нещо като "шоурум на българската наука, задължителна част от "визитната картичка" на Варна. Извървяха се стотици делегации, работни групи, съвещания, обмяна на опит – наши и предимно чужди се чудеха, възхищаваха и завиждаха. По своята база и по-



тенциал ИХА наистина влезе в световния елит на подобни изследователски центрове. Пазарната икономика наклони листата на клиентите зад граница, Русия отпадна, държавната субсидия намаляваше с всяка година, персоналът претърпя серия "редукции", структурни промени свиваха свойствени звена. В "питата" на доходите "лъвският пай" вече бе на САЩ, Дания (от 2000 г. по Рамково споразумение със сродния институт), Турция, Белгия, Франция, НАТО и др. Намаляващата българска "квота" се поддържаше от Параходство БМФ и отделни частни корабособственици.

Още една моя "високосна", но с обратен знак, бе 1999 г., в която бях уволнен "дисциплинарно" от ресорния министър заради "нарушения в наемотдаването". Естествено актът бе дългогодишно предшестван и последван (оказа се, че заповедта е неправомерна) от целия арсенал на неакадемичните механизми – обвинения, доноси, комисии, профсъюзни лагери, разследвания и т.н. Уж в интерес на института, политико-икономически и личностно-кариеристични щения в края на краищата формулираха простия казус "стани да седна". Не беше без значение кой ще седне на директорския стол – институтът има материални активи за над 100 милиона лева, около 100 декара земя, излаз на воден път, участие в крупни международни проекти. Не бях първият, отстранен по този начин, но реших да бъда последният, който няма да води битката за правотата си докрай. Докато бях безработен три години и десет месеца, само веднъж влязох в института за някаква формална награда, изгледах стотици серии на "Дързост и красота", но анализирах, доказвах, съдих "държавата", а на последната фаза толкова си бях повишил правната самоподготовка, че освободих буксуващите си адвокати.



Посещение на посланик Джон Байърли

Върховният касационен съд постанови да бъде възстановен на длъжността, но министърът на икономиката въобще нямаше намерение да предприеме нещо. На петия ден от мандата си новият министър реши проблема. Получих заповедта за назначение по факс в Централната поща, подписах го и го върнах, а с няколко копия се появих в института. Портнерът не ме пускаше, докато не му подаря едно копие, нагоре по веригата всички се стъписваха, като разбираха за какво съм дошъл. Тревата в района бе до кръста, от 122-ма бяха останали 62-ма служители, бюджетът бе свит почти до нулата, 62-те папки в кабинета ми с най-важната служебна информация за ИХА бяха в паяжини. От 31 юли 2003 г. официално бях на старата си длъжност.

Ако преди работата ни за българските ВМС бе "секретна" или най-малко "за служебно ползване", в новия период това, че фифти-фифти е съотношението на гражданските и военноморските (за съжаление чужди) задачи, ни е голямо и открито завоевание. В него много важна и поучителна е "американската връзка", която някак случайно тръгна през 2006 г., покрай личен контакт на търговския ни аташе зад океана с компания, в която работят трима адмирали в оставка. Той предизвика интереса им към нашия институт, естествено мигом прегърнахме хипотезата за сътрудничество. Първата задача трябваше да изследва морски тласкаем състав.

Дойдоха американците, омаяхме ги с презентации и показ на базата, а след конференция връзка с техни пет "точки" за 2 – 3 часа се роди и първият договор. Военно-морският летец и герой на САЩ адмирал Флайтли прекара два месеца във Варна, "привика" в града и военноморския аташе, и посланик Байърли. Нещата се прехвърлиха към военния флот. Може-би само САЩ могат да си позволят такъв подход – създаването на нов кораб по определени изисквания се възлага на два консорциума, които включват проектант, изследовател и корабостроител. На въоръжение се приема този от двата построени кораба, който за няколко години покаже по-добри качества. ИХА бе изследователят на единия консорциум! После и Турция ни покажи за тази роля в международна битка за създаване на неин военен кораб. Дали ще не покани някой за някоя "българска корвета", към която имаше няколко френски крачки? Впрочем с френска корабостроителна асоциация имахме разговори за създаване при нас на балкански тренажор за обучение на техни военни кораби.

Харесва ми онзи афоризъм, според който, ако човек иска цял живот нищо да не работи, трябва да превърне хобито си в занятие. И при мен се получи така – участвах в "зачатието" на любимия ми институт, в дългото му раждане, бях съпричастен с бурното му развитие, докато сега ми се падна заедно с екипа да вода битки за оцеляването му. В годините на кризата ИХА съществува не само поради старата си слава, създаваните и натрупваните през годините база, опит и кадри, но и благодарение на сегашните си "маневрени качества" – нетрадиционни задачи, нови пазари, ориентация към "експорт", приоритет на новите технологии, възобновяеми енергийни източници, проблеми на сигурността. В пика на кризата – периода от 2008 до 2011 г., изпълнените външни услуги са 38 (от 5 до 15 на година) за 11 държави, в т.ч. за Турция 10, България – 7, САЩ, Белгия и Дания – по 4, Франция – 3, Израел, Испания, Англия, Финландия и Канада – по една. В зависимост обаче от "тежестта" на задачите по получаваните от тях приходи за периода 2004 – 2011 г. държавите се подреждат по друг начин: САЩ – 36,7%, Турция – 15,8%, Дания – 10,3%, Сингапур – 10%, България – 6,5%, следвани от ЮАР, Белгия, Англия и още 6 други държави. Колко динамична е ситуацията, показва рекапитулацията досега за 2011 г.: Израел – 45% (само от една военна поръчка), Турция – 30%, България – 19%, Англия – 6%.

Не знам дали заради атаката срещу "феодалните старци" или от реален стремеж на БАН да се самоусъвършенства, а най-вероятно и поради двете, от 1 юли 2010 г. имаме "ново двайсет – ИХА осъмна като ЦХА (Център по хидро- и аеродинамика). Нямахме как да изпълним формалното изискване да имаме 25 хабилитирани лица при сегашното състояние на корабостроителните и другите кадри в нашата област. А иначе имаме относителна самостоятелност, запазен е персоналът от 80 души (59 изследователи, 11 администрация и 10 обслужващ персонал), държавата покрива едва 40% от издръжката на Центъра, в който останаха две научни секции – "Корабна хидродинамика" и "Океанско инженерство", "Хидротехника и възобновяеми енергийни източници", както и две осигуряващи звена. Поддържахме и развиваме уникалната си база – дълбоководен, плитководен (един от най-големите в света) и маневрено-мореходен басейни, вълнови канал, кавитационна и аеродинамична тръба, два стенда, открита акватория, модерна техника за производство на модели и др., която ни нарежда в световната десетка и европейската петица (след

Холандия, Германия, Швеция и Норвегия) на подобни хидродинамични центрове. Използваме 13 елитни програмни пакета, сътрудничим с 8 национални и 11 чужди институции, членуваме в 7 организации. Най-новите ни предизвикателства са свързани с български проект за преустройството на два кораба във фериботи за линията Варна – Кавказ, както и със създаването на тренажор за речна навигация с финансовата и консултантска помощ на Правителството на автономен район Фландрия в Кралство Белгия.

Най-важният проблем на ЦХА, а това си е проблем предимно на държавата, днес са кадрите. Нископлатени тук и конвертируеми зад граница, те нямат достатъчна мотивация да се задържат в центъра въпреки добрата му база, опит и име. Впрочем въпреки всички промени през годините съхранихме името, с което сме известни по света – BSHC (Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre). Е, отначало част от кореспонденцията ни отиваше в БЗНС, но това е от друга опера. "Кръстник" съм и на улицата, на чийто единствен номер се намира центърът – от няколко години тя се нарича "Уилям Фруд". На средностатистическия гражданин това име сигурно нищо не говори, но колегите по света се чудят и завиждат на това "съвпадение" – българският ЦХА да се намира на улицата, наречена на англичанина – създател на първия в света хидродинамичен изпитателен басейн!

На "последната" права на професионалната ми реализация, след едно десетилетие в първообраза му и още три десетилетия в самия институт/център, се лаская от мисълта, че скромното ми име по някакъв начин ще остане в славната му история. По-важно от всичко обаче е неговото бъдеще в интерес на България...

### **Отбелязаха 35 години от създаването на Института по корабна хидродинамика**

**кап. I ранг (з) инж. Валентин Димитров, м. VI.2012 г.**

На 29 юни във Варна бе отбелязана 35-ата годишнина от създаването (1 юли 1977 г.) на Института по корабна хидродинамика (ИКХ) – първообраз на днешния Център по хидро- и аеродинамика (ЦХА) в структурата на Института по металознание, съоръжения и технологии "Акад. Ангел Балевски" към БАН. Събитието събра целия екип на Центъра, ветераните му, гости, партньори от морския бизнес. Неговият директор ст.н.с. д-р инж. Костадин Йосифов направи обстойна презентация на предпоставките за създаването и историята на ИКХ през годините, както и на настоящите достижения и перспективи на ЦХА, която в реално време бе предавана по Интернет.

Поздравления бяха поднесени от заместник-областния управител на Варна Николай Няголов и капитан I ранг доц. д-р Калин Калинов – заместник началник по учебната и научна част на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров". Изследователят на родното корабостроене инж. Иван Алексиев подари копия на корпусен и теоретичен чертеж на построения през 1937 г. в Пристанищната работилница във Варна м/к "Галата". По теоретичния чертеж същата година в Опитния басейн в Хамбург се провеждат моделни изпитания с оглед бъдещо строителство на кораби от същия тип.

Ст.н.с. д-р инж. Дорина Драганчева говори за делото на ст.н.с. Петър Богда-

нов – ръководител на колектива, създава Научно-експерименталната база по корабна хидродинамика (НЕБКХ) в периода 1966 – 1976 г. и първи директор на ИКХ в периода 1977 – 1992 г. Паметна плоча на създателя на родната научно-експериментална хидродинамика бе открита от ст.н.с. д-р инж. Петър Хаджимихалев – заместник-директор на ИКХ по научно-изследователската дейност в първите три години от създаването му, и инж. Георги Георгиев – втори директор на Института по корабостроене. Две борови дръвчета бяха посадени в памет на Петър Богданов и чест на 35-ата годишнина на първообраза на ЦХА. Бирено парти на открито събра три поколения учени.

Следват снимки от сайта на ЦХА-БАН, които показват, че Косъо и преди да стане директор е участвал активно в живота на Института по корабна хидродинамика, след това в Института по хидро- и аеродинамика, сега в Центъра по хидро- и аеродинамика.

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121



1974 г. – Протокол за приемане на Кавитационната тръба;  
1987 г. – Състава на отдела по Техничко-експлоатационни качества на кораба.



2006 г. – В ИХА посланикът на САЩ н.в.пр. Джон Байерли; 2006 г. – Министърът на науката и образованието г-н Даниел Вълчев разглежда експозицията на ИХА в БАН.



2006 г. – Отбелязване 30 години от влизане в действие на научно-производствената база. Следват още две снимки от това тържество...





*На посещение в ИХА: 2006 г. – Военно-морският аташе на САЩ кап. II ранг Марк Патрик; 2007 г. – Министърът на науката и образованието г-н Даниел Вълчев.*



*2008 и 2010 г. – Сътрудници от Office of Naval Research ONR за работа по грантовия проект "Делфт 372 катамаран"*



*2009 г. – Откриване на Аеродинамичната лаборатория*



*2009 г. – Военно-морският аташе на САЩ кап. II ранг Скот Мълвения на посещение в ИХА; 2011 г. – Гости от Израел в ИХА*



2011 г. – Отбелязване 30 години от влизане в действие на научно-производствената база.



29.юни 2012 г. – Тържествено отбелязване 35 години от създаването на Института по корабна хидродинамика, сега Център по хидро- и аеродинамика

### Пристанището – врата към света

**Инж. Първан Марков – директор на Пристанище Варна  
от 1981 до 1990 г., работил в него 23 години**

**Кап. I ранг (з) инж. Валентин Димитров, м. V.2007 г.**  
снимки личен архив и на автора



Инж.Първан Марков – 2006г.

През февруари 1967 г. шестима випускници на Одеския институт за инженери за морския флот бяхме разпределени за Пристанище Варна. Аз бях единият от тримата със специалност "Експлоатация на флота и пристанищата". По онова време в порта инженерите не превишаваха и половин дузина. Само двама-трима българи в страната имаха диплом на Одеския институт. Затова пък в пристанището, на което директор бе Васил Терзиев, а негов заместник по експлоатацията – Стоян Паунов, важна роля играеше средният технически кадър – хора с голям практически опит. Новоизлюпените инженери се надявахме на някакви началнически длъжности, но се оказа, че започваме работа на

смени от най-ниското управленско стъпало – дубльор-стифадор. После разбрахме, че първоначалното ни разочарование е било напразно – резултатите от това мъдро решение, продължило само два-три месеца, пронизваха целия ми 23-годишен стаж на всички следващи длъжности в пристанището. А първите крачки в него направих с помощта на стифадорите Никола Диков (към него бях "зачислен") и Станчо Попов. Те ни учеха кое къде се намира в пристанището, каква е спецификата в начина на работа (тогава още нямаше писани технологии), вниквахме в практическата същност на товаро-разтоварния процес. Стифадорите си разбираха работата, бяха бивши докери, завършили задочно Техникума по корабостроене и корабоплаване.

Повече от година бях старши стифадор – ръководител на група стифадори, след което ми бе поверен сектор "Складово стопанство" в отдел "Складово-експедиционен". Всъщност тази длъжност ме "въведе" в търговската дейност на пристанището, в "търговската обработка" на товарите. Докато стифадорската работа, касаеща претоварния процес, бе по-близка до институтското ми образование, търговската дейност, въпреки изучаваните общи принципи и изисквания, се подчинява на националната правна база, процедури, други документи и т.н. Този период – край на 60-те години, бе характерен с фактическото въвеждане в експлоатация на Пристанище Балчик, изграждането на складовата база ("Сухото пристанище") във Варна, с функционирането (и разпадането) на икономическата групировка "ТЕКСИМ". Ръководството ѝ в условията на плановата икономика показва пазарно мислене, смели решения, отваряне към света. Групировката за пръв път вкара в страната голямотонажните камиони "Волво", което се отрази и на работата на пристанището, което бе част от нея. Самото пристанище се развиваше много динамично – вече бе построен мол А, кейовите места бяха увеличени двойно, но все още се усвояваха и насищаха с техника. Съответстващо коловозно развитие доби и Товарна гара Варна.

В продължение на около пет години бях трети по ред началник на един сравнително нов отдел – "Координация, планиране на производството и анализ". Той бе "дясната ръка" на експлоатационния заместник-директор. Тогава нямаше търговски отдели и съществуваше практика ежесечно в Министерството на транспорта да се съгласуват обемите между търговските централи и транспортните организации, което трябваше да осигури изпълнението на валутната програма на страната. Поради големите обеми на превозите по-важно и предшестващо съгласуване, пре-  
растващо в планове и графици, течеше два пъти годишно в смесената руско-българска транспортна комисия.



*Зам.директорът по експлоатацията (вляво) с колеги*

След около шест години бях назначен за заместник-директор по експлоатацията, а след още толкова оглавих Пристанищен комплекс Варна. Негов директор бях от 1981 до 1990 г. – последните от предишния социално-икономически период. За повече от две десетилетия пред очите ми, а и с моето съпричастие пристанището се подчиняваше на тогавашната геополитика, характер на стопанския живот и управленски механизми, боледуваше и се развиваше, беше органична съставна част

от икономиката на морския град и транспортната система на страната. През годините първо в него се внедряваха и се сменяха поколения пристанищна техника и съоръжения, раждаха се технологии, увеличаваха се кейовите места. За мен приоритет бяха комплексната механизация на ръчния труд (при насипните товари тя достигна 97 – 98%), изграждането на Пристанище Варна-запад, развитието на контейнерната технология. Варненското пристанище се превърна в комплекс от четири съставни звена (Изток, Запад, Балчик и ТЕЦ) със собствен портови флот.

Днес може да изглежда странно, но тогава пристанището живееше с ритъма на петилетките и "насрещните" планове, съревнованието и наставничеството, влизаше и излизаше от мегаикономически групировки, нямаше дори собствени сметки, а обемите, цените, производителността на труда се съгласуваха от районно чак до министерско ниво. Самият производствен процес бе несравнимо по-труден и интензивен, особено в кампанийните "битки" за изпълнението на все по-високия годишен план през последните тримесечия. Незабравимите спомени от този период са характеристика на времето, взел от стотици достойни човешки съдби...



Заедно с Анатолий Барановски при посещението му във Варна (1977 г.)

През 70-те години не бе висока производителността при работа с т.нар. генерални (бройни) товари. Създаваше се сложна организация – през една и съща смяна се използваша различни видове техника, която си бе "комплект" с шофьора, имаше непроизводителни престои, трудна координация. Тогава в "побратимения" Иличевск вече се бе родила комплексната бригада на докера-механизатор, депутат във Върховния съвет на СССР, Анатолий Барановски. В бригадата му от около 45 души, наред с докерите, имаше механизатори, усвоили и получили документи за експлоатация на мотокари, трактори, вилкови товарачи, кранове. Тяхната взаимозаменяемост на предоставяната на бригадата техника даваше висока производителност на смяната. Ние изтеглихме добри работници от механизацията, обучихме ги, дадохме им машини. Двете ни комплексни бригади наброяваха по около 20 души. Резултатите им впечатлиха и самия Барановски, който гостува в пристанището да види какво сме направили от неговия почин. Нашите хора пък бяха в Иличевск. Впоследствие комплексни бригади създадохме и в Пристанище Варна-запад.

Първият кораб, обработен там, бе "Оборище". Корабите влизаха в езерото само по единствения тогава ("стария") плитък канал. Затова бе създадена специална сравнително сложна технология за тяхното "облекчаване" в Пристанище Варна-изток. Прокопаването на новия канал реши кардинално този проблем.

Никаква романтика не влагам в използваното по онова време словосъчетание "трудов героизъм". Това си бе тежка, изтощителна и интензивна работа на стотици хора, тогава – предимно на докерите. В гонитбата на планове и задачите обемите достигаха на месец по 30 хиляди тона сода, 30 хиляди тона карбамид, 15 хиляди тона цимент. Като изключим форсмажорните обстоятелства, се падат по около 3 хиляди тона товари на ден – в торби, на ръце! Регионалната транспортна система фактически ознаменува края на ръчния труд при обработката на сода. От Новия



содов завод в Девня чрез система от транспортни ленти и естакада содата отиваше направо в хамбара на кораба в Пристанище Варна-запад. Създадени бяха склад и комплекс за обработка на карбамид, както и инсталации за товарене на насипен цимент. Появиха се машини, които се спускаха да работят и в хамбарите. Няма да забравя 1987 г., чийто рекорден товарооборот на пристанището от девет милиона тона (заедно с ТЕЦ-Варна) бе подобрен едва през миналата година.

"Грижата за човека", която тогава си беше партийен лозунг, в Пристанище Варна имаше конкретни практически измерения. Безплатното облекло и храна, премиите, целевите награди и надбавките за извънреден труд, които и тогавашните профсъюзи отстояваха, си бяха в реда на нещата. В рамките на обединението, заедно с другите предприятия, то имаше сериозна жилищна програма. "Пристанищните десетина блока никнеха в различни райони на града, имахме и общежитие. Система на взаимозаменяемост на базата, осигуряваше лечение и почивка в страната. Почти задължително младите хора завършваха средно образование в специално сформирани паралелки с наети учители. Функционираше Професионален учебен център, провеждаха се състезания по професии, "трудовата нова година" настъпваше няколко месеца преди календарната (за бригадите, които са си изпълнили плана), честването бе "по цялата схема". Младежите сами си направиха Клуб за естетическо възпитание и кегелбан, в пристанището бе втората в града модерна за времето си видеотека. Изпращането в пенсия бе достойно и за всички, а пенсионерите ни ходеха по екскурзии в страната. Отбелязвахме заедно Деня на транспортния работник, всички други празници, на пикник се събирахме над 500 души със семействата. По линия на "самозадоволяването" БМФ имаше зеленчукова градина, а пристанището – свинекомплекс. Разбира се, прасетата ни създаваха повече проблеми от товарите.



*Директорът на пристанището прави първа копка на Регионалната транспортна система Девня-Варна Запад 31.VIII.1984 г.*

Пристанището наистина бе "врата към света". Голяма част от оборудването на предприятията от града и региона (а и за страната) мина през тази врата. Налагаха се нестандартни решения, уникални операции. Каква синхронизация например е необходима между два 100-тонни плаващи крана, които заедно трябва да разтоварят непосилния за всеки от тях 200-тонен трансформатор за енергопреносната система на страната? Или размяната без разглобяване на 10-тонни електрически кранове между Пристанище Варна-изток и ТЕЦ-Варна с помощта на три плаващи 100-тонни крана – двата вдигат електрическия кран, поставят го на палубата на третия, плават заедно, а на новото място – по обратния ред.

И все пак работата с хората е по-трудна от тази с машините. Имаше една "мода" всяка година да се съкращават по 10% от административно-управленския персонал. Колкото и да криеш незаети длъжности, колкото и да прехвърляш пенсионирания в графата на съкратените, все идва време да се изправиш срещу конкретния човек и да му кажеш: "Ти си наред." Това ми е било най-тежко. Така беше и с прех-

върлянето на контейнерите от "изток" в "запад". Всички работници са съкратени, а после в разговор с всеки обясняваш какво и как е възможно да стане. Успяхме да "спасим" почти всички. Единици напуснаха пристанището по собствено желание.

Пристанището израсна пред очите ми. Когато постъпих, в него имаше десет кея, когато напуснах, комплексът имаше четири съставни пристанища. В началото докерите бяха 1200, другите специалисти – несравнимо по-малко. През 80-те години, които за мен се оказаха най-трудни (не само защото бях директор) – станаха най-много промени: навлизаше нова техника и технологии; 17-о място фактически завърши един важен етап от развитието на Пристанище Варна-запад; персоналът намаля, но с друга структура (700 работници, 600 – Портови флот, 200 механизатори и т.н.); товарооборотът нарасна значително. При кампаниите за износ на зърно на ден се обработваха по осем-девет хиляди тона. Автомобилните предприятия мобилизираха около 500 машини.



*Една от последните снимки като директор на пристанището*

През последните години, когато бях директор, въпреки характерната централизация, започнаха да си пробиват път и някои пазарно-демократични механизми. Минаха си по реда "колективът – собственик и стопанин", изборните длъжности на ръководството и директора, стопанските съвети, общите събрания, какви ли не реорганизации. Зададе се и известна стопанска самостоятелност, която донесе т.нар. Указ 56. Затова мисля, че преходът към пазарна икономика в пристанището в някаква степен бе улеснен от процеси, които зрееха и времето изискваше далече преди да е настъпил. Сега забелязвам, че новата нормативна уредба в някаква степен отново възвръща централизацията на пристанищната дейност. Посрещнах и първата стачка. На черната дъска с тебешир и гъба, със счетоводни документи и сметки обяснявах, че при този начин на работа не е възможно еди-коя си заплата да стане еди-колко си лева. Мисля, че бях разбран, но аз самият не бях убеден, че може чисто пазарни лостове да заменят доверието като основен принцип в работата ми с хората. Оказа се, че може. Най-достойно бе на общо събрание да обявя решението да се оттегля. От пристанището имам само добри спомени. Не минава седмица, без да вляза в него. Традиция е всяка година днешното ръководство и бившите директори да се срещаме около Никулден. Независимо от политическите ни "цветове", обединява ни то – нашето пристанище...

### **Кога да отплава корабът определя капитанът, кога да се завърне – Бог**

**Тази максима потвърждава разказът на главен механик Светослав Юрекчиев с 40-годишен професионален плавателен стаж**

**Кап. I ранг (з) инж. Валентин Димитров, м.VIII.2006 г.**

### **На 180 градуса**

Роден съм в средата на последната световна война на около 50 км навътре в сушата в семейство на пощенски чиновник. Не съм правил лодки от хартия, не съм писал стихове за морето, не съм мечтал да пътешествам до островите Фиджи (след

години това щеше да ми омръзне), научих се да плувам едва в горните класове на "реалната" гимназия, така че нямаше никаква симптоматика за бъдещия ми моряк-лък. Точно обратното. Покрай нещастие с познат човек, майка ми ме държеше далече от всякакъв вид вода. Ако има някаква неимушественост наследственост във фамилията, тя е свързана с музиката. Половината роднини пееха или свиреха на различни инструменти, някои – и професионално. Аз също си минах по реда от акордеона към кларнета и тогава си мислех, че мога да се посветя на музиката. Не приех много драматично обстоятелството, че семейният финансов потенциал не може да осигури студентство в Консерваторията, но бе ясно, че от мен се очаква по-прагматичен житейски избор. В него се включи и един по-голям братовчед, вече морски офицер. В системата на неговата агитация за Морското училище имаше и една разходка с корабче от Варна до Галата. На връщане бризът набразди повърхността, корабчето се разклати и прежълтял като че ли за пръв път разбрах, че от мен моряк не става.



Идеята за Морското училище обаче оставаше актуална, защото с инженерните си специалности то готвеше кадри и за брега, където мислех, че ми е мястото. Кандидатствах за механик, приеха ме за навигатор. Нямаше как в събеседването с онзи почти легендарен училищен началник да обяснявам как ми подейства онова съвсем крайбрежно море, просто не отидох в деня, когато прибираха новобранците. Кларнетът не можа да ме уреди на по-къса и лека служба в оркестъра на Строителните войски и ме повикаха точно там, откъдето бях избягал – в ШЗО на Морското училище. Общуването с приятелите сред курсантите, това че заедно създадохме училищната "духова музика", усеждането, че житейският ми хронограф ще включи три "загубени" години ме накараха да кандидатствам отново. Приеха ме каквото исках – "Корабни машини и механизми" – стипендиант на Корабостроителния завод.

Във випуска няхаме нито един връзка. Оставаше ни да се съревноваваме с учене и дисциплина: не съм късан на изпит и зачот, не съм прескачал оградата, не съм бил в ареста – голяма скука. В служебната йерархия достигнах до старшина на рота, а в културната – ръководител на духовия оркестър. И все пак в училището се случи онова, което сам не съм очаквал – хареса ми морето. На първото плаване с учебния "Вапцаров" разбрах, че "органически" понасям морето, че го възприемам не само с вестибуларния си апарат, но и с другите си сетива, с ума и сърцето си. На практиката след втори курс в Черно море, на един стар "въглищар" – "Витоша", някак приятно ми замириша на пара, на масло, а разговорите с моряците окончателно разсеяха недоверието ми в тази достойна и красива професия. Пред нея обаче имаше едно препятствие – "разпределението". След неуспешните опити в пети курс да се прехвърля към БМФ упорито не се явявах на работа в завода. Нещата отиваха към 5600 лева, на които щях да бъда осъден. Решението бе намерено от един съслуживец, завършил в чужбина, когото военните не бяха забравили да прекарат през казармата, която ни срещна в ШЗО. Докато аз учех в училището, той вече бе достигнал до заместник-генерален директор на СО "Корабостроене". Той бе договорил с шефовете на БМФ цената на свободата ми – един механик от плав-

състава да отиде на моето място в завода. Естествено, трябваше да си го търся сам около два месеца. Не знам кой тогава изкара по-голям късмет – аз или един съвипусник, който не държеше на море, а и жена му искаше да има мъж до себе си. Днес вече знам... Така се получи, че в отношението ми към морето направих поворот на 180°. Когато преди 4 десетилетия получих назначение за четвърти механик в БМФ, разбрах две неща – че връщане назад няма и че истински механик ще стана след време.

### Първият кораб



*Четвъртият механик на м/к "Любен Каравелов" е спечелил детското доверие на остров Фиджи*

Не съм и очаквал, че още на първия кораб ще преживя почти всичко, което може да се случи в морето и по пристанищата. "Любен Каравелов" бе нещо като "дисциплинарен" параход – отчайващо стар, с много проблеми, изискваше непрекъсната работа по техниката. Но това ме "вкарваше" в занаята, създаваше ми трудови навици. Не се срамувах да надничам как мотористът сменя набивка на салника. На път за Япония в Индийския океан едно много силно бордово вълнение, умножено по 50-градусовата горещина в машината, ме задържаше често под вентилатора или ме караше да навеждам глава над сантините. Важното бе, че си вършех работата и прогоних мисълта да напусна кораба в първото пристанище. В Аден реших и аз да се правя на мъж и моряк – като всички си купих от шипшандъра картон цигари, уиски и шарена фланелка от неизвестна тъкан. На бор-

да разбрах, че няма да науча цигарите от първия път и че моряшкото питие наистина мирише на дървеници. В Сингапур за пръв път видях прословутата кока-кола, но не я опитах, защото помполитът своевременно разгони момиченцата, които я продаваха. Все пак беше 1966 г. Сблъсъкът с "другата" цивилизация в Нагоя си бе истински шок. Най-грозната ѝ страна – войната, ни застигна във вьетнамското пристанище Камфа. Тогава още не можех да си обясня защо се бомбардират мирни хора и индустриални обекти.



*В Магелановия проток с капитан Димитър Пеков (вдясно) на арабския м/к "Ал Мубаракия"*

Разтоварил проблематичния ориз, капитанът реши да се "измъкне" от цейлонското пристанище без пилот през нощта. Бях на вахта, когато силен удар разтърси кораба. Подводен риф бе разпрал нитовата конструкция на корпуса доста под водолинията. Вода постъпваше в танка и в хамбара. Смукателите се задръстиха и осушаването не даваше резултат. Носът започна да потъва. Вместо за десетина часа до Коломбо се добрахме за три денонощия. Накрая лопусите на винта едва докосваха водата. След един полуремонт в Коломбо в България се прибрахме през Куба. Пътюм още веднъж видях война – този път в Аден. През Суецкия канал минахме малко преди да

го затворят за десетина години.

Вече бях трети механик на втория си рейс със същия кораб, който смъртта беляза два пъти. В лошо мартенско време на преход от Йокохама за Нагоя около полунощ, малко преди да застъпя на "кучешката" вахта, главният механик ми се обади в машината. През следващата ми дневна вахта от въпросите на капитана разбрах, че никой повече не бе чувал и виждал "шефа". Не толкова надежда, колкото морален моряшки закон върна кораба в точката, където е бил преди 12 часа. Напразно. Морето бе събрало поредния си данък...

По някаква причина във Ванкувър на борда бяха канадец и брат и сестра – македонци. След кратка среща с капитана в приемния салон тримата си тръгнаха. В тези ширини приливно-отливните нива имат голяма амплитуда. Вместо кранци в пристанището използваха грамадни дървета. Като вахтен механик работех нещо по винchoвете на палубата. Не разбрах за какво в долния край на трапа посетителите заспориха разгорещено, момичето отстъпи назад и политна с главата надолу в пространството между кораба и кея. Повече не се показва...

На този "фатален" кораб плавах две години и половина без отпуск, смених две длъжности, обиколих и "разбрах" света, превръщах знанията от училището в занаят. В тази посока работеха хилядите часове уж монотонна вахта, саморемонтите, повредите, аварияте. Израснах професионално по време на ремонта в Япония, който по субективни причини падна на гърба на третия механик. Работата в машината има своите черни страни, но дава огромно удовлетворение, което се побира само в една дума – "МОГА".

### **Две военни отличия**

Познавам неколцината граждански моряци, които имат по две военни отличия – орден "За заслуги към БНА" и грамота от главнокомандващия на съветския ВМФ. Всички сме от екипажа на м/к "Хаджи Димитър". През април 1970 г. в мъртва, мазна вълна плавахме в Атлантика, северно от Азорските острови. Като втори механик малко след началото на вахтата ми "четири-осем", както двигателят си работеше на тежко гориво, по шамбайна получих команда "стоп". По инструкции-те при маневра трябва да се премине на леко гориво, което изисква около час.

Разбрах, че има нещо извънредно. Спрях веднага, но след някоя минута последва "пълен назад", после се заредиха реверси напред-назад. Повиках още хора в машината, поисках от мостика да минем на леко гориво. Боцманът се върна и мъгляво обясни, че някакво плавателно средство със светлинна сигнализация моли за помощ.

Когато се развидели, видяхме наблизко съветската атомна подводница. Над повърхността под ъгъл бе само част от нея от носа до рубката. Хората до кръста във водата се държаха за леера, за да не ги отнесе вълната. После се разбра, че на път за базата си по време на последното учение на около 200 м дълбочина, авария в реактора затопява автоматично отсеците, където по-голямата част от екипажа така и си остава на бойните постове. Останалите живи с дни чакат спасение в 10-градусовата вода. Това, че капитанът ни Рем Смирнов бе руснак, изглежда улесни

комуникацията и пороци доверие. Съобщението за случилото се съветската подводница предаде до командването си чрез нашия кораб. От Варна-радио получихме указание да спасим екипажа и да останем в района. При спускането във водата моторът на спасителната лодка излезе от строя. Наложихме се корабът да се изнесе надвстречно от подводницата, да освободи лодката, която на гребла и по вятъра да достигне до нея, за да натовари бедстващите. В това време корабът се преместваше подвстречно, за да дочака лодката. С трима моряци, офицерите в нея бяха старпомът Георги Петров и четвъртият механик Владимир Стойнов. Операцията се повтори два пъти. На борда взехме всички без командира и началника на свързките.



Съветската подводница клас "Кит с б.№ К-8"

имаше прясна операция, извършена на подводницата. Лекарят бе загинал на нея. Боцманът бе спасяван и друг път от български кораб – в Черно море. Моята работа повече от денонощия без прекъсване бе в машината. Изпълнявахме стотици ходове в интерес на операцията. На следващия ден пристигнаха първите руски кораби, взеха си хората, изглеждаше, че организират буксировка на авариралата субмарина. Ние продължихме по графика. След три дни "Свободна Европа" съобщи само, че руска атомна подводница е потънала северно от Англия. За пръв път знаехме много повече от радиото.



Теодора в Нептунов ритуал на м/к "Окопница" пресича екватора

Още същия рейс в кубинското пристанище Изабела шепна хора от екипажа спасихме кораба от пожар. Без награди. Карахме захар за Констанца. Кеят бе на дървени пилони в морето, а между кораба и складовете разстоянието бе само колкото да минат вагоните. Почти всички от екипажа бяха на брега. В захладяващия следобед имаше футболен мач с екипажа на застаналия на нефтения кей руски кораб. На нашия освен мен, останал случайно, бяха още старшият и вторият помощник-капитан, четвъртият механик, моторист и вахтен моряк. Виковете му ни изхвърлиха на палубата, за да видим, че силен огън бе обхванал покривите на близките складове. Бяхме от подвстречната страна и скоро пламъците заблизоха кораба. Веднага се запалиха зеблата, които участваха в товарната операция, след тях – и боята на борда. Старият ни параход пропускаше вода в масления танк на главния двигател. За да не се оводни маслото, бяхме го прехвърлили в една отстойна цистерна и картерът на главния двигател бе сух. Преди да се стартира двигателят, маслото трябваше да се прекара през сепаратора. Докато на палубата режеха с брадви вързалата, в машината в лютивия дим на изго-

ряла захар се взирахме в първите показания на манометъра за налягането на маслото. С минимално възможното му количество подкарахме машината и без влекачи измъкнахме пообгорелия кораб на рейда. "Футболистите" дойдоха на другия ден с лодка, след като бяха видели разстрела на тримата причинители на умишления пред първомайски пожар... Единия познавах лично.

### Главен механик



Главен механик *Светослав Юрекчиев*

През ноември 1971 г. вече бях натрупал стаж за главен механик. Тогава устният изпит се полагаше на брега, а практическата му част цялата комисия приемаше в плаване с някой "въглищар" до Жданов и обратно. На другия ден сутринта ми връчиха записката за главен механик, на обяд се качих на тексимския "Васил Априлов", вечерта отплавахме, натоварени с оръжие. Обиколихме Южна Африка и заставахме в Аден. Консултът не ни посрещна. Местните докери започнаха разтоварването, но като разбраха характера на стоката, "изпуснаха" един сандък, от който се разхвърчаха автомати. При тази ситуация започнаха да се пазарят за "възнаграждение за страха", но товарополучателят ги изгони. На другия ден същите докери се сбиха на палубата със съпровождащите ги войници, едните – заради стоката, другите – за пари.

В качеството ми на главен механик най-важното събитие в живота ми се случи на брега. Вече гонех 30-те, от 6 години бях на море, от една – "шеф". Съвсем случайно между два рейса ме запознаха с Ясена – единадесетокласничката, решила в междучасието да влезе в сладкарничката зад гимназията. Не бяха минали минути, а вече знаех, че това е жената (тогава тя още нямаше 18 години), на която искам да



*Още веднъж заедно (отляво-надясно) са Светослав, Ясена, Теодора и Ивайло*

посветя живота си. Озъртах се да не ме види познат, когато при цялото ми мореплавателско самочувствие ѝ носех чантата след часовете. Отново заминах на плаване, след като старомодно се явих пред майка ѝ, за да поискам ръката на абитуриентката. Животът ни потече "между рейсовете". Тогава се женихме, раждаха ни се деца, създавахме дом. Артистичната натура и творческите реализации на съпругата ми бяха контрапункт на морско-механическата ми професиограма. Странно – противоположностите ни помагаха да разбираме другия, да преодоляваме трудностите, да бъдем приятели.

Опитите в интерес на семейството да остана на брега завършиха с пълно поражение. Две години бях заместник-директор на предприятие, но в отпуските плавах с корабите. В ежедневието няколко пъти в месеца си намирах работа в приста-

нището, уж да видя някой приятел, но всъщност исках "да ми замирише" на машина. Като се спусках в металното сърце на кораба, от вълнение пулсът ми се повишаваше. Ясена и децата ми помогнаха да реша дилемата – простиha ми, че освен механик не ме бива да работя друго, свикнаха, че едно чудесно семейство може да е заедно само между рейсове. След Морското училище за няколко рейса Ивайло достигна до трети помощник-капитан. Днес от него и Теодора ни дели цял океан. Опитваме се да го възприемаме като разстояние, а не като раздяла.



*По мъжки с бъдещия капитан Ивайло.*

Като главен механик плавам вече около 35 години, две десетилетия от тях – с корабите на БМФ, след това – под чужд флаг. Ако в професионалното ми израстване по някакъв начин е вплетен опитът на десетки хора от машинната команда, то главен механик Павел Павлов съм длъжен да отбележа специално – от него най-много съм осмислил философията и "алгоритъма" за изпълнението на тази важна корабна длъжност. Тя има своите особености в зависимост от типа и възрастта на кораба, от националността, отговорността и подготовката на командата. Бях главен механик и на гръцки кораб. Когато индийците – капитан и механик, отказаха рискования рейс по време на войната между Ирак и Кувейт, двамата с капитан Васил Иванов бяхме единствените българи, които с многонационален екипаж с арабски газовоз направихме два рейса в Залива. За друга арабска компания направих 15 контракта по 6 месеца на многоцелеви кораб и контейнеровоз. От 2004 г. плавам на кораб, опериран от "Варна шипинг енд трейдинг". Прочее, тази година "Катя зет" навлезе дълбоко в публичното пространство.

На този кораб бях едва от 4-5 дни, когато на излизане от Дарданелите се наложи да потушим възникнал пожар в подбуталното пространство на трето движение. Аварийната моточистка на движението започна 4 часа, след като бе настъпила новата 2005 г. В италианско пристанище суперинтендантът оцени високо работата на машинната команда. За месец-два вдигнахме скоростта на кораба от 7 до 9,5 възла, а след ремонта в КРЗ "Флотски арсенал" – до 10,5 възла. Новата 2006 г. посрещнахме с аварийна турбочистка. Сега "Катя" си изпълнява производствените задачи с 12 възла.



*Ледената одисея на м/к "Катя зет"*

Последната одисея на кораба продължи от 21 януари до 17 февруари т.г. в Азовско море. В жестокото ѝ "меню" имаше 25-градусов студ и ураганен вятър, плаване в ледова обстановка, взаимодействие с влекачи, двукратно засядане в плитчини, пълна ледена прегръдка и двукратна готовност за напускане на кораба



от екипажа. През този близо месец машинната команда си свърши перфектно работата. По време на спасителната операция безотказно са изпълнени 285 реверса. Като се започне от непрекъснатата грижа за състоянието на двигателя, чистене на кингстони, отваряне на опорния лагер, топене на лед, за да се осигури вода за агрегатите и се достигне до различни технически "рационализации", адекватни на следващите една след друга нестандартни ситуации, всичко това бе съдържание на въведеното "бойно" дежурство на 2 смени по 18 часа с по двама механици във всяка. Дали се е свършил списъкът на това, което може да ми се случи на море? Ще покаже следващият рейс...



Премишните 4 "спомена" или по-точно разкази:

- Между Сцила и Харибда...;
- Отбелязаха 35 години от създаването на Института по хидродинамика;
- Пристанището – врата към света;
- Кога да отплава корабът определя капитанът, кога да се завърне – Бог;

са написани от **кап. I ранг (з) инж. Валентин Димитров**, и са публикувани в книгите му **"Морски изповеди"** и **"Морски хора"** и в списанието **"Клуб ОКЕАН"**. Тук те са публикувани с любезното разрешение и съдействие на автора.

### **В океана е неудобно да си дребен**

Интервю с **к.д.п. Иван Ненчев**. Роден в Сопот, 1943 г. Завършил Висшето военноморско училище във Варна. Женен, има две дъщери.

*Интервюто води **Калофер ГЕОРГИЕВ**  
списание "Европа", кн. 5/6 1997 год.*



*Иван на среща на випуска – 2011 г.; Снимка от списанието  
В най-тясното и опасно място на Магелановия проток*

**– Да допълним "визитната картичка". Може и само с плавания – на кои кораби, на кои линии, кои морета...**

– "Отблъснах" през шейсетте години, още като стажант на стария параход "Шипка" при капитан Петко Софийски. Старши помощник беше Корсара, лека му пръст, знаменит моряк. После на параход "България", при капитан Каракостов. Тези съдове са от христоматията на българското корабоплаване. Четвърти помощник капитан, вече със самостоятелна вахта, станах на "Любен Каравелов", пътувах до Япония и най-големите пристанища на Далечния изток. Това беше добър кораб, модерен, минаваше за флагман на търговския флот. Втори помощник бях отново на "Шипка", старпом станах на "Мургаш", капитан (1974 г.) се качих на "Самоков" – само 1500 тона, строен в Русе. Модерни, силни кораби (японска направа) бяха

"Плана", "Стара планина", "Средна гора". После преминах на новите, строени във Варна 25 000 тонни кораби за насипни товари "Милин камък", "Каменица" (*на него се запознахме – б.а.*), "Мальовица" – с него преживях урагана, който разсипа Куба и Флорида.

От няколко години плавам на чужди кораби, под малтийски флаг. Първо на "Есперанса", после – на "Лапис рей", лъчът на лаписа. Лаписът е скъпоценен камък, големите му находища са в афганистанските планини.

*– Сега мнозина плават под чужди флагове, с многонационални екипажи – както е в романите. Има ли някаква тръпка за професионалиста в това ново "отваряне" на световния океан?*

– По начало мореплаването е едно предизвикателство. Човек отива в морето преди всичко за да докаже себе си. И който е в морето, той не се уморява да "доказва". За капитана е един голям изпит да плава според световните морски обичаи, когато на борда се събират моряци от всякакви националности, от всякакви раси, с всякакви езици и религии. Нали си спомняш от романите: на едно пристанище търсят дърводелец, от друго вземат кърмчия, от трето – готвач, палубни матроси... Е, днес не е точно тъй, но наистина е тръпка да застанеш пред напълно непознат екипаж. Проверяваш себе си. За пореден път ти определят цената. Любопитно е да разбереш къде си в световния морски "ценоразпис". А и сладко е да се убедиш, че си професионалист и според суровия стандарт на световния океан. Колкото да не си суетен, пред един такъв екипаж наистина почваш да се усещаш "господар след бога".

*– Какъв беше екипажът ти, да речем, на "Лапис рей"?*

– Филипински моряци, филипински боцман, офицерите – българи и чилийци. Трудно плаване, чести и резки смени на климата, драматичен щорм, мъчни пристанища. Но се справихме мъжки. И според мен – майсторски. Старши помощник ми беше Георги Фитнев, втори помощник Георги Йорданов, главен механик Николай Тодоров, електромеханик Йордан Лиманов. Боцманът ми се казваше Хосе Вилануева, кърмчията – Едвин Аупе. Какво не му е като в белетристиката?

*– Какви моряци са филипинците?*

– Филипините са си морска държава. И морячеството там е масова, солидна професия. Никой не го възприема като приключение. Имат морал на морски работници, приемат субординацията, знаят, че трудолюбието и изпълнителността в морето са форма на самосъхранение. Те са открити, общителни, честни, между тях няма морски андрешковци. Нищо друго не търсят в морето, освен прехраната си. Получават малка част от заплатата си, другата отива за семействата. Мнозина превеждат парите на сестрите си, на годениците си. Някои издържат брат или сестра да учи. Емоционални са, първични, музикални, подчертано предани. Ценят вниманието като деца. Разцъфват, когато на втория-третия ден от плаването ги заговориш по име. Като му кажеш Роландо или, да речем, Патерно Нуева Еспаня и той е вече твой...

*– Все пак, по-добри моряци ли са от нас?*

– Те са по-близо до професията...

– *Ти самият бил ли си на Филипините?*

– Не съм, за едното чудо не съм... Разказвам им за "оня див копнеж по Филипините", който е вълнувал всеки от нас, те се чудят...

– *Универсални ли са човешките ценности на море?*

– Преди всичко – универсална е морската професия. Аз твърдя, че съществува една огромна морска република със свой ред, със свои обичаи и разбирания. Даже ако вземем писаните норми, тези на различните администрации, компании, пристанища, министерства на морската, международното морско законодателство – на различните си езици и от различните си интереси те утвърждават едни и същи правила, според които протича животът на тази република. А защо република? Защото в морето и пред морето всички сме равни. Пък и "моряк" все още е един от синонимите на свободния човек!

Моряците наистина имат обща ценностна система. Свързват ни общи рискове – и то какви! Всички на кораба имаме обща цел – пристанището, до което трябва да стигнем. Това доста твърдо регулира разбиранията за солидарност, за доблест, за другарство и пожертвователност. И отклоненията, впрочем, също са общи, "професионални".

– *Разкажи повече за някой рейс... Намекна, че си имал тежки плавания...*

– За капитана няма лесно плаване. Ако въобще има някой на борда да се "вози", то това не е той.

"Лапис рей", например, получих в Карачи, в бушуващ югозападен мусон, с проливни дъждове – споменавам мусона, защото товарът беше ориз, а тази стока е много чувствителна към влага. Товаренето е много капризно, самото пристанище е тежко, скъпо, въобще... пакистанско. Пътувахме до Банджул, Западна Африка, столицата на Гамбия – дълъг преход през Индийския океан, тропически депресии, щормове, голяма грижа, голяма умора. Банджул е сложен в навигационно отношение порт, на устието на река Гамбия, минава се през прагове, част от фаровете не светят, а ние бяхме с по-голямо газене и знаеш как е: собственикът вика "давай", но решението го взема и отговаря единствено капитанът. Страната беше гладна и всички чакаха ориза, а аз чаках най-високата вода, гледах към луната и изчислявах кога ще ми вдигне голям прилив, та да се плъзна в пристанището.

После корабът беше нает от "Хапаг лойд", един от най-мощните световни превозвачи. Извършвахме превози от Западна Европа – Хамбург, Бремен, Анверс (Антверпен) до Централна Америка: Доминиканската република, Хондурас, Гватемала, Салвадор, Коста Рика, Никарагуа, Колумбия, Ямайка. На отиване обикновено товарехме машини, на връщане – кафе, преди всичко за най-голямата кафеена борса в Бремен. При един от тези рейсове, през февруари, след Азорските острови ни пресрещна много мощен щорм. Беше при Финистер, добре познато на всички моряци място в отворената част на Бискайския залив. Това му е и мръсното на този район, че не може да се избегне премеждиято. Преживяхме две-три кошмарни но-

щи, бурята откъсна няколко контейнера и ги запрати в морето. Това са двадесет-тонни контейнери, които по пътя си помитат всичко. Отнесоха около четиридесет метра от фалшборда. Цяло щастие бе, че при падането си в океана не пробиха въобще кораба. Щормът бе 11 бала по скалата на Бофор, височината на вълната – 7-8 метра, много тежки, много силни, при това объркани, тъй като вятърът сменяше посоката си. Капнахме да маневрираме, опасно беше да се прашат хора на палубата, отклоних кораба към Билбао. Там имавме агент, укрепихме си товара, поправихме някои щети и продължихме. Такива неща на море не са сензация, те се случват на всеки, който е тръгнал да плава. Цялата работа обаче, е в това, че капитанът преживява такава буря значително по-дълго и по-мъчително от останалите. Дни преди това разучавах сводките, следях влошаването на времето, търсех някакъв изход. Дойде съобщение да се пазим от плаващи контейнери, някакъв кораб ги беше загубил и аз все го жалех, сиромаха...

*– Променя ли морето мащаба на живота? Помага ли морето на забравата? Лекува ли морето нещо, какво?*

– Морето лекува почти всичко. Много рани завяхват в морето. Там всяко нещо, което постигащ, има стойност на победа – дори дребните неща са свързани с много усилие, пък и с риск. И от това човек изпитва прости чувства, но необходими: радост, гордост, облекчение. Точно те отмиват болки и притеснения. И после, мащабът наистина се променя. Несгодата на море прави грижите, с които си тръгнал, да изглеждат незначителни, суетни, бивши. И, разбира се, далечни. Отдалечен си – и вече си по-мъдър. Освен това, океанът е толкова величествен, че и за тебе е неудобно да си дребен. Неговата огромност някак променя и "габаритите" на човека. Равняваш се по него. До тук – добре, но има и друго: в океана някои (добре, че не са много) необратимо, окончателно се смаляват.

*– На брега те чака дом с три жени. Разкажи нещо за "практиката" на раздялата. Имаш ли някаква своя хитрина да се справиш с нея, някаква "техника", с която да я надвишаваш? И изобщо – надвиваш ли я, или не?*

– Всеки, който е успял да остане на море, е останал защото си е изработил такава техника. С годините раздялата не се рутинира, но човек става по-уверен в себе си и в близките си, доверява се и на съдбата – че ще го върне отново при тях. По-младите дават носталгията в музика. Други я затискат с приказки – умопомрачителни разговори на едни и същи теми, понякога напаст за околните. Аз го постигам с четене. Четенето напълно ми върши работа.

*– Ти, като си моряк, суверен ли си?*

– Май че да. Всеки си има някакви "магии" в морето. Най-малкото: да не плюеш в него. Да не си хвърляш фасовете и корите от бананите зад борда. Още от ветроходите е останало да не се вдига врява, да не се крещи, свири, да не се превръща корабът в плаваща дискотека. Това е част от манталитета на моряка. Но някаква логика във всичко това все пак има. Метафизичното на море е почти всекидневие. Споменах за влизането ни в Банджул. Седях пред порта и изчислявах, всичко става по таблици. Но ако на трети ноември не бе дошла най-високата висока вода, която се вдига само при пълнолуние или новолуние, никога не бихме минали.

И тогава, точно в нужния час, се появи един немски кораб, забележи, "Санта Мария", газеше плитко и тръгна пред нас. Капитанът ми съобщаваше дълбочините и така се промъкнахме. Корабният агент ми каза после, че от много години не са имали такава висока вода. Но всичко, което бе нужно, за да влезем, бе съвпаднало до секунда. Значи просто Океанът и Луната бяха казали "ДА"!

*– Какво вземаш със себе си на кораба. Има ли нещо, което винаги да те съпровожда?*

– Един часовник. Той ме и буди. И някои книги. Рилке – всеки път. И Емил Верхарен. В последните рейсове препрочитам Библията, "Дон Кихот", "Записките". И още Ницше, Ерих Фром, Умберто Еко. Морето е прекрасна читалня. Да прочетеш Библията от кора до кора – това е просто привилегия днес, пък и постижение. А "Дон Кихот" определено не е за осмокласници... Четох го в Дакар – едно пристанище, вмирано на риба, пълно с неприятности, с пристанищни власти, които се конкурират с пиратите. Но аз се отдалечавах от това в книгата. И едно нещо не ми дава покой: Дон Кихот се завръща и... умира. И повече нищо. Никакъв коментар. Никакво обяснение. Пътуването свършва, свършва всичко. Над това всеки моряк ще се замисли.

*– А "морска" литература не вземаш ли?*

– Морската литература съм я вече прочел. Нали тя ме направи моряк...

*– И все пак, кои автори цениш?*

– Джек Лондон, Джоузеф Конрад, Виктор Конецки.

*– Какви са срещите на хората по моретата? Няма ли отпечатък на нещо случайно, непредсказуемо, неповторимо? Имаш ли съзнанието за еднократност?*

– Ами да. Морето рядко угажда на човешките симпатии и приятелства. Когато започнах на "Любен Каравелов", другарувахме със Симо, Симеон Стойчев. Млади бяхме, запалени, романтични. С него в Северния Атлантис, на път от Нагоя за Ванкувър хвърлихме в морето бутилка с пожелания за идващата 1969 година. След време от българско списание научих, че през 1973 някакъв американец на риболов с яхтата си край Сан Франциско е намерил бутилката с писмото. И чак след двайсет и три-четири години, вече на "Мальовица", отново се видяхме със Симо, аз – капитан, той – палубен боцман, и тогава му казах за бутилката. Така изглеждат нещата между хората на море.

И все пак, повторните срещи се случват, макар и рядко. Морякът не ги изключва и се надява. Пак с "Мальовица" влизах няколко пъти навътре по Мисисипи. Пилотите по Мисисипи отдавна са като литературни образи. Южняци, по-дълбоки, по-одухотворени, отворени, с особено достойнство.

*– Дъвчат ли тютюн?*

– Не. Това не. Мисисипи е голямо приключение, отделна тема. Достатъчно е да припомним, че по Мисисипи се стига до Нови Орлеан, до "Бърбън стрийт". Какво не му е като в роман? Но исках да ти кажа за едно познанство. Реката се минава с

няколко лоцмана. Всеки си има участък. Та един от тях, симпатичен, улегнал мъж, взе да ме разпитва за големите ни певци. Какво такова имаме българите, че сме така богати на гласове? Нещо анатомично ли, както говорят за негрите, например? И знае най-големите ни певци по име, с ролите им, ходили с жена си в Ню Йорк да слушат Гяуров в "Метрополитен"... Сякаш не беше американец, защото американците само Америка си знаят...

Надявах се да го видя пак, редовно вземам български касети и дискове, но още не съм го срещнал.

**– Как изглежда светът като мозайка от пристанища? Има ли място, където да ти се е доисквало да останеш?**

– Пунта Аренас! След толкова странстване, след толкова пристанища – сега в сърцето ми е Пунта Аренас. То измести всичко, не знам докога... Чуй само как звучи! А значи просто пясъчен нос. Арената затуй се и казва арена, защото е посипана с пясък. Това е най-южното голямо чилийско пристанище, а и на материка. Лятото там е нещо като варненската зима. И след минаването на Магелановия проток – през неописуеми теснини, през шхерите, през почти лунния пейзаж, вятърът над Пунта Аренас, който идва от пустошта на Антарктида, от ледниците, през нос Хорн изпълва гърдите с необикновена чистота. На тези ветрове, дето съм ги вдишвал толкова години, вече им познавам миризмата, те носят дъха на ширините, в които се зараждат.

Пунта Аренас не е Париж, но пък в Париж никога не съм копнял да ида, а в Пунта Аренас (оказва се) винаги съм искал. Един град като че норвежки, като че руски, като рибарско село с приветливи, благородни, "одобрени" от природата хора. Някой, който много е плавал, ще си рече: защо пък Пунта Аренас, какво толкова е намерил там? Но това е нещо съвсем лично, необяснимо. Изглежда има такива места по света, към които цял живот се стремим, без да подозираме дори. Едва когато стъпим там, разбираме, че вече сме ги сънували. Вероятно това притегляне е още отпреди да се родим, може-би дори от някой друг живот. Даже мисля, че точно тази тяга ме е дърпала към морето – без да е осъзната, без да е назована. Откривах с годините, че има пристанища, където страстно, кармично съм искал да отида. Още във втория ми рейс като морски офицер, с "Любен Каравелов", стигнах Фиджи. Това име бе ме мамило през цялото ми юношество. Защо точно Фиджи, някъде в Полинезия, и днес не знам, но като доплавахме, изпитах тържество и облекчение. Може наистина да има нещо предварително заложено в нас и може точно то да определя съдбата ни. А моряшката съдба сигурно са имената на далечни пристанища...

**– А бил ли си в Комодоро Ривадавия? Търся някой, който да е бил в Комодоро Ривадавия...**

– Не, не съм бил и ако те привлича Комодоро Ривадавия, нямаш избор, ще трябва сам да отидеш. Никой не може да те замести...

**– При първата ни среща ми подари една морска карта. Пътешествал съм по нея и съм си избирал всякакви маршрути. Кажеш: как би изглеждал све-**

*тът, съставен от имена на пристанища, в които си бил? Светът или (защо не!) животът ти?*

– Добре, на прима виста: Хайфон, Сингапур, Шанхай, Кобе, Осака, Нагоя, Токио, Йокохама, Нампо, Хънг Нам, Сайгон, Лаутока, Сува, Карачи, Дърбан, Бан-джу, Ванкувър, Белфаст, Норфолк, Кардиф, Ливърпул, Уилмингтън, Нови Орлеан, Тампа, Хюстън, Буенос Айрес, Хамбург, Монтевидео, Некочей, Пунта Арена, Кейптаун, Валпарайсо, Рио Каня, Пуерто Кортес, Пуерто лимон, Картагена, Кристобал, Балбоа, Пуерто Кетзал, Акахутла, Коринто, Пуерто Калдера, Кингстън.

### **Награди "Снимка пред разгънатото знаме на частта"**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**



През нашето курсантско време най-високата награда се считаше да ти направят снимка пред разгънатото знаме на частта. Почти едновременно получих две снимки-награди "Снимка пред разгънатото знаме на частта". Първата получих от Иван Ламбов – кл.отд.102, след това и от Дончо Донеv – кл.отд.111. А скоро след това получих и трета снимка-награда – на Александър Първанов – кл.отд. 102.

**Мичман Иван Ламбов пред разгънатото знаме на ВНВМУ.**

Годината е 1965. След повече от година закъснение, най-после курсантът от ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" мичман Иван Ламбов Петков получава наградата "Снимка пред разгънатото знаме на ВНВМУ", съгласно заповед на Командващия Военно-Морския Флот на Н.Р. България вицеадмирал Иван Добрев. Причината е **"За проявени високи морално-волеви сили и професионални умения на кораб при сложна хидро-метеорологична обстановка"**.



**Ст. I ст. Дончо Донеv пред разгънатото знаме на ВНВМУ.**

Това Ламбича е написал на гърба на снимката. А по-подробно обстановката е била следната (преразказвам разказа на Иван): "Бяхме на плаване с учебния кораб "Вапцаров" (старата дървена гемия) до Созопол. На връщане ни хвана страхотна буря, почти всички изпопадаха от вълната и хранеха рибите... На мостика останахме само командирът, матросът-рулеви и аз, в ролята на шурман. Но трябваше да се върнем във Варна. А в машинното помещение остана мотористът Александър Делистоянов, който беше първите два курса в нашия випуск, кл.отд. 112. И когато стигнахме, командирът ме похвали и каза, че ще ме представи за награждаване..."



**Ст. I ст. Александър Първанов пред разгънатото знаме на ВНВМУ.**

Годината е 1964. Командирът на отделение на първокурсниците механици от кл.отд. 321 ст. I ст. Дончо Донеv е

награден от Началника на ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" кап. I ранг Дичо Узунов със "Снимка пред разгънатото знаме на ВНВМУ" "За отлична служба и успех".

В същата 1964 год. и Александър Първанов от кл.отд. 102 е награден от началника на ВНВМУ Н.Й. Вапцаров кап. I ранг Дичо Узунов със "Снимка пред разгънатото знаме на ВНВМУ" "За добра работа като младши командир".

### **Допълнение към историята на бакинците**

**инж. Първан Марков, от КВВМУ "Киров"**

Историята на "БАКИНЦИТЕ" започва в средата на м. юли 1961 г. с първия приеман изпит в голямата зала на Военноморското училище "Никола Вапцаров", Варна. Първото нещо което изненадва всички е факта, че изпитите са обявени 20 дни по-рано от предварителната обява.

След излизане на резултатите, издържалите изпита преминават медицински прегледи във военноморска болница. Последва бързо обличане в работната форма и начало на строеви упражнения с едни стари карабини. С новите курсанти се занимаваше основно каплейт. Васил Василев (Зоро). Той разказва различни истории от морското училище в Баку. За нашата група официално не се съобщаваше нищо. Няколко дена след това ни беше съобщено, че групата е определена за обучение във Военноморско училище в гр. Баку.

И така на 24.08.1961 г. групата тръгва от гара Варна през Киев за Баку. След пристигането и настаняването започва организацията, като българска рота в многонационалния факултет на Каспийското Висше Военноморско Училище "Сергей Миронович Киров". Ротата се състои от два взвода – "морски" и "брегови" ракетчици. Поради липсата на служили в армията курсанти за старшина на ротата бе назначен Тодор Петров Стаменов. За взводен на морския взвод бе назначен Камен Тодоров, а на бреговия – Павел Владимиров. Командир на ротата е назначен каплейт. Фьодор Алексеевич Попов. Във втори курс каплейт. Попов започва да готви дисертация и за командир е назначен каплейт. Костенко. Клетва положихме в Баку в края на м. декември 1961 г. Процедурата се ръководеше от полковник Михов от групата български военноморски офицери, които бяха на обучение в същото училище.

Ежедневието е както във всяко военно училище – обучение, строева подготовка, спорт, самоподготовка, стрелби.

Училището разполага с прекрасен културен клуб, с богата библиотека, голям театрален и киносалон. Прожектираха се филми всяка сряда, събота и неделя. В съботните и неделните дни се организират танци под музиката на оркестъра на училището. Спортната площадка и плувния басейн са достъпни по всяко време.

За обучението има създадени идеални условия – учебни зали и кабинети, тренажори за всички специалности. Особено интересни са тренажорите свързани с военните специалности – по навигация, по артилерия, по подводно дело, по корабоводене, за торпедни атаки и др. Най-впечатляващ е тренажора за борба с подводна лодка. Представлява мостик на СКР с основните прибори и акустик в едната зала и команден център на подводна лодка също с основните прибори и акустик. В



третата зала се намират планшетистите, които отразяват действията на двата съда. Контакти само по данни на акустиците. Екипажът на подводната лодка се стреми да се скрие, а на СКР-а да я открие и атакува с "град" или с подводни бомби.

Морския взвод преминава обучение за работа с боен кислороден апарат. Подводно ориентиране, изплуване от рубката и през торпеден апарат на подводна лодка. По време на обучението се преминава през всички тренажори поне по веднъж. За самоподготовката са осигурени самостоятелни стаи за всеки взвод.

Ротата постига значителни успехи в спорта. Ял-шесторката е първенец в училището по гребане и ветроходство, с добро представяне на състезанията на "Каспийската флотилия". Екипаж на лодката: рулеви Христо Граинаров, загребни Йордан Фотев и Митко Георгиев, гребци Стамен Георгиев, Любомир Маслинов, Младен Минчев, Огнян Трайков.

Самодейният квартет в състав Краденчев, Симеонов, Дамянов, Маринов и музикантите водени от Страшимир Урдарски (акордеон) и Маслинов, Филчев (китари) също се представя на мероприятията на училището и флотилията. Има участия и в общоградски мероприятия от името на училището.

След завършване на първи курс и ползването на отпуск двете роти преминават практика в поделения в България. Бреговаците са изпратени в Обзор, в батареята на мехтяга. Морските са разпределени по бойните кораби от Балчик до Атия.

Втори курс завършва успешно. През м. юни ротата е отзована от Баку. След домашния отпуск, през м. юли ротата се събира във училището във Варна. Ръководството на училището полага много усилия да организира продължение на обучението в училището. Проведени са срещи с ръководството на училището с участието на командването на флота и ръководството на водния транспорт за търговския флот. Провеждат се индивидуални разговори с всеки курсант. В резултат на тези разговори 12 курсанта потвърдиха желанието си да продължат обучението си в училището. Към края на м. юли в училището остават 12 души. Останалите са разпределени по военните кораби за дослужване още една година (службата във флота беше 3 години). Дванадесетте курсанта се определени на учебния кораб "Вапцаров".

В началото на м. септември се изяснява статута на курсантите "бакинци" като съкратени от армията и флота и те са освободени от дослужване една година като матроси. Девет от останалите в училището курсанти са изпратени за продължаване на образованието си в съветски граждански морски учебни заведения, обучаващи по специалности за водния транспорт: седем човека в Одеския Институт за инженери за морския флот (ОИИМФ) и двама в Ленинградската висша мореходка, т.е. Ленинградското Висше инженерно морско училище "Степан О. Макаров" (ЛВИМУ). В Одеса заминават Богдан Караденчев, Йордан Фотев, Стефан Аврамов, Христо Градинаров, Павел Владимиров, Първан Марков и Румен Симеонов, а в Ленинград – Васил Димитров и Любомир Маслинов. Останалите трима и курсантите изпратени по корабите са служебно записани в МЕИ София.

Така завършва сагата на "бакинците". За радост те са приети като редовни членове на випуск "80" на Морското училище и участват в организираните общи

мероприятия.



**инж. Първан Марков, един от "Бакинците"**

### **Бакинците на практика в "Мехтягата" в Обзор**

**инж. Митко Георгиев, от КВВМУ "Киров"**

След завършване на учебната година през лятото на 1962 г. и завръщането в България в годишен отпуск, ни предстоеше едномесечна практика. "Бреговият" клас бе командирован в батареята в Обзор "мехтягата". И така начело с командира кап. Кокалов с един камион отпътувахме за Обзор. Посрещна ни командира на батареята кап. Николов. След строй се, преброй се и представяне получихме указанията и бяхме разквартирувани. За практиката няма да говоря. Имаше ежедневни занятия и естествено плаж. През ден ходихме да берем липов цвят и го предавахме в изкупвателния пункт в Обзор. През ден бяхме в Обзор за по една биричка или водчица. И така практиката си вървеше. Веднъж участвахме на Иракли на стрелби с пряко мерене.

В събота и неделя имаше отпуск. В петъците кап. Кокалов си отиваше във Варна. При нас оставаше нашия старшина – Павката. След заминаването на Кокалов всички варненци, както и някои от другите градове, кой с каквото намери, също тръгваха за Варна. Но една неделя след обяд в 15.30 часа аз (Митко Георгиев) се качвам в автобуса от автогарата. Малко след мен в автобуса се качва кап. Кокалов. Той седна до мен и аз изтръпнах. Вместо да ме разпитва, той започна да разказва за морското училище в Рига, където бе завършил. След срещата аз съм на тръни. На другия ден кап. Кокалов и командира на поделението оправят положението след конско за ролята на дисциплината, за външния вид на курсанта, че "между скъсаното копче на униформата и катастрофата във флота има само една крачка".

Както всеки един ден, нашият взвод решава да отиде на плаж. Дежурният по застава нарежда личния състав на батареята да отиде на баня в Обзор, под строй, както се полага. Вместо това нашия взвод отива на плажа. За неизпълнение на нареждането дежурният офицер нарежда на караула да отиде на плажа, да арестува и доведе под строй и да отведе взвода на баня. Голяма картинка – трима автоматчици събират курсантите по плажа сред голите плажуващи мъже и жени. Дежурният офицер докладва за случая в щаба на флота. Наредат спешно да се намери кап. Кокалов и да замине за поделението.

След едно общо мероприятие в един от ресторантите в Обзор и тостовете "на екс", на другия ден след "разбора" стана ясно, че "на екс" не е за всеки. Някои предпочитат по малко със салатка и за дълго време. По-късно стана ясно, че кап. Николов по тази причина е понижен в звание – от майор на капитан. След време е станал командващ бреговата батарея към ВМФ с чин полковник.

Един ден от щаба на флота се обаждат в батареята, че идва комисия на проверка и в нея е и полковник Гевезов – началник на гарнизона. Старшина Жеков приема съобщението и го докладва на кап. Николов, като му казва, че той изчезва по време на проверката. Оказва се, че старшината във военното училище в Шумен е гонил много Гевезов и той му се заканил, че ще му го върне тъпкано когато стане офицер.

Имаше още много случки през тази практика: и весели и комични и най-хубавото – създаде се един добър екип.

И така си вървеше и премина нашата практика в Обзор.



инж. Митко Георгиев, един от "Бакинците"

### Един спомен за рано отишлите си от нас...

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121, 2013 год.



Нека да възкресим в нашата памет по-рано отишлите си от нашите редици. 60 години след като Морско училище събра 175 младежи в своите редове, към момента на издаването на този Алманах вече 61 от нас ни напуснаха. Техния списък с техните курсантски снимки, такива каквито вечно ще ги помним, може да се намерят в блога "Випуск 80 ВВМУ" в "In Memoriam...". Но те живяха и работиха – за България, за военния и търговския български флот, за пристанищната експлоатация и корабостроителната индустрия. Повечето от нас не знаят точно този им живот, тази им отдаденост на морската идея – може-би за някои да знаят, но не за всички...

Това може да стане като напиша по няколко думи за всички, които напуснаха нашите редици. И в няколко реда да опиша живота им, тяхната роля в създаването на Морска България. Е добре, някой сигурно ще каже – ама някои от тях много рано, практически почти веднага след випуска ни се отдалечиха от моряшкия занаят. Това е вярно, но съм сигурен, че те винаги при необходимост и определена възможност са оказвали помощ на своите другари от курсантските години по един или друг начин, а с това и на "морето"...

За съжаление получих малко данни и снимки, затова ще напиша по няколко думи само за някои от тях... **Да си спомним за тях:**



**Иван Гьонов** (кл.отд. 111). Отиде си от нас неочаквано, мигновено, през 1995 година. След випуска Иван отиде в Бургас – Корабостроителен и кораборемонтен завод "Илия Бояджиев". Там работи кратко, след това бе в "Трансимпекс", София и от 1968 година бе приет на работа в Научно-техническия отдел на Министерството на външните работи. Явно за това му е помогнало доброто знание на немски език, научил го в известната Езикова гимназия в Ловеч. Както

пише в сайта на гимназията – в другите училища изучават езиците, при нас ги научават... А в Морско училище той учи английски език и след приемането му в МВНР той усъвършенства и този език. По-късно преминава и на дипломатическа работа в посолствата на България в Австрия и Холандия. От Коцето Йосифов знам за един случай, при който Иван (в този момент е на работа в Холандия) е помогнал да се разреши възникнал проблем с винта на един кораб. Без него това би станало много по-бавно и трудно... Ето и няколко снимки от неговия живот:



*Горе: Посрещане на Нова година във Виена 1976 год.; Иван в IV-ти курс с приятелката си Краси (след това – съпругата му), 1965 год. Иван и Краси – на сватба на приятелско семейство (1984 г.) и в Ловеч (1988 г.)*



**Никола Андреев** (кл.отд. 112). Малко знам за него. Почива още по-рано – през 1987 год., само на 45 години... След випуска Кольо е разпределен в Корабостроителен завод "Г. Димитров", Варна. И там работи до края на дните си. Както и в курсантските си години Кольо бе добър курсант, така и в работата си се е показал като добър инженер и организатор. И затова заслужено го издигат за директор на завода. И на този пост той почина... Ето няколко снимки от работата му като директор на най-големия ни корабостроителен завод:



*Снимките са от 1982 година, в района на завода, явно при предаването на поредния кораб на БМФ.*



*И още 2 снимки, получени по-късно – Кольо е в Лондон, в командировка, на едната са сигурно цялата българска група. Може-би след 1983 година някъде...*



**Христо Градинаров** (КВВМУ, Баку). Както и за другите "бакинци", за него не знам нищо. В списъка на учителите там, получен от Първан Марков, бе записано "Пристанище Русе – зам. директор и по-късно директор; директор на "Дунарит" Русе. Починал през 2001 г.". Чрез него получих снимки от сина на Христо (предполагам) и от надписите под снимките разбирам някои подробности: След прекратяването на обучението си в Баку, Христо записва и завършва Одеския Институт за инженери за морския флот (сега Одески Национален Морски Университет) и след завършването му започва работа в пристанище Русе. По-късно е изпратен на работа в Москва, като експерт в органите на СИВ. След завръщането си е зам. директор, а по-късно и директор на пристанище Русе. В края на кариерата е търговски директор на "Дунарит" АД, предприятието за военна продукция в Русе. Ето и няколко снимки от неговия живот:



*Горе: Христо – абсолвент в ОИИМФ (1967 г.); Христо със съпругата си в Москва – експерт в СИВ (1982 г.); Христо Градинаров – директор на пристанище Русе (края на 80<sup>те</sup> години);*



*Христо Градинаров – директор на пристанище Русе, на среща с приятели; втората снимка – в "ДУНАРИТ" АД; Последната снимка на Христо Градинаров – около 2000 г.*



**Валентин Русев** (кл.отд. 121). Веднага след випуска плава като механик в БМФ – започва като IV-ти и стига до главен механик в БМФ и СТФ-Варна; групов механик; супервайзор в Сингапур при строежа на влекачи; суперинтендант; от 1992 до 97 г. Председател на Надзорния съвет; от 1994 г. зам. генерален директор на ПБМФ по "Техническа експлоатация на флота"; след 1997 суперинтендант в дирекция "Старши суперинтенданти и суперинтенданти" при направление "Техническа експлоатация на флота". Освободен през 2001 г. Награден с трудови ордени (1975-97 г.). Той е стигнал до най-високото стъпало за механици в Параходство БМФ от съвипускниците. Отиде си от нас през 2010 год.



*Горе: Вальо Русев някъде през 80-те;  
И две снимки от срещата ни през 2006 год. – в ресторанта на хотел "Гладиола", със съпругата му Пара.*





**Любомир Живков** (кл.отд.112). Веднага след дипломирането си започва работа в Кораборемонтен завод "Одесос", Варна, като технолог, по-късно технически ръководител, началник ОТКК, Началник обособено комплексно производство (ОКП-2), Зам. директор по производствените въпроси, Главен инженер КРЗ "Одесос" АД Варна. През 2005 год. издава книгата "Сухият док (Обект 586) строителство и експлоатация" (ИК "Морски свят", Варна). В нея се разказва за строителството и експлоатацията на сухия док, започнат като строго секретен обект, предназначен за докуване на съветските крайцери. Практически цялата си трудова кариера Любо е на работа в или край сухия док.



*Горе: през 2006 г.; Любо Живков на срещата ни през 2001 г. (вторият отлясно наляво).*



**Драгомир Янев** (кл.отд. 121). Той беше отличника на випуска и след дипломирането ни по желание отиде да служи на подводните лодки. Отначало беше командир ел. моторна група, след това командир на БЧ-V, т.е. механик на лодката, след курс във ВМА, Ленинград беше и механик на дивизиона. По здравословни причини беше преназначен в техотдела на Щаба на ВМФ. Уволни се през 1985 г. и постъпи в БМФ, където бързо стигна до гл.механик. Спря да плава през 2005 г. Почина през 2018 г.



*Горе: Драго в 1984 г.; Снимка през 1986 год. на Драго Янев с Никола Дековски и Желязко Ъков на кувейтски м/т "Ум Матрабах", където гл.механик е Кольо, а на гости са му Желязко и Драго, които са от другата страна на терминала с м/т "Батова"; снимка след срещата на випуска през 2012 г. – Драго Янев, Коцето Вагараков и аз, Румен Тотев.*

**Кольо Колев** (кл.отд. 121). След дипломирането ни плава като механик в БМФ, напуска през 69 г. Работи като инженер в Либия 2 години, после в завода за двигатели "Васил Коларов", Варна, в специализирана лаборатория; през 1991 год. се връща в БМФ и плава като 2-ри механик. Напуска след инцидент с нападение на кораба, при който е ранен. Той почина през 2009 год.



*Кольо със съпругата си на срещата ни през 2006 год., на втората снимка и с Митко Игнатов*



**Димитър Стамов** (кл.отд. 121). След производството ни в първо офицерско звание "инженер-лейтенант" Митко е механик на учебния кораб "Н.Й. Вапцаров" (бившата гемия "Горянин"); по-късно няколко години е преподавател в катедра "КСУ" и завършва службата си в учебния отдел на ВВМУ. Уволнява се със звание кап. I ранг инж. Починал през 2005 год.

*Митко Стамов някъде в началото на 90-те години.*



**Цветан Нинов** (кл.отд. 121). Завършва ВНВМУ през 1967 г. с класно отделение 222 поради болест. След випуска си плава като механик в БМФ; напуска БМФ през 1970 г. Работи в завода за автобуси "Чавдар", Ботевград, където стига до зам. директор. Почива през 1982 год.

*Цветан Нинов на борда на хидрографската гемия на ВМФ – на гости на Димитър Игнатов, в гр. Мичурин, през 1968 г.*

Завършвам със следното: Нямам снимки от "след курсантския" живот на останалите 52 колеги. Това са: **Янаки Бараков** (кл.отд. 102, загинал 1972 г.); **Любомир Маслинков** (КВВМУ, Баку, починал 1973 г.); **Михаил Мишев** (кл.отд. 101, починал 1989 г.); **Георги Динев** (кл.отд. 101, починал 1991 г.); **Христо Милов** (кл.отд. 1111, починал 1991 г.); **Васил Цолчовски** (кл.отд. 101, починал 1995 г.); **Панайот Зафиров** (кл.отд. 111, починал 1996 г.); **Николай Ачков** (КВВМУ, Баку); **Петър Кирилов** (КВВМУ, Баку); **Кирил Киряков** (КВВМУ, Баку); **Милан Мартинов** (КВВМУ, Баку); **Светлозар Петров** (КВВМУ, Баку); **Стойчо Стефанов** (КВВМУ, Баку); **Димитър Тончев** (КВВМУ, Баку); **Ботьо Ганчев** (кл.отд. 101); **Веселин Райков** (кл.отд. 101); **Никола Сариев** (кл.отд. 112); **Христо Дамянов** (кл.отд. 121); **Стефан Аврамов** (КВВМУ, Баку); **Стамен Георгиев** (КВВМУ, Баку); **Александър Димчев** (КВВМУ, Баку); **Огнян Стоилов** (КВВМУ, Баку); **Йордан Фотев** (КВВМУ, Баку); **Найден Никулкин** (кл.отд. 102, починал 2004 г.); **Димитър Кърлиев** (кл.отд. 112, починал 2006 г.); **Захари Димитров** (кл.отд. 101, починал 2006 г.); **Димитър Динев** (кл.отд. 121, починал 2006 г.); **Върбан Байчев** (кл.отд. 112, починал 2010 г.); **Анастас Вълканов** (кл.отд. 111, почива 2010 г.); **Емил Неделчев** (кл.отд. 121, починал 2011 г.); **Красимир Николов** (кл.отд. 112, починал 2011 г.); **Ташо Ташев** (кл.отд. 101, починал 2012 г.); **Мирослав Насалев-**

ски (кл.отд. 102, почива 2012 г.); **Павел Владимиров** (КВВМУ, Баку, починал 2013 г.); **Манол Манолов** (кл.отд.102, починал 2013 г.); **Бойчо Бойчев** (кл.отд. 121, починал 2013 г.); **Величко Маринов** (кл.отд. 121, починал 2013 г.); **Иван Балканджиев** (кл.отд. 102, починал 2014 г.); **Димитър Брандийски** (кл.отд. 121, починал 2014 г.); **Димитър Майсторов** (кл.отд. 121, починал 2014 г.); **Стефан Йорданов** (кл.отд. 102, починал 2016 г.); **Борислав Цветков** (кл.отд. 102, починал 2015 г.); **Атанас Великов** (кл.отд. 102, починал 2017 г.); **Борис Колев** (кл.отд. 102, починал 2017 г.); **Георги Иванов** (кл.отд. 111, починал 2017 г.); **Христо Досев** (кл.отд. 112, починал 2017 г.); **Енчо Якимов** (кл.отд. 102, починал 2018 г.); **Димитър Величков** (кл.отд. 121, починал 2018 г.); **Янко Водев** (кл.отд. 111, починал 2019 г.); **Петър Венков** (кл.отд. 121, починал 2019 г.); **Недялко Пенев** (кл.отд. 121, починал 2019 г.); **Иван Воински** (кл.отд. 102, починал 2020 г.). За някои от тях бих могъл да измъкна някакви снимки от срещите на випуска, но сега няма да го правя.

За повечето от тях знам малко, само това което е и написано в "Списъка на приетите през 1961год.", за тези от тях, завършили Морско училище във Варна – може-би малко повече. Дори за четирима от тях не знаем и годината, когато са починали, а от училище в КВВМ, Баку, знаем годината на тяхната кончина само на трима от тях. Ще си разреша само за Янаки Бараков да повтора – той първи загина от випуска при сблъскването на м/т "Лом", където Янаки е старпом, със съветския м/к "Моздок" пред Одеса през 1972 год.

### Къде сме плавали ...

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121, 2013 год.

Драги приятели, преди време (още през м. ноември 2011 г.) ви предложих да си вземете спомените, картите – каквито имате, ако сте ги запазили, и ми изпратете всички пристанища в които сте били и характерните места, през които сте минали. Искях да ги нанеса с едно българско байраче на картата на света. Предполагах, че няма да останат много непосетени световни пристанища от нашия випуск.

Е, аз не съм плавал по световните океани, само в Черното море и то само по нашето крайбрежие, вярно – почти от най-северната му точка Крапец до почти най-южното му пристанище Ахтопол. Е, и до Новоросийск като курсант на практика. И от мое име добавих българските черноморски пристанища: Варна, Бургас, Балчик и Созопол. То на първите две задължително е стъпвал крака и на "търговските" моряци, макар че не са ги писали, но на другите две (Балчик и Созопол) с кораб като капитани и механици може и да не са стъпвали.





Признавам си, че по едно време исках и аз да се реализирам като моряк и да пообиколя океаните, но не стана. Затова сега искам да направя тази карта. Много време търсих подходяща карта из дебрите Интернетски, докато намеря някоя, която да ми хареса (задължително в Меркаторска проекция – все пак трябва да прилича на морска карта). Така поне исках да обиколя света по картите на чичко Гугъл и да си представям тези места...

Но за мое съжаление не се отзоваха много колеги – само 8 от всички – Кольо Дековски, Пешо Венков, Кирил Сапунджиев, Светльо Юрекчиев, Живко Магдичев, Иван Ненчев, Янко Димов и Димитър Миладинов, след дълъго забавяне... А завършилите навигатори и механици бяхме 88 човека, от тях за гражданския флот – 60, но още 6 корабостроители от двете специалности по-късно са плавали различни срокове като механици; а и от "военните след уволнението 9 плаваха в търговския флот. Т.е. 75 човека от випуска са обикаляли близки и по-далечни страни с кораби...



Погледнете получената карта на света. Направих карти и за другите континенти, но тук няма да ги пусна – ограничава ме местото. То като погледнете Европата – почти няма място за повече байрчета, освен по скандинавието... На другите континенти – места се намират свободни, особено в далечните Тихоокеански простори. Така че гледайте и обикаляйте света с моряците от Випуск 80 (1961-66 год.) "ВЕЛИКОТЪРНОВСКИ" на ВНВМУ "Никола Й. Вапцаров", Варна, България.



кап. I ранг (3) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121

## Репортажи

### **Бившите курсанти почетоха своя ротен командир - кап. I ранг (з) Стефан Нейколов**

**д-р кап. II ранг (з) Атанас Панайотов**

С интерес прочетох публикацията в е-Морски вестник "На ротния командир от морското училище: с благодарност, и с любов!", написана от редактора на Морски вестник – кап. II ранг (з) д-р Атанас Панайотов. Ако питате защо с интерес – отговора ми е, че разбрах че става въпрос за нашия съвипусник Стефан Нейколов!



*Стефан като курсант и на срещата ни през 2015 година.*

Тук няма да преписвам цялата публикация – желаещите могат да я прочетат в оригинал. Ще приведа само няколко изречения и ще покажа някои от снимките. Ако питате защо, отговорът е защото търся материал за публикуване в нашия сайт, а сега – и за публикуване в този АЛМАНАХ. И така...

Е, отново се връщаме към петте години под пагон, но това е само с цел да посочим, че ротните командири бяха възлови фигури, които отговаряха за много неща, в т.ч. и за младшите командири, които идваха от други ротни. Не само отговаряха, те трябваше и да ги изграждат като бъдещи командири от Военноморския флот и като ръководители от системата на водния транспорт... Трудно могат да бъдат изброени ангажиментите на тези наши ротни командири. И не това е предмет на тези редове. Само ще кажа, че повечето от тях се справиха много добре със своята мисия и заслужиха любовта и уважението на някогашните момчета завинаги.

Не се учудих, като разбрах, че механиците от 21 рота (1971 – 1976 г.) организират събиране в чест на своя ротен командир капитан I ранг (з) Стефан Нейколов. Не се изненадах, а с удоволствие приех поканата да присъствам на това събиране и да разкажа за него на страниците на "Морски вестник". С мнозина от тези мъже съм съпреживявал и радости, и трудни моменти, затова още преди срещата започнах да ги подпитвам: защо сега, има ли някакъв конкретен повод, годишнина...

Всъщност, срещата е обсъждана от доста време. Капитан Нейколов бе техен не само ротен, а преди това – и взведен командир. Първият им ротен командир – капитан I ранг Здравков, си беше вече отишъл от този свят без да бъде уважен с такова тържество и механиците от 21 рота много съжаляваха за това. И един банален битов инцидент, след който капитан Нейколов временно обездвижи едната си ръка, станал сигнал за действие. Интернет и смартфоните подпомагат организато-



рите и срещата стана...

Защо преписах тези редове? Защото тези думи отговарят и на моето разбиране какво бяхме курсантите от онова време. Този випуск е точно 10 години след нашия, Стефан като командир тогава е бил старши лейтенант и след 1973 – капитан лейтенант. След командирстването си на курсантите е бил известно време и преподавател по електротехника. След уволняването си е плавал като ел.механик, не знам точно на какви кораби.



*Капитан Гранд Стефан Нейколов благодари на своите някогашни курсанти и също им припомни интересни случаи от "онова време". А те одариха на своя ротен командир разкошна картина на варненския художник-маринист и экс-фалишификатор Валентин Тузсузов – АТИН. Може-би за да му изкажат своята признателност към него и за това, че още тогава, в курсантските им години, ги е учил до отличават оригинала от фалишификата в бъдещата им професия.*

### **Боби Угърчински – на 70 години**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**

Преди 3 дни (м. ноември 2013 г.) изненадващо получих покана от нашия приятел Боб Угър (е, пълното му име е Богдан Угърчински, кл.отд.112) за един малък коктейл. Каза ми, че е по един малък повод – щяло да има и руснаци. Нямаше повече уточнения, а и аз не включих...

Е, направих необходимото за да мога да бъда и аз на коктейла, след такава настойчива покана. И се оказах, както се казва в морските среди "с кораблия на бал". Боби отбелязваше с малко закъснение 70-тия си рожден ден, на датата не бил в България. И наистина имаше и руски гости. Боб поддържа много отдавна солидни връзки с руски делови и научни кръгове.

Е, Боб каза няколко думи за повода, каза и за новите проекти на фирмата, която оглавява (тук няма да ги разгласявам, не е мястото за това по мое разбиране). И след това един от руснаците – проф. Григорий Соболев, проректор на Московския държавен университет "Ломоносов" взе думата за да поздрави Богдан Угърчински. Но не само – той каза, че в Русия (за разлика от България, както той се изрази) не е спряла традицията да се награждават по случай кръгли годишнини различни деятели на науката – не само руски граждани, но и чужди. И прочете Указа на Прези-

дента на Руската федерация Владимир Путин от 25 октомври 2013 год, (рождената дата на Угърчински) за награждаването на проф. Богдан Угърчински за голям принос в развитието на международното сътрудничество в научно-образователните и културни области и във връзка с неговата 70-та годишнина с ордена "За заслуги в науки, образования и култури".

И му го закачиха на Боби ордена.

И след това ядохме, пихме, приказки си разказвахме... И аз ядох, пих и се веселих – заедно с Боби. И снимки бяха направени – този път от дамите от колектива на рожденика. Но ми ги пратиха и сега ще го видите нашия приятел Богдан Угърчински, проф., кавалер на руския орден "За заслуги в науки, образования и култури".



*В началото Богдан казва своите думи за повода на това малко тържество. И аз съм до него... Проф. Соболев показва Указа на Президента Владимир Путин и след това го прочете Указа...*



*Проф. Соболев честити на Богдан Угърчински наградата, Угърчински е видимо развълнуван.*

### **За баркентината "Калиакра" и нашия випуск...**

**д-р кап. II ранг (з) Атанас Панайотов**

Всички ние знаем – баркентината "КАЛИАКРА" е построена като учебен ветроход в Гдиня, Полша, и е предадена на БМФ през 1984 год. През годините тя завоюва добра слава със своите плавания с курсанти, а сега и със студенти от ВВМУ "Никола Вапцаров". Но най-голямата слава тя завоюва при участията си в международната ветроходна регата "Cutty Sark Tall Ships Race".

Първото участие на УВК "КАЛИАКРА" в тази регата е само 2 години след получаването ѝ в български ръце. През 1986 год. с кап. Тома Томов баркентината

участва в "1986 Cutty Sark Tall Ships Race" и печели първото място в класа си, а по коригирано време – трето място. И след това почти всяка година "КАЛИАКРА" участва (отсъства в годините 1991, 1993, 1994, 1995, 1999, 2003, 2004, 2011, 2015... да не коментираме защо.) и печели призови награди:



УВК "КАЛИАКРА" в  
"2010 Tall Ship Historical Seas"



УВК "КАЛИАКРА" в  
"2014 Black Sea Tall Ships Regatta"

1986 – първо място в класа си, а по коригирано време – трето място;  
1996 – сребърна купа и плакет за първо място в клас "А";  
1998 – приз за лоялност;  
2000 – печели първият етап от Генуа до Кадис;  
2001 и 2002 – мемориални трофеи;  
2008 – награда за лоялност в комуникационната сфера и наградата за сигурност;  
2010 – в регатата "Гарибалди комуникационния приз;  
2010 – в регатата "Исторически морета – трето място.

Но дори и в регатите, когато българската баркентина не е донесла призове, тя винаги е била отбелязвана всред големите ветроходни кораби. Тя с право е наричана "Бягащата по вълните българска морска принцеса".

Но защо пиша този преглед? И каква е връзката на баркентината "КАЛИАКРА" с нашия випуск? Сигурно има и други връзки, но днес в е-Морски вестник бе поместена малката дописка "Преди 30 години "Калиакра" прие предизвикателството "Cutty Sark Tall Ships Race". В нея се разказва за изпращането на "Калиакра" за участие в първата регата "1986 Cutty Sark Tall Ships Race". И са поместени снимки, естествено.



*Изпращането на УВК "Калиакра" на 18.06.1986 за участие в "1986 Cutty Sark Tall Ships Race". В средата к.д.п. Димитър Мавров – партиен комитет на ПБМФ.*

И на една от тях всред многото официални лица виждам познато лице – разбира се к.д.п. Димитър Мавров – Митко Маврото, в този момент секретар на партийния комитет на Пароходство БМФ. Искал съм и от него да ми даде малко спомени за живота си в БМФ, плаванията с корабите по моретата и океаните, но... засега нищо. Ще се надявам някой ден да получа и да го пусна в блога. А сега – само снимката.

**К.д.п. Александър Първанов: Връзката между поколенията  
не бива да се губи**

**За любовта към морето, за примера на старите опитни  
капитани, който окриля и помага сам да стъпиш на кра-  
ката си, разказва дългогодишният морски труженик**

**Стефан Денков**

агенция "Черно море", 20 февруари 2015 г.

На 7 март 2015 г. забелязах в агенция "Черно море" материал за нашия Сашо Първанов. Публикувам материала:

*Роден е на 15 август 1943 г. в Монтана. Завършва ВВМУ "Никола Й. Вапцаров" през 1966 г. и постъпва в БМФ. Плава на различни кораби, предимно за насипни товари. С новия 13 500-тонен кораб "Булдуч", на който е втори помощник-капитан, прави околосветски плавания през 1968 г. За първи път става капитан (к.д.п.) през 1971 г., когато поема кораб "Бенисаф" на тогавашния "ТЕКСИМ". През 1977 г. слиза на брега по семейни причини, работи като инспектор по подготовка на кадрите, после началник "Кадри" на БМФ. След това става експерт по подготовка на кадрите в ДИК. Завършва задочно морско право в СУ "Св. Кл. Охридски" през 1979 г. Освен това изкарва 3-годишен курс за ръководни кадри, има и следдипломна квалификация във ВИНС. От 1979 г. оглавява изпитната комисия за капитани далечно плаване и помощник-капитани, участва и в държавната изпитна комисия на курсантите, завършващи ВВМУ. Почти до последните години е плавал като капитан-наставник, по проверки на корабите и др. При пенсионирането си преди 3 г. получава специална грамота от Изпълнителна агенция "Морска администрация" за "изключителни заслуги и дългогодишна всеотдайна работа за утвърждаване на България като морска държава". В момента чете лекции във ВВМУ. Написал е 14 книги, предимно за товаренето на кораба и предпазването на корабите от сблъскване. Цялата му фамилия е морска: съпругата му е била ръководител на квалификационни курсове в Асоциацията на капитаните на влекачи, неговият брат Димитър Първанов е к.д.п., синът му Цветко Първанов – също (сега е капитан-пилот в пилотска служба), дъщеря му е зам.директор на Морската гимназия "Св. Николай Чудотворец".*

Говорим за мостика и ще кажа: добрият капитан се гради върху две основни неща. Едното е любовта към морето – обикнах го още във ВВМУ, отдадох му живота си и продължавам, колкото мога. Другото е заразителният пример на старите опитни капитани, а аз случих много в това отношение – *започва своя разказ к.д.п. Александър Първанов.* – Баща ми беше железничар, но го увличаха корабите, него-

ви приятели бяха предимно капитани по Дунав (кръстник му беше един от лоцманите по реката). Идваха вкъщи, разправяха разни истории и сам се навих да кандидатствам в Морското училище. А какво значи да обикнеш морето, имах късмета да видя първо в онези стари, тъй нар. кара-капитани. Бяха хора без академична школовка, някои дори само с основно образование, но истински влюбени в морето. А когато човек е прегърнал морето, използва всяко нещо, от което може да научи, да попие, *продължава кап. Първанов.*

След Морското училище веднага се качих на параход "Рила" с кап. Марин Фердинандов, който беше от тези стари кара-капитани, и като четвърти помощник направих 2 рейса до Мариупол (навремето Жданов). Азовско море беше замръзнало и имаше кораби, заседнали между ледовете, включително и руският ледоразбивач. Параходът ни беше с много здрав корпус и вместо да чакаме, та и нас да сковат ледовете, тръгнахме направо да ги разбиваме. Вървим напред, след нас ледоразбивачът и останалите 6-7 кораба. Бях на вахта и чух пилота, който беше на нашия кораб, да вика на капитана на ледоразбивача: "Гледай какво правиш, българският кораб върви, а ти стоиш в леда!". Когато пристигнахме в Мариупол, наградиха кап. Фердинандов със златен часовник, а мен, като вахтен, с фотоапарат, тъй като сме помогнали и другите кораби да се приберат благополучно.

Наистина, при тези стари кара-капитани липсата на образование изцяло се компенсираше от всеотдайната обич към морето, която кара човек да влага всичко от себе си и да стане превъзходен практик в морската професия (кап. Андрей Жеков, с основно образование, подари къщата си за Дом на моряка). Такъв беше и Антон Грозданов, от когото много научих. Той беше капитан на малкия кораб "Папия", 400-тонно корито. Тръгнахме, натоварени с яйца за Бейрут (бях още съвсем млад, но ме бяха направили старши помощник). Хвана ни много лоша буря – по същото време, когато бяхме в открито море, потъна "Балкан", а нашият кораб беше просто черупка, товарът и той, съвсем лек. Когато пристигнахме в Бейрут, пред нас на кея току-що беше застанал голям руски кораб – също плавал в бурното море и екипажът му още скован от страх. Идва техният капитан и кани Грозданов, мен като старпом и главния механик на вечеря на техния кораб. Искал да ни покаже на своя екипаж, че са се уплашили от морето, а ние, с каква черупка сме и нямаме никаква уплаха. Не, че сме някакви герои, просто имахме добър капитан, който през цялото време беше на своето място – само за миг, ако беше се огънал, последните можеха да бъдат много лоши. А какъв по-рисков момент от този да си на малък кораб в бурно време! През цялото време той запази пълно спокойствие, после, като застанахме на кея, извика ни двамата с главния механик в кабината си – обикновено не обичаше да черпи, но този път извади бутилка коняк, за да се чукнем за това, че в наше лице имал пълна подкрепа и че сме пристигнали живи и здрави.

Обикновено най-тежко в морската работа е, докато стъпиш веднъж на краката си и започнеш сам да вземаш решенията. Точно в този период имах късмета да попадна на много опитни хора. Помня първия си рейс, обикновено старпомът отговаря за новоназначения помощник-капитан и трябва непрекъснато да го наблюдава. Приближаваме Керченския канал, вече се е стъмнило и той целият свети,



пълнен с всякакви плавателни съдове – кораби, лодки. Един минава, друг маневрира, движим се напред, излизаме на чисто и в 8 ч. вечерта вахтата ми свършва. Слизам от мостика надолу, за да си почина, минавам край вратата на старпома, която е отворена, и той ме вика. Стиска ми ръката и казва: "Наблюдавах от филистрина как се справяш с разминаването с корабите и съм възхитен! Това ми даде страхотен подтик нататък и когато за първи път поех отговорността на капитан, си го припомних. Много капитани са ми помагали, ще спомена само някои: Любен Генов, Димитър Цанев (съученик на баща ми), Петър Софийски, кап. Главанов, при когото бях старпом, но сам ме остави да се занимавам с целия кораб. Това голямо доверие дава криле, че можеш сам да се справяш на мостика.

От старите капитани научих и друго. Илия Стоилов беше капитан м/к "Акрукс", а аз – старши помощник. Време е да обядваме в салета; старпомът обикновено най-много го дърпат на кораба и без да искам, закъснявам. В това време капитанът вече е заел своя стол на масата, от двете му страни са местата на старпома и на главния механик, оттам нататък са наредени останалите от офицерския състав. Докато не дойда и аз, той не позволява на другите да се хранят. Ще седна и той ще се обърне към мен, за да каже: "Старпом, да започнем обяда". Аз отвръщам: "Да. Благодаря!". Капитанът фактически пази моя авторитет и аз му отвръщам със същото.



*Нашият Сашо – демек к.д.п. Александър Първанов – снимката е от сайта на агенцията*

Много се комерсиализира морската професия в очите на младите поколения. Онези от тях, които тръгват в нея единствено заради доброто заплащане, бързо отпадат. Защото можеш да получавааш, когато сам даваш в работата си, *подчертава кап. Първанов*. – А за да можеш да даваш, както вече споменах, първо е нужно отвътре да ти идва и това е любовта към морето. Колкото и смешно да се вижда, но има млади хора, говорят за морето, а не познават магнитния компас; качен е на кораба преди повече от 5000 г. и никой не го е пипнал досега. Защото той е последната надежда на моряка. Магнитният компас няма да се развали и винаги ще ти покаже вярната посока. Обаче младите казват: нали има GPS-и, спътникови системи за комуникация, радари? Ами ако спре токът на кораба, ако изключи някой от спътниците, тогава?!. Остава магнитният компас. За съжаление, много от момчета-

та не са мотивирани и гледат някак да изкарат изпита, а само човек, който разсъждава винаги, мисли, представя си всяка ситуация, после ще е добър на мостика. А опит се трупа не само в морето, особено по отношение експлоатацията на кораба, *добавя кап. Първанов*. Много пъти съм го казвал на тези, които обучавам: "Момчета, добре свършената работа на брега е гаранция, че като излезеш в морето, ще можеш спокойно да си изпиеш кафето. Ако стоката не е натоварена, както трябва на пристанището, после може да има фатални последици". Помня, когато плавах под панамски флаг, приготвяме се да тръгнем празни от Белгород Днестровск към Бургас. Корабособственикът грък се опитва да ми нарежда: "Няма да затваряме хамбарите, времето хубаво, а преходът само един ден". Казвам: "С такъв кораб не тръгвам, трябва да затворим хамбарите". Те имат капаци, които тежат по 6 т и единствено с пристанищните кранове могат да ги затворят, после е абсурдно да стане в морето. Она обаче се дърпа, защото трябва да плати за операцията. Много пъти бях идвал, познавах пристанищните работници и се съгласиха да затворят хамбарите. Тръгваме и още на излизане в открито море започва буря. Корабът празен, вълните го подмятат, корабособственикът се свил в навигационната, само се кръсти и призовава св. Никола да му помогне. Викам: "Не св. Никола, аз ти помогнах, ако бяха отворени хамбарите, вече да сме на дъното". Поначало гърците ги е страх от Черно море, ама де му е акълът, беше през зимата!?

Започнах за морския опит, който се придобива и на брега, и се сецям за участието ми в няколко спасителни операции, когато бях в ДИК (известно време бях заместник или Вр.И.Д. началник, капитан на пристанището). Три пъти спасявахме бедстващи кораби. Участвах и в спасителната акция след обръщането на понтонния мост в Белослав на 7 ноември 1978 г. вечерта. Страшна трагедия! Удавиха се 63-ма души – знам точния брой, защото участвах после в броенето на труповете. Координирах операцията на място с радиостанцията. Беше тъмно и много студено. Проектори осветиха врящата от хора вода, чувах се викове, писъци и стенания. Операцията продължи повече от две денонощия без прекъсване. Няма да забравя детенце в количка, останала на вода, като лодка, спасиха го. Един от удавените, възрастен мъж, не пускаше тиквата, която беше стиснал в ръцете си. После с години не можах да се оправя от преживяното, клати глава кап. Първанов и очите му се насълзват. – В онзи момент обаче действах без никакви емоции, изпълнявах като автомат всичко, каквото си научил и прилагал в морската професия. Огънеш ли се само за миг – свърши. Така действах и в критичните ситуации на капитанския мостик.

Много капитани и помощник-капитани съм изпитвал в комисията и винаги съм държал на тези умения, *казва още кап. Първанов*. Между впрочем сега се сецям, отиваме със съпругата ми на круизен рейс с лайнера "Блясъкът на морето", дълъг 270 м. Вечеряме в ресторанта, когато чувам зад гърба си: "Кап. Първанов, здравейте!". Оказва се, че е навигационният капитан, българин, когото съм изпитвал, и сега фактически той кара огромния кораб. Много е приятно да видиш успели морски хора, на които и ти си предавал своя опит и знания! Когато се пенсионирах, човекът, който ми връчи грамотата, каза, че и той се е учил от мен. Това е голямото ми удовлетворение, явно връзката между поколенията не е загубена, допълва кап. Първанов.

### Интересна снимка

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121

Получих интересна снимка от Коцето Йосифов и бързам да я пусна в блога. Тя е свързана с нас – курсантите от випуск 1961-66 година на ВНВМУ.



На тържеството по случай 30-тата годишнина на Института по корабна хидродинамика, през 2006 година, нашият съвипускник Любо Живков (кл.отд. 112), в качеството си на главен инженер на Кораборемонтния завод "ОДЕСОС", дарява макет на легендарния клипер Cutty Sark (Къти Сарк, Късата риза). Макета е приет от Коцето Йосифов (кл.отд. 111), в качеството си на директор на Института...

Макета се пази в Института. Коцето внимава за това, освен и за другите си директорски задължения... Освен че клипера Cutty Sark е легендарен със своята скорост и красота, той е и за памет на приятеля ни Любо Живков...



Тук ще пусна още две снимки: фигурата под бушприта на Cutty Sark и легендарния чаен клипер под всичките си платна. Що се отнася до снимката на клипера, напомням една от английските моряшки поговорки **"На този свят няма нищо по-прекрасно от танцуваща девойка, препускащ кон и чаен клипер под всичките си платна в океана"**.

**М/к "Шипка" и първият му гл.механик Димитър Миладинов**

**д-р кап. II ранг (з) Атанас Панайотов**

И отново взимам информация от **е-Морски Вестник**. Какво да правя – друго не ми остава, след като колегите ги мързи да пишат... То и докато бяхме курсанти в Морско училище някои бяха мързеланковци, ама не всички.

Та...

В броя от 1 април 2014 год. в Морски вестни се появи (не първоаприлска шега!) съобщението "Снимки от приемането на кораба "Шипка" в състава на параходство БМФ". В него се казва следното:

*През тази година се навършват 35 години от приемането на моторния кораб "Шипка" в състава на Параходство "Български морски флот". По този повод представяме на читателите на "Морски вестник" новите попълнения в нашия дигитален архив.*

На 19 юни 1979 г. варненските корабостроители в тържествена обстановка предават на Параходство БМФ 24 285-тонния кораб (стр. № 132, проект 584Е, главен конструктор инж. Ж. Тодоров) за насипни товари "Шипка" (ИМО: 7729722). Кръстница на кораба е Величка Андреева.

"Шипка" е първият български търговски кораб, построен по правилата и изискванията за плаване във вътрешните води на Северноамериканския континент – Великите американски езера и големите реки на САЩ и Канада. Командването на кораба е поверено на капитан Тончо Василковски и главния механик Димитър Миладинов.

Максималната дължина на кораба е 185, 21 метра, максималната широчина – 22,80 метра, газенето при пълен товар – 10,10 метра. Главният двигател е дизелов – "Цегелски" (Полша), с мощност 12 000 к.с. (при 122 об./мин.). С него корабът развива максимална скорост до 15,3 възла. Екипажът на кораба наброява 49 – 50 души.

Моторен кораб "Шипка" плава в състава на Параходство БМФ до м. май 2009 г., след което е продаден и нарязан в Гадани Бийч, Пакистан (пристига там на 31 май 2009 г.).



*Кръстницата на кораба Величка Андреева. Гл.мех. Миладинов – последният в десния край. Дясната снимка – Тържествено вдигане на националния флаг по време на церемонията. А в началото и в края – Димитър Миладинов – курсант и на среща на випуска.*

## Първият капитан на бълкера "Георги Григоров"

д-р кап. II ранг (з) Атанас Панайотов

Страдам от нежеланието на колегите си да понапишат нещичко за поместване в блого. И търся в различни сайтове да намеря нещо интересно. Но... много рядко намирам.

Ето поредното ми откритие: В е-Морски вестник към дата 29.03.2015 год. намирам материала "Свърши ли епохата на 38 500-тонните бълкери, построени във Варна?". И в него накрая, последните 2-3 изречения са следните: "На 7 октомври 1986 г. във Варна тържествено е вдигнат флагът на поредния 38 500-тонен кораб, построен в КЗ "Г. Димитров" за БМФ. Кръстницата на кораба Гинка Кожухарова – племенница на антифашиста Георги Григоров, му дава името "Георги Григоров" (Georgi Grigorenko – IMO 8507509). Първи капитан на кораба е Петър Стайков, а първият рейс на "Георги Григоров" е до атлантически пристанища на САЩ. Последният – до Читагонг... Ето го попадението – първият капитан на този кораб е Петър Стайков – един от нашите капитани. Ето го по-долу, не е от времето на капитанстване на м/к "Георги Григоров", но и такава снимка ще пусна, стига да ми прати.



*Това е снимка от 2006 год., на срещата ни по случай 40 години завършване на Морско училище. КДП Петър Стайков, а отзад се вижда Благой Вангелов. И още – снимка от курсантските ни години...*

## Юбилейна среща на випуска 2011 год.

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121

Драги съвипускници – колеги и другари, Навъртяхме 50 години от приемането ни за курсанти във Висшето Народно Военноморско Училище "Никола Йонков Вапцаров". И това стана – отлетяха и 45 години от официалното завършване на обучението ни, т.е. от производството на военните моряци в гр. Велико Търново.

Отмина и 8 октомври, денят на юбилейната среща на випуска.

Срещата започна в 9:30 сутринта пред входа на флотската Алма-Матер. Всички много се вълнувахме – имаше ръкостискания, прегръдки... След това се отправихме към плаца на Училището, за да присъстваме на клетвата на новия 130-ти випуск курсанти. След клетвата се събрахме в Планетариума и погледите на



всички се обърнаха към проектирания на тавана плакет на випуска. Нашия съвипусник доц. доктор кап. I ранг (з) Иван Филипов от името на Организационния комитет каза как ще протече срещата ни и прочете имената на починалите до този момент съвипусници. Със ставане на крака и едноминутно мълчание почетохме тяхната памет. Сред нас бяха и съпругите на някои от тях. След това думата ми бе дадена на мен, създателя на блога на випуска. Аз разказах за блога и помолих съвипусниците си да изпращат за публикуване спомени и снимки от курсантските и следващите ни години. Показах и плакета на випуска, като помолих да потърсят още снимки на командири и преподаватели, които да бъдат добавени в него. Предадох и получения поздрав до всички нас от тогавашния началник на ВНВМУ контрадм. (з) Дичо Узунов (тогава кап. I ранг).

В Планетариума дойде и Началникът на ВВМУ проф. д-р кап. I ранг Боян Медникаров, син на нашия преподавател кап. I ранг (з) Кирил Медникаров. Той разказа за настоящия живот на Училището – за успехите и за възникващите проблеми. Благодарни на всички нас, че с присъствието ни на клетвата на новия випуск курсанти се затвърдяват традициите, тъй важни в живота на Морско училище.

След това отидохме пред паметника на патрона на Морско Училище – поета Никола Йонков Вапцаров, където отличника на випуска кап. II ранг (з) Драгомир Янев, главен механик в Параходство БМФ, и кдп Иван Ламбов поднесоха от името на випуска венец пред паметника. Пред паметника си направихме много снимки.

Накрая срещата ни продължи с тържествен обяд в ресторанта на община "Варна". На него присъстваха и част от нашите командири и преподаватели, сред които доц. д-р кап. I ранг (з) Стоян Кюлджиев – преподавател по Съпромат, кап. I ранг (з) Цвятко Дончев – преподавател по Машинни елементи, доц. доктор кап. I ранг (з) Ненко Катеров – преподавател по Навигация, доц. д-р кап. I ранг (з) Кирил Медникаров – преподавател по Теория на машините и механизмите, проф. Вяра Петкова – преподавател по Английски език, кап. I ранг (з) Конда Душков – ротен командир, кап. I ранг (з) Русин Борисов – взведен командир.



*ВВМУ "Н.Вапцаров" в деня на празника – и с празнична разцветка. Дървото, засадено от випускана 25.IX.1976 год. по случай 10-тата годишнина от завършването ни.*

Отправляме се към плаца, където ще се състои клетвата на курсантите от випуск "130".



Срещи на съвитуспника ни доц. д-р кап. I ранг (з) Иван Филипов с Началника на ВВМУ проф. д-р кап. I ранг Боян Медникаров и Командващия ВМС контраадмирал Пламен Манушев



Моменти от срещата в Планетариума; за съвременното Морско училище говори новият Началник проф. д-р кап. I ранг Боян Медникаров, който този ден отбелязва 50-тият си юбилей.

Отиваме към паметника на патрона на Морско училище поета-революционер Никола Й. Вапцаров.



Поднасяме венец пред паметника на патрона на ВВМУ Никола Вапцаров. Пред паметника е доц. д-р кап. I ранг (з) Иван Филипов; венеца носят отличникът на випуска кап. 2 ранг (з) Драгомир Янев, главен механик в Параходство БМФ и капитан д.пл. Иван Ламбов

Долу: Обща снимка на присъствалите пред паметника на Вапцаров





Две снимки: Навигатори, кл.отд. 101 и 102; Механици, кл.отд. 121.



Три снимки: Корбостроители-корпусници, кл.отд. 111, Ракетчици – "Бакинци";  
Корабостроители-механици, кл.отд. 112.



Класно отделение 121 заедно с Наско Атанасов



доц. д-р кап. I ранг (з) Ненко Катеров и кап. I ранг (з) Конда Душков; доц. д-р кап. I ранг (з) Стоян Кюлджиев заедно с колеги от кл.отд. 111



Класно отделение 112; Навигаторите заедно с преподавателката по Английски език проф. Вяра Петкова; Иван Филипов с кап. I ранг Конда Душков



Ракетчиците от Баку; Мешано баици: Корпусници и механици.



Внимание: кап. I ранг (з) Румен Тотев чете "Заповед № ЛД-26061942/04.10.2011 год. на Министъра на отбраната за присвояване на звание кап. I ранг на полицейския полк. (з) Любомир Димитров и му я връчва; Копие от "Заповедта"



**Среща на випуска на 13.X.2012 год.**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**

И както беше обявено от Инициативния комитет – на 13 октомври 2012 год. в 11 часа се събрахме на площада пред Варненската община за поредната ни среща. Този път – не юбилейна...

И както винаги е ставало – събирахме се на групи по класни отделения, на приятели – за да обменим последни новини и да си стиснем ръцете. Макар че повечето от нас се виждат често – често. Сред нас бяха и двама от нашите командири от курсантските ни години – ротния командир на навигаторите Конда Душков и взводния командир на 111 и 112 класни отделения в техническата рота Русин Борисов. Присъстваха също и две от съпругите на починалите ни съвипускници – Краси Гьонова и Данка Андреева, но също и Атанас Чираков и Александър Делистоянов, отпаднали от випуска по различни причини, но посрещнати най-радушно от всички. Живко Магдичев ни покани да идем пред паметника на падналите приморци в Сръбско-българската война за няколко снимки. И след това – в ресторанта.

Там както винаги почетохме паметта на отишлите си от нас – вече редовно, те се увеличават... За последната година – още двама... И всички попълниха молби за членство в Съюза на запасните офицери и за учредяване на клуб към него "Випуск 80 ВНВМУ".

А после – после както винаги на маса – на здравици за здраве и още дълъг живот... Макар че вече почти не се срещат други коси от белите – опитах се да ги преброя по-тъмните коси, все още едвам-едвам прошарени – оказаха се 6-7 човека само. Е, имаше и една изненада, поне за мен – Инициативният комитет от името на съвипускниците ме наградих с един часовник за стена с вид на шурвал вграден в адмиралтейска котва. Бях силно трогнат и развълнуван. Такъв подарък получи и Русин Борисов за помощта, оказана на инициативния комитет при организиране на срещата. И разбира се – и тук снимки, снимки – ето ги и тях:



*Снимки на Випуск 80-ВНВМУ "Никола Й. Вапцаров" пред Паметника на падналите приморци в Сръбско-българската война. Следват снимки по класни отделения:*



*Кл.отд. 112 корабостроители-механици; Кл.отд. 111 корабостроители-корпусници*



*Кл.отд. 121 – механици; Кл.отд. 101 и 102 – всичките навигатори*



*А Бакинците седнаха на маса...; На маса и кл.отд.121;*



*Навигаторите и класно отделение 111*





*Кл.отд.112 и аз, Румен Тотев с подаръка за свършената работа...*

След срещата всички се пръснахме в различни посоки. Аз се разходих из есенна Варна с Драго Янев и Коцето Вагараков. А на другия ден заминах за Бургас – в другия морски град, където изкарах моите 4 механически години. И посетих няколко приятели... Из между тях – Бойчо Бойчев и Митко Майсторов, които пропуснаха срещата поради болести, за съжаление... Желая им следващата година да са между нас!



*При Бойчо Бойчев и Митко Майсторов – пак двамата, аз и Коцето Вагараков*

### **Среща на випуска 2014 година**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**



И както става вече традиция, на 11 октомври 2014 год. проведохме поредната среща на випуска. 53 години след като 130 момчета се събрахме в стените на Морско училище и други 45 момчета заминаха за Баку, в Каспийското Висше Военноморско Училище. И 48 години, след като от тези 175 момчета 126 мъже поехме по морските пътища, военните кораби и корабостроенето. Историята ни е известна, спирам до тук... За тези от нас, които рано отпаднаха от морското образование по различни причини, не знаем много, нямаме връзка с тях; много от нас вече ги няма в нашите редици – пооредяхме. Но тези, които се събрахме бяхме с бодър дух и с желание за продължаване на закалената ни в морето (и край него) дружба.

Този път не ходихме до Морско училище. Затова я няма традиционната снимка пред паметника на нашия патрон – Никола Вапцаров, а и пред централния вход на учебния корпус. Организаторите дори решиха при тази среща да не правим

снимка и пред паметника на приморците, загинали в Сръбско-българската война. Затова снимките са само от залата на ресторанта в Община Варна.

Както винаги, срещата ни откри Иван Филипов. След кратките думи за откриване той каза имената на починалите след последната ни среща – Величко Маринов (кл.отд. 121), Манол Манолов (кл.отд. 102), Иван Балканджиев (кл.отд. 102) и Димитър Брандийски (кл.отд. 121) – и ни помоли със ставане на крака да почетем тяхната памет. И след това седнахме на масите в традиционните групи по класни отделения, сервитьорките ни наляха чашите, донесоха мезето и сладките приказки започнаха... Другият главен организатор Михаил Бояджиев призова да ставаме пред микрофона и да казваме по нещо – я спомен, я лакардия. Но на този призив се озова единствено Тинко Колев, както винаги – той е неизчерпаем.



*Иван Филипов откри срещата. И Тинко Колев със своите лакардии...*



*Общ изглед на залата. Навигаторите слушат словата на Иван Филипов.*



*Група на класно отделение III – корабостроители-корпусници.*



*Група на класно отделение 112 – корабостроители-механици.*



*И двете маси на класно отделение 121 – корабни механици.*



*И групата на "бакинците"*

Това е всичко. Поостарели, но не изморени от живота и винаги готови за нови срещи. Митко Игнатов ми прати няколко снимки от срещата ни на 11.X.2014 год. Е, някои не бяха достатъчно добре фокусирани, явно Графа е бързал да не изпусне момента! Но колко хубаво ще бъде да получа още снимки – и от срещата, че и от други моменти... Хайде, не мързелувайте приятели!!

### **Срещата на випуска за 2015 год.**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**

Мина и поредната ни годишна среща "2015". Традиционно, ама почти традиционно. Инициативният комитет организира еднодневна екскурзия в петък, 2.X. Тя се проведе традиционно – в съботния ден, 3 октомври от 12 часа, в ресторанта на общината. Първо – събрахме се пред паметника на приморците, загинали в Сръбско-българската война. Освен членовете на випуска, традиционно присъства и нашият взводен командир Русин Борисов; присъстваха и две дами, които са също членове по право на випуска: Краси Гьонова и Рени Водева – съпруги на колегите ни Иван Гьонов (за съжаление починал преди много години) и Янко Водев. Здра-



висвания, че и прегръдки – особено с тези, които се виждат по-рядко. И фотографии – по групички, но и задължителната обща пред паметника.

И след това – в ресторанта. Организаторите ни занимаваха малко с едни не съвсем традиционни проблеми за такива срещи. Проведе се импровизирано отчетно-изборно събрание на "Клуб 80 към градската варненска организация на СОСЗР. Оставка като председател си подаде Кънчо Бонев, тя бе приета. И се гласува нов клубен съвет в състав: председател Димитър Игнатов, секретар Тодор Куртев и член Михаил Бъчваров. Освен това Русин Борисов и Кънчо Бонев ни запознаха с целите на регистрирания вече в съда "Регионален съюз на офицерите и сержантите от запаса и резерва – Варна".



*А това е традиционната снимка на всички ни пред паметника на приморците, загинали в Сръбско-българската война.*

Но основното в нашата среща бе друго – разговори, емоционални прояви пред микрофона, а дори имаше и малко танци. Както винаги Тинко Колев и Иван Ламбича пяха пред микрофона, естествено както винаги са го правили... Колю Дековски (с партизанско име през курсантските години Макето Борисов) и Мони Линчев изпяха една "маке" песен и си я изтанчиха. Е, аз се опитах да накарам Колю да изпеем една песен от онези години "Заминава матроса на рейд...", но го нямаше Иван Воина да я дръпне на акордеона... Изпяхме само първия стих, да не сме цигани, че да караме до края!



*Ето масите на механици кл.отд. 121*



*Ето ги корпусници кл.отд.111.*



*Ето и капитани – кл.отд. 101 до 102:.*



*А това са "бакинците".*



*И накрая аз с двама приятели: Драго Янев и Митко Миладинката...*



*Драго Янев и Недялко Пенев се чукват с капитаните Румен Атанасов и Боги Бонев; Колю Дековски и Мони Линчев – пеят и тропат македонска песенчица...*



**Срещата на випуска по случай 50 год. от завършването на Морско училище 2016 г.**

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121

На 1.X.2016 год. нашият випуск 1961-66 год. 80-ти "Великотърновски" се събра за да отбележим 50 години от завършването си.

Но срещата ни започна с участие в клетвения ритуал на новоприетите курсанти във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров", випуск 2021. Бяхме поканени заедно с колегите от випуск 1966-71, които отбелязваха 50 години от приемането си в Морско училище, да участваме в ритуала и един от нас да поздрави младите курсанти. Тържествения военен ритуал се състоя на плаца на ВВМУ. В строя бяха военноморския оркестър и 3 взвода курсанти, единия от които беше на младите курсанти – 14 младежи и 3 девойки, приети в училището на 19.VIII. т.г. От другата страна, от двете страни на официалната трибуна бяха офицери и преподаватели от ВВМУ и много гости – родители и близки на младите курсанти, граждани от Варна и възпитаници на Морско училище, които по традиция уважават с присъствието си този тържествен ден. В източния край на плаца се бяхме "построили" възпитаниците от нашия випуск и випуск 85-ти 1971 год.



*Нашият випуск "строен" – две снимки горе.*

Ритуалът започна с посрещане на бойното знаме на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров и националното знаме на Р. България. Строят бе приет от заместник-началника на отбраната вицеадмирал Емил Ефтимов. След това на трибуната се качиха официалните лица – началникът на ВВМУ комодор проф. д.в.н. Боян Медникаров, вицеадмирал Евтим Евтимов, командирът на ВМС контраадмирал Митко Петев, представители на местната власт и на Министерството на отбраната, г-жа Мая Вапцарова, протоиерей Георги Великов, майка на курсант и представителят на випуск "Великотърновски" кап. I ранг (з) Румен Тотев. Началникът на училището комодор проф. Боян Медникаров произнесе слово за значението на военната клетва, след което призова курсантите да повтарят след него словата на клетвата. Със завършването на произнасянето й курсантите един по един излизаха от строя за да целунат националното знаме и да се подпишат в клетвения списък. След което оркестъра изпълни химна на Р. България и курсантите пяха.



*Комодор проф. Медникаров чете текста на клетвата, курсанта под националното знаме казва "Заклех се" и курсантката се подписва в клетвения лист.*



*Поздравленията на вицеадмирал Евтимов, контраадмирал Петев и кап. I ранг (з) Тотев (който иска да прочете какво е казал тоя Румен Тотев, да погледне малко по-надолу...). Курсант Васил Марков отговаря на приветствията.*



След това бяха казани (или прочетени) поздравления до курсантите – първо от двамата адмирали, след това от нашия представител кап. I ранг (з) Тотев, прото-йерей Великов и майката на курсанта. И след това излезе един курсант да благодари за поздравите и да заяви, че курсантите от випуск 2021 ще оправдаят доверието. (следва текста на напето поздравление):

***Уважаеми 2-н комодор проф. Медникаров, уважаеми 2-да вицеадмирал Евтимов и контраадмирал Петев, уважаеми колеги възпитаници на Морско училище, уважаеми родители и гости – дами и господа, драги курсанти.***

На мен се падна честта да приветствам младите курсанти в деня на тяхната клетва от името на моите колеги от випуск 80<sup>-ти</sup> "Великотърновски" на ВВМУ, завършил преди 50 години обучението си в нашата Флотска АЛМА МАТЕР, но също и от випуск 85-ти, положил клетва преди 50 години и от всички други възпитаници на Морско училище, присъстващи тук по силата на нашите традиции. Колегите ми от моят випуск почти на същата дата през 1961 год., тук на този плац, се заклехме в името на нашата Родина за вярна служба под българските знамена.

Драги млади курсанти, вие сте избрали да поемете по трудния, но славен път на военноморския офицер. Знайте че тук, във флотската Алма матер, ще получите прекрасно образование за това. Пътят, извървян от мен и моите колеги, го доказват. Ние получихме образованието си от една славна кохорта преподаватели, превърнали морско училище във висше учебно заведение. Шестима от тях са в "Алеята на преподавателите". Убеден съм, че и всред вашите преподаватели има достойни да заемат място в този почетен строй. Но трябва да знаете още един важен факт – възпитаниците на Морско училище в

неговата 135 годишна история, само с 3 години по-къса от историята на последната българска държава, винаги и на всички заемани от тях длъжности са се доказвали със своите знания и умения. Ако погледнете в юбилейните издания ще намерите множество примери на изтъкнати български специалисти, възпитаници на Морско училище.

Вашата съдба също може да се окаже не съвсем праволинейна, пътят ви може да премине не само през военноморския строй. Но където и да се окажете – в гражданския флот под български или чужд флаг, в морските брегови структури или в други икономически, научни или административни звена – помнете и се гордейте със званието "Възпитаник на Морско училище". Но накарайте и вашите колеги да знаят това – Морско училище го заслужава.

Завършвайки искам да се обърна и към студентите, обучаващите се във ВВМУ "Никола Вапцаров", надявам се моите думи да стигнат до тях. Това което току-що казах за курсантите, се отнася и за вас. Винаги от стените на Морско училище са излизали и ще излизат и специалисти за гражданския флот, за морската индустрия.

Бъдете достойни носители на морската идея на България. Живейте и работете така, че морският дух на България да намира нови кътчета е славната ни Родина. Ще ви напомня една стара моряшка приказка: Преди корабите бяха дървени, но моряците – железни; сега било обратното. Доказвайте всеки ден, че това за българските моряци не е вярно. И в щил и в щорм намирайте верния курс. Пълен напред, попътен вятър и седем фута под кила.

**Кап. I ранг (з) Румен Томев,**  
*випуск на ВВМУ "Н.Й. Вапцаров" 1961-66 год.*

И... последва добре известният ни тържествен марш. Е – май ние навремето минавахме по-добре – много по-големи блокове и с по-добра стъпка... Поне на мен така ми се струва.



*Това е тържествения марш: След знамето на ВВМУ "Вапцаров" е взвода на старшите курсанти, след националното знаме е взвода на първокурсниците.*

Последва събиране в академична зала № 9 на западния корпус – поне така бе определена от организаторите. Но на мен ми се струва, че трябва да я определим като "спалното помещение на навигаторите и кл.отделение 121 в първи курс". Та ние от това помещение изхвърквахме сутрин по командата "Стани – бързо ставане!" А останалите от кл. отделения 122, 111 и 112 изхвъркваха от следващото помещение в дъното на коридора. А в коридора ни чакаше Гаича, пардон – кап.лейт.



Васил Апостолов, ротния ни командир със секундомер в ръка... Ех – спомени – спомени... Тези неща ни ги напомни и Иван Филипов, който пък в тази зала е преподавал в качеството си на преподавател по обществените дисциплини (айде – по диамат и истмат до..., а после по не знам точно каква философия...). Каза ни и други спомени, после прочете имената на отишлите си вече от нас... Последен в списъка бе Янаки Бараков – но той първи бе преселен насилствено в другия свят. Станахме и помълчахме минута...



В академичната зала № 9, или в нашето спално помещение. Е – тя сега изглежда съвсем различно от преди. Първо – май е скъсена, сигурно има и още една заличка върху бившото спално помещение заедно с гардеробно, оръжейна стая... Първо е Иван Филипов, не в ролята си на доцент – макар и пред катедрата. След това са снимки на бившите курсанти. На последната снимка между Жечо Вълков и Кирето Сапунджиев е преподавателя ни по математика, асистент на прочутия Грамчев – Георги Георгиев, който аз не съм го запомнил. Но ще се поправа! Долу са пак три снимки на колеги и след това – на преподавателя по физика на навигаторите и кл.отд. 111 Ралчев. Аз и тук имам проблем – по физика в нашето време бяха двама преподаватели Ралчев и Ралев, и аз не можах без помощта на колеги да си спомня кой беше на нашето класно преподавателя. Дано да запомня – Ралев, бог да го прости – починал е.





А тук на първата снимка са четири дами, подред: Мари Барасатян (Марето както я знаехме) – лаборантка в катедра "Техническа механика"; Емилия Папазова – дъщерята на доцент д-р кап. I ранг Цветан Папазов, началник катедра "Техническа механика", нашия преподавател, ще река – най-значимия преподавател от нашето време, който бе практически научната емблема на училището; Елисавета Станчева – съпругата на проф. д-р з.д.н. кап. I ранг инж. Емил Станчев, също един от най-значимите от нашето време преподавател, по-късно заместник-началник по научната и учебната част на ВНВМУ "Вапцаров" и... прекъсвам, защото ще надхвърля обявения обем на Алманаха, ако довърша всички длъжности и звания на кап. Станчев. Да ме простят във ВМЕИ, сега ТУ-Варна; Снежина Станоева (сега има друга фамилия, но аз не я запомних, а сигурно има и някакви научни титли – тях пък въобще не съм ги чул, извинявам се!) – преподавателката ни по "Металорежещи машини", по която всички се захласвахме като дойде току-що назначена преподавателка в ШТИ курс, накратко да река – Снежито. След това са пак снимки от залата на колегите... Накрая, прави на крака изслушахме списъка на починалите наши другари...

След това влезе началникът на училището комодор проф. д-р Боян Медникаров. Той ни разказа за развитието на училището – материална база, обучаемите курсанти и студенти и редица други неща... След това му зададохме няколко въпроса, на които той отговори. Първо аз му зададох въпрос за състоянието на музея на Морско училище. Отговорът бе – трябва пари... Това е краткият ми преразказ на неговия отговор. Съжалявам – имаше още един или два въпроса, които не запомних. Последният въпрос бе на Кънчо Бонев – кога Морско училище ще има учебен кораб. А отговорът бе – Морско училище има учебен КАТЕР, и то два. За истински голям кораб – пак трябва пари. И даде пример с Морската академия на една страна (не запомних коя, май бе в Латинска Америка), която имала голям учебен кораб, но той излизал на плаване само един път в годината – и то на сравнително кратко плаване. Причината – и там е същата, пари...



*Пред нас излезе началникът на ВВМУ "Вапцаров" комодор проф. д.в.н. Боян Медникаров (син на нашия преподавател по "Технология на металите"), до него – доц. д-р кап. I ранг (з) Иван Филипов.*



Излязохме от залата и отидохме до паметника на патрона на Морско училище – Никола Вапцаров. Венец пред него, и снимки...



*Жечо Вълков и Васил Василев – поднасят венеца пред паметника на Вапцаров. И след това – общата снимка пред паметника.*



И след това – към общината, за празничния обяд. Но първо пред входа – снимка. И след това вътре. Седнахме – говорихме си, ядохме, пихме и се веселихме !!



*Общата снимка пред входа на общината. Долу – снимки по масите с чаша "нецо"...*



*До тук – само навигаторите – класни отделения 101 и 102... Всред тях е и съпругата на Янчо Николов, не съм запомнил името ѝ, ама и май не ми го казаха....*



*Четири снимки на класно отделение 111 – корабостроители-корпусници. Всред тях е и взводният командир Русин Борисов, тогава само кап.лейт. и Краси Гьонова – съпругата на Иван Гьонов, който рано си отиде. За отличие – имат венци на гърдите.*





*Четири снимки на класно отделение 112 – корабостроители-механици.*



*Сред нас има и една дама (моята съпруга, от Медицинския техникум – Вичето...), но за нея не стигнали венците, паднаха ѝ се 3 карамфила. Има и един навигатор – то къде сме меховете без капитан.*



*Ето и две снимки на "бакиците"...*



И снимки на "гостите" – нашите преподаватели и командири.



Е, имаше и такива моменти – Жака награби микрофона и запя... Коцето се затича да се включи в групата и се получи: **ТРИО "СИНИТЕ АКУЛИ"** в състав Жечо Вълков, Коцето Николов и Ицо Василев! ТУШ !!!

### Традиционната среща на випуск 80 "Великотърновски" – 2017 год.

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121

И както всяка година – пак се срещнахме. На 7 октомври, и пак в стола на община-Варна.



Това са двете снимки пред Община Варна.

В срещата ни този път организаторите (по едно време си мислех да възвеличая и да ги нарека "Президиума на Народното събрание на випуска", ама хайде...) пропуснаха посещението на нашето Морско училище – там където се запознахме, а после командири и преподаватели ни запознаха с морските науки и ни направиха моряци. Кой по-големи, кой – не до там чак. Но все пак – моряци. Както и да е.



Срещнахме се пред общината. Първите подраниха с около половин час. Ръкостискане, прегръщане – кой както успя и можа. Събрахме се – около 50-60 приятели. Някои се виждат от време-навреме, други като мен – идват за да съберат емоция и жажда за живот за следващата година. След това – традиционната снимка на стълбите пред общината. Една с моя милост зад снимката и една – с мен отпред, но някои от бързащите за пържолите се поразбяхаха... Последва събиране пред входа на стола. И там главните ръководители на "Народното събрание" обявиха дневен ред на събранието на клуб "Випуск 80" към СОСЗР, Варна. Основното на събранието бе преизбиране на клубния съвет за срок от 5 години (някои гласуваха без да разберат за какво...). Предложено бе следващото събиране да се направи в другия голям морски град – Бургас. И бе прието (пак предполагам, че болшинството не са разбрали за какво гласуват??). Да видим кога ще постъпи предложение някоя среща да се проведе в София, на брега на Панчаревския залив. Това навярно ще стане, ако от випуска останем да се движим само аз, Боби Угърчински и Янко Димов. Крайно песимистично предположение... Не искам да го дочакам!!!



Ръководството на "Народното събрание" – Мишо Бояджиев и Митко Игнатов.



И след ръководството – 4 снимки от самото "Народно събрание"... Имаше още много, но местото в този Алманах не е толкова голямо. Всеки е в различна поза, кой слуша, кой не до там... Обсъдиха си разни предложения.

Свършихме и влязохме в стола. Там на масите пиеше кое класно на коя маса да се настанява. Чакаха ни шопските салати (намек за Панчаревския залив), ракия и други хубавини. И почнаха приказки, спомени, смехове и снимки. Е, последното бе основно за пишещия и за още един-двама все от меховете. А после навигейшъните и другите питат: Защо основните снимки са все около класно 121? Това е, ако искате и за другите – снимайте, пращайте ми – ще ги има.



*Четири "навигаторски" снимки ...*



*Две корабостроителни, да ме прощават – "тенекеджийски" снимки;*



*И още две корабостроителни, ама механически снимки.*





*Е – это ги механическите снимки от класно отделение 121!!!  
И никой не ми е казал, че съм си облякъл пуловера обратно...*





*И две "ракетни" снимки – по-далеч с огньовете, че ракетите от Баку ще литнат!!*



Ето снимките от столовата. Минах в самото начало и казах че ги снимам все още докато са трезви, седнали красиво на стола си пред масата, с вдигната чаша и вик "НАЗДРАВЕ". (То едно здраве... Няма да казвам кой беше, който каза: А бе, живи сме, ама здрави... ??) И казах, че после, в края пак ще ги снимам, като се напият. Ама никой не падна да спи под масата, моряшката закалка си каза думата!

Е, в предните години някои ми додяваха да опиша на всяка снимка кой е. За колегите от 121 – няма да имам проблеми, за 111 и 112 – може-би ще се справя. Ама за 101 и 102 може и да се препъна някъде, а за Бакинците – хич не ме и питайте!!! И затова – който се познае, добре, който не се познае – да си спомни снимките от курсантските години!

Е, това е всичко. Бъдете живи и здрави, кой колкото може. Но аз ви желая – повече от това бъдете здрави! До следващата среща. Край морето...

### **Човекът Митко Петев**

**инж. Кирил Сапунджиев, кл.отд. 121**

На 30.12.2017 год. група колеги от кл.отд. 121 на випуск 80 се събрахме в ресторанта на клуба на СОСЗР на мило тържество, за да изпратим отиващата си година.

Случайността ни събра на едно място с командващия на ВМС контраадмирал Митко Петев. След като разбра, че сме възпитаници на Военно-морско училище, той дойде, поздрави всеки от нас и побеседва непринудено.

Огромно задоволство изпитах, когато той разпозна в присъстващите своя бивш преподавател – нашият колега кап. I ранг (з) Стефан Нейкулов, с когото си спомниха случки от обучението по електротехника.

През цялото време на срещата той се отнасяше към нас, като към колеги от по-старши випуск.

Благодарим Ви к.адм. Петев – стоплихте сърцата ни!



*На първата и втората снимка се вижда контраадмирал Петев. И освен него – бившите курсанти от класно отделение 121, някои капитани I ранг от запаса, други само механици от търговския флот.*

### **Екскурзия до о-в Св. Анастасия**

**кап. I ранг (з) инж. Димитър Игнатов, кл.отд. 121**

Както беше обявил комитетът на Випуск-80, едно от планираните мероприятия за 2018 г. бе екскурзия до Бургас и о-в св. Анастасия.

И на 18 юли 2018 г. заедно с клуба "Випуск 80" към СОСЗР проведохме планираната екскурзия до о-в св. Анастасия (по случай годишнината от преплуването /о-в Болшевик-Чукалята от 1962 г.), с участие на наши съкурсници от Варна и Бургас. Кольо Дековски бе организирал морския превоз с кораба "АФАЛА" и бе запазил ресторант. Видяхме се и със Жак – големия и малкия! На кораба ни посрещнаха с музика – марша на ВВМУ "Чеда сме ние на морето", което бе приятна изненада от капитана за нас.

На острова беше интересно за времето от 2 часа! Музей, забележителности, грамоти "Остовитянин" и почивка под сянката на смокините. След нападение на острова от пиратски кораб, трябваше да го напуснем и да се върнем на брега – в Бургас.

Последва обяд в рибния ресторант на Магазия1, а след това посетихме и Музея на пясъчните фигури в Бургас. Там направихме снимки, много интересни фигури!

На връщане се отбихме в гр. Бяла, където на терена на бившето поделение и фар св. Атанас /който не работи! (това е бележка от бившия качествен работник в хидрографна служба ВМФ, кап. I ранг, вече (з) Игнатов – бел. от редактора на бло-

га РумТот.) е разкрита много добре запазена древна крепост и постройки за виноделна дейност! Направено е с европари, качествено и заслужава да се посети. От там във Варна!

Всички останаха много доволни и изявиха желание за по-нататъшни еднодневни екскурзии! Михето (един от прякорите на първия активист в комитета на випуск-80) веднага пое и започна проучване за маршрути! Оказа се че само 7 участници (представители на випуска) придружени от членове на семействата и 2-3-ма странични са достатъчен брой за една хубава екскурзия!

Ето и няколко снимки от екскурзията!



Качваме се на корабчето "АФАЛИА" и потегляме към остров св. Анастасия – най-големия български остров.

(И понеже описанието на снимките ги пиша аз, **РумТот блогъра** – установявам, че мъжката половина я познавам, но женската не...)





Вече сме на острова. Граф Игнатов като бивш изтъкнат хидрограф от редиците на някогашния ВМФ се спира до стълба с посоките към важните точки... А другите снимки – те показват активната почивка след разглеждането на точките, посочени на предната снимка...



*А това е най-важната точка на острова, ама не е описана на оня стълб!!! Ами че това си е фара на ос. св. Анастасия – важна навигационна точка за другарите шурмани...*



*И както пише Митко Графа – пиратският кораб дойде и нашата група бърза да се изнесе...*



*Това са снимките от музея на пясъчните фигури в Бургас. След трите снимки на пясъчни чудовища следват две снимки на не толкова страшните Митко Графа и Пеню механика...*



*Това са четири снимки от разкритата крепост край гр. Бяла – интересни са.*





*Но и от там да погледаме морето !*

Димитър Игнатов написа този репортаж,  
негово графско сиятелство кап. I ранг инж. (з),  
по погрешка бивш курсант от кл.отд. 121  
на ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров".

### **Поредната среща 2018-та на випуск 80-ти "Великотърновски отмина...**

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121

И настъпи отново денят на годишната среща на нашия випуск – 5 октомври 2018 година ...



Организационния комитет разгласи дата-та, мястото, куверта, менюто... И разпрати по мейлите и чрез телефоните всичко и до всички известни колеги. Казвам известни, защото има някои колеги, които не се появяват, не огласяват своето място или простичко – отказват срещата. Не им е била необходима! Това остава техен проблем. Ние се събрахме – на 5 октомври 2018 год. пред Паметника на приморците, паднали в Сръбско-българската война, разположен пред сградата на Варненската община.

Ако трябва да съм точен (напоследък при случаите отнасящи се до паметници се опитвам да бъда максимално точен), надписа на плочата е следният: ***"Въздигнатъ въ паметъ на убитите чинове от 8-ий пеший приморский полкъ при участието му в сраженията противъ сърбите: 4-ий действующи дружини на 11-ий и 12-ий ноемврий 1885 година при привзиманието на гр. Царибродъ и на 14-ий и 15-ий ноемврий при превзиманието на гр. Пиротъ, а запасната му дружина въ състава на Видинския отрядъ на 14-ий и 15-ий ноемврий при селата Арчаръ и Гайтанци*** (реших дори да не обръщам надписа в съвременен книжовен език).



Това са част от снимките при срещата... Остаряваме бавно, но славно – всичко си е както трябва – побелели коси (който ги има), бастунчета и всичко друго... Толкова за историята. Събрахме се и разбира се – разговори на групички, как си, нещо ново случило ли се е... Е, а за такива като мен, идващи до Черното море от оня "Панчаревски" залив – всичко и разговорите с всички ми бе много интересно. И след първоначалните разговори – традиционната снимка пред Паметника. Е, на нея и аз присъствам, но зад кадър.



*Общата снимка пред Паметника...*



*А това е опит за панорамна снимка на залата: от дясно на ляво по класни отделения: 112, 111, навигаторите са заедно 101, 102 и 103, две маси 121 (опит за спомняне че съществуваше и кл.отд. 122) и така наречените "бакинци".*

И след това – в една от залите на Военния стол. Организаторите бяха поставили табелки по масите – кое класно къде да се сяде. Не бяхме много, накрая ги преброих – всичко 55 колеги и една дама – Краси Гьонова, съпругата на отишлия в похубавия свят (така казват...) колега Иван Гьонов. Сервитьорките почнаха да разнасят храната, ракията ни чакаше на масите. Главният организатор – Митко Игнатов откри срещата. Първо предложи да почетем паметта на починалите ни другари с едноминутно мълчание, станали прави... Ще отбележа – от последната ни среща през 2017 год. отплаваха зад видимия хоризонт в последното си плаване Драгомир Янев, Димитър Величков и Енчо Якимов... С тях отплавалите от нас станаха вече 51 човека... Вечна им памет, спете спокойно вечния си сън приятели – ние ще ви помним вечно.



Горните снимки – кл.отд. 112, долу – кл.отд.111 – двете специалности "корабостроене" механици и корпусници.



Горе и долу – четири снимки на навигаторите от кл.отд. 101 (за ВМФ) и 102 (за БМФ); след това две на "бакинците" учили 2 години за морски ракетчици – корабни и брегови.







Разговорите продължиха, някои обикаляха по масите за да поговорят и с приятели от другите класни отделения. В края на краищата ние през 1961 год. започнахме всички заедно в една рота. Дори моето класно отделение, 121 – механици, спяхме в спалната зала при навигаторите. И затова ние никога не сме се делили. И поне аз смятам, че всички се познаваме и сме приятели. Е, с някои повече, с други по-малко...

И до края – разговори, поздравници, от всичко по-малко – за да има за по-дълго. Аз и някои други "папараци обиколихме масите и направихме снимки – за да можете приятели след няколко десетки години да се погледнете и да кажете "Брейийй, тоя младеж аз ли бях?"



*Е, ако използвам русизъм (казват че през отминалото "тоталитарно" време руският език бил трайно влязъл в българския език – та да потвърдя това!) "по бла-ту", тъй като аз съм от кл.отд. 121 – 6 снимки от моето класно отделение!!!*





Разрешавам си накрая, гледайки колко човека се събрахме на тази последна среща, да направя един малък статистически анализ. През 1961 год. бяхме приети за обучение във ВНВМУ 130 човека и в съветското военноморско училище в гр. Баку още 45 човека. Но тъй като формално и те се брояха български курсанти от ВНВМУ – всичко 175 бяхме приети за курсанти. От приетите във Варна отпаднаха по различни причини в първи и втори курс 6 човека и още един (Цветан Нинов) завърши с година закъснение поради болест, от Баку отпаднаха 3 човека. В края на 2-ри курс обучението на курсантите в Баку бе прекъснато и те не завършиха обучението си, само един от тях – Петър Кирилов по-късно завърши ВНВМУ. Т.е. през 1966 год. завършихме обучението си 123 човека, и след нас още двама – всичко 125 човека. От тях 28 (плюс Петър Кирилов през 1968 год.) станяхме офицери във ВМФ, 15 навигатори и 14 механици; 58 (39 навигатори и 19 механици) започнаха работа в БМФ; 38 човека се вляха в корабостроителната промишленост – по 19 човека корпусници и механици. Разбира се, определена част от нас, особено тези извън редовете на ВМФ, по-късно смениха своята месторабота и в известен смисъл професията си. Независимо от това, информация за дипломираните се има-ме за всички кой къде е и с какво се занимава. За отпадналите, без тези от Баку, почти нямаме информация с какво са се занимавали. Една част от учителите в Баку завършиха след това специалности, свързани с водния транспорт и работиха във Варна, но за по-голямата част от тях информацията не е пълна и точна.

*Напред към следващия юбилей!*



Но на срещата този път бяха всичко 55 човека (49 от учителите във Варна и 6 бакинци). Тъй като бакините нямат добра връзка с всичките си съкурсанти, ще кажа само за учителите във Варна. От 125 завършили са починали 43 човека – значи на срещата дойдоха около половината от живите. Да, има някои които са болни и не можеха да дойдат на срещата, други живеят далеч и не се решават да дойдат във Варна, но явно има и такива, на които не им е необходима срещата с бившите си съкурсанти.



Аз тях не мога да ги разбера. За мен срещата е връщане в онази прекрасна младост, когато бяхме здрави, жизнени, тя ми дава енергия и емоция да живея и сега – макар и побелял, поостарял, с разни болести на гърба си. Но след срещата аз съм готов да живея и да се радвам на живота – такъв какъвто е. А това, което не ми харесва – да се боря с него. Дали ще го победея – това е друг въпрос, но съм готов за тази среща, за тази битка.

И понеже заглавието е "Поредната среща на випуск 80 "Великотърновски на ВНВМУ отмина... обявявам: **ОЧАКВАЙТЕ С НЕТЪРПЕНИЕ СЛЕДВАЩАТА СРЕЩА ПРЕЗ 2019 ГОДИНА!**

### **Поредната среща 2019 на випуска ни**

**кап. I ранг (з) инж. Димитър Игнатов, кл.отд. 121**

И отново нашият випуск се събра на годишната си среща през 2019 година. Е този път без мен, за разлика от много години. Обаче получих снимки от Митко Игнатов. И ги пускам без много-много коментар и текст.

Гледайте снимките и си спомнете за тази среща!



Срещата се е състояла на традиционното място – площада до общината. Но мястото на общата снимка решили малко да го променят – не пред паметника, а пред фонтаните. Но се получило "зад фонтаните", защото слънцето на обяд е от към морето и се получава "контражур". А след това ... след това в ресторанта, ядене и чукане с чашите... о най-важното – разговори за всичко, което може да дойде в ума на колегите, добрите приятели, които се познават от почти 60 години и са станали наистина добри приятели.

Гледайте снимките и си спомнете за тези разговори!

Горе са двете общи снимки – с двамата фотографи... единият е Митко Игнатов, но не мога да разбера кой е другият. Следват снимките в ресторанта.



Четири снимки на навигаторите ...Е, по традиция да започнем с тях!



И цом фотографът е от 121-то класно – три снимки тук и една по-долу на това класно отделение, с общ поглед към цялата зала...





Тук са четири снимки на корабостроителите – кл.отд. 111 корпусници (няма да кажа тенекеджии) и кл.отд. 112 механици. Всички слушат Боб Угърчински, който поздравява всички присъстващи и прави предложения как да се правят следващите срещи.



*И за последно – голяма единствена снимка на другарите ни от Баку...*

Айде, чакайте репортаж от следващата среща – през 2020-та година!!!

**ДА, ама НЕ,** както казваше един хубавелко журналист, появи се един вирус с корона, явно ще е много важен защото е коронован и провали срещата... И затова репортаж за нея няма как да се появи... Но следващия юбилей ще е през 2021 год., и той е много важен юбилей. И репортажа за него – в следващия Алманах!



## Хумор

### Голям сбор – гребен поход до Галата

Командването на випуска обявява:

### ГОЛЯМ СБОР. ГРЕБНО-ВЕТРОХОДЕН ПОХОД ДО ГАЛАТА И ОБРАТНО.



Форма: кепета, плувки и обувки. И противогаз.

На участвалите началникът на Морско училище ще връчи показания **СЕРТИФИКАТ**.

**Сборно място: Офицерския плаж.  
Време: 11.00 часа на 1 април 2014 година.**



От името на командира на випуска:  
**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**

**Рецепта за здравословен живот...**

**кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121**

Докторът на медицинските науки Пауло Убиратан (Paulo Ubiratan) работи като главен лекар в болницата в Пуерто Алегре в Бразилия.

По-долу поместваме откъс от интервю, дадено от него за местните телевизии.

**ВЪПРОС:** Упражненията за сърдечно-съдовата система удължават живота, това вярно ли е?

**ОТГОВОР:** Сърцето е създадено, за да извърши определен брой пулсира-ния. Не ги губете с упражнения. Вашият жизнен период ще изтече, независимо от начина, по който използвате сърдечния мускул. Това е все едно да казвате, че можете да продължите живота на автомобила си, ако го карате с повишена скорост. Искате да живеете повече? Спете следобед.

**ВЪПРОС:** Трябва ли да спрем употребата на месо и да ядем повече плодове и растителна храна?

**ОТГОВОР:** Ние трябва да разберем ефективността на стратегията за хранене. Какво яде кравата? Трева и царевица. Това какво е? Растителна храна. Следователно яденето на говеждо (телешко) месо е най-ефективния начин за нашия организъм да приеме растителна храна. Искате да ядете зърнени храни? Яжте пилешко.

**ВЪПРОС:** Трябва ли да се намали употребата на алкохол?

**ОТГОВОР:** В никакъв случай. Виното се приготвя от плодове. Брендито е дестилирано вино, което означава, че от плодовете е отделена течността, благодарение на която вие извличате всичко полезно от тях. Бирата се приготвя от зърнени култури. Не ограничавайте прекалено употребата ѝ.

**ВЪПРОС:** Каква е ползата от редовните физически упражнения?

**ОТГОВОР:** Моята философия е такава: ако нищо не ви боли, нищо не правете. Значи всичко е наред.

**ВЪПРОС:** Пърженото вредно ли е?

**ОТГОВОР:** В днешно време храната се пържи с растително масло. Как може да бъде вредна допълнителна растителна храна?

**ВЪПРОС:** Как фитнесът помага за намаляване на наднорменото тегло?

**ОТГОВОР:** Абсолютно никак. Единствената полза е, че упражнява мускулите – постига се само увеличение на мускулите.

**ВЪПРОС:** Шоколадът вреден ли е?

**ОТГОВОР:** Това е какао. Още един представител на растителната храна. Чудесна храна, за щастие. Животът не трябва да бъде пътуване към гроба с намерението да пристигнем там в добро здраве, с привлекателно и добре съхранено тяло. Най-добрият начин да се започне едно пътешествие е с халба бира в едната



ръка и сандвич в другата и да се завърши след доста секс и приключения, с напълно уморено и използвано тяло, което да крещи: "Това прекрасно пътешествие си струваше!"...

**ВЪПРОС:** Какво още ще ни посъветвате?

**ОТГОВОР:** Ако постоянното ходене беше полезно, пощальонът щеше да е безсмъртен. Делфините цял живот плуват, ядат риба и пият вода и пак са дебели. Зайците бягат и скачат без спиране, но живеят не повече от 15 години. Костенурките не бягат и нищо не правят, но живеят 450 години.



Тази костенурка е най-бързата в света – спечелила е състезание със скорост 1 км/час и е записана в книгата на рекордите "ГИНЕС"; А следващата снимка показва как след прекрасно пътешествие, секс и други развлечения умореното тяло възвръща своята енергия.

**Ура!!!!!!!!!!!!!!  
Това е за нас!!!!!!**

### **Зов за помощ**

**инж. Николай Дековски, кл.отд. 121**

Уважаеми колеги и приятели. Току-що получих от нашия добър приятел Кольо-Макето Дековски зов за помощ. Цитирам точно:

"Здравей Румба,

онзи ден Жака и Елена дойдоха до Веселие. Той да окоси избуялата трева в тяхното място, а и Елена да оплеви това-онова.

По някое време чувам Елена и Нина да си говорят. Елена се оплаква на Нинка: "Гледай го, моля ти се. Тази риза не успявам да я хвърля. Топло ли е, тук, само нея облича. Било му хладно от дупките на гърба".

Аз пък обявих Жака за герой "Памфиловец – от много шрапнели разкъсван".

Тогава казах на Елена, че сега ще го снимам и ще искам помощи чрез блога на випуска да му купим нова риза. Дадох му мойта шапка за да изглежда фермерски, та да трогне евентуалните благодетели.

Посмяхме се и всеки се захвана със своите задачи от "личния творчески план". Нали всеки комсомолец по ТНТМ трябваше да има такъв. Като млад комунист в танкерния флот Бургас бях назначен за председател на ТНТМ та от там ги помня тези работи. Какво ще кажеш, Адмирале?? Може да ми се вдигне рейтинга пред местното животновъдно общество.

Сега ти пращам снимките и, моля те, особено внимание отдели на тази в гръб за да можем да съберем пари за риза.

Поздрави за теб и Вели от нас и кристалния селски въздух (след падналия дъждец)

Ник"

Та ето ги тези снимки. Парите за ризата на Жака може да ми се пращат на моя е-мейл... За банковата сметка ще се разберем – тук не я пиша, че онез хакери ще ми я опразнят.



*Жака и Лена – във Веселие; А вдясно е таз риза, разкъсана от ирапнелите...*

### Истински случки

инж. Николай Дековски, кл.отд. 121

От книгата на к.д.п. Костадин Иванов (бивш Началник на ДИК-София) "Обикновен Живот" с малка редакция.

На 07.10.1982 год. е приета Конвенцията на ООН по Международно Морско Право (двеста милната икономическа зона на крайбрежните държави за ефективността на корабоплаването и т.н.). Глава на българската делегация на заключителната конференция е известният професор по международно морско право Александър Янков, а за член е прикачен и адмирал (вече) Дичо Узунов. Един ден в кръга на шегите проф. Янков се обръща към адмирал Узунов:

– Дичо, ти си един голям парадокс на тази конференция.

– Защо бе другарю професор, не схващайки намека на Янков – ето вие извънреден представител....

– Не бе Дичо, ти не ме разбра. Става въпрос, че ти си адмирал без да си моряк и се занимаваш с Международно морско право без да си юрист.

За Радев/Ръби, случая разбира се е истински. Накратко:

Ръби е вече в БМФ помощник капитан на, ако не се лъжа, на м/к "Бачо Киро"



или на "Г.С. Раковски". Във всеки случай кораб от линейните. Кораба се товари в Бургас и капитана, подведен от името кап. Радев, го оставя да товари многото различни конусаменти "соло". След някой и друг ден идва от Варна в Бургас и като вижда изпълнителния товарен план се хваща за главата. Вика го и възмутено му казва: "Как може така бе Радев, да натовариш желязото върху консервите? Отговора на Радев е колкото невинен толкова и септъл (сиреч прост) – "ами на, другарю капитан – глава".



Публикувал **Макето** в "коментарите",  
през курсанските години известен като НикОлов,  
**а сега – Кольо Дековски,**  
но аз (блогъра РумТот) реших да го извадя на светло...

### Неизвестен факт от предишните животи на един от нас

кап. I ранг (з) инж. Румен Тотев, кл.отд. 121



Е, аз, който много не вярвам в теорията за преражданията – бях опроверган... В известния ви алтернативен блог на випуска (с автор небезизвестния ни тенекеджия Мишо Бояджията) бе публикувана стара снимка, на мен неизвестно от къде изровена, на нашия добър другар Никола Дековски. Но явно снимката е от някой негов предишен живот, когато е бил с името Ник Македонец. И в този си живот той пак е бил моряк, но не механик – тогава явно такава професия е нямало!

Но, съдейки по името, явно пак е произхождал от древните македонски земи, за които сега се пише в нашата WSW съседка Македония... А може и да е бил първоначално някой пират или капер, който като някои други се е издигнал и до височайшето помилване на краля, след добра сделка с него...

Но – приликата в мустака и усмивката е огромна! Тъй дръж Коле, ние те обичаме.

### Войнишки и курсантски бисери

кап. I ранг (з) инж. Димитър Игнатов, кл.отд. 121

1. Или всички с шинели, или никой без шинел;
2. Ставането е сутрин, точно в пет, независимо колко е часът!;
3. Не ме правете на луд, аз да не падам за първи път от Марс!;

4. Военното възпитание съществува и в други държави, в това число и чуждестранните;
5. Всички по окопите, а останалите след мен...;
6. Ще дойде турското БНА и ще ви нагласи, докато спите Г-н Редник!;
7. Глей го ония! Стърчи като прасе в рядка кал!;
8. Построили сте се под формата на буквата... на буквата... Абе нема такава буква, бе!;
9. И запомнете, командирът на батальона не ходи пеш, той взима със себе си ГАЗ – 66 или заместник-командира;
10. По време на поход на войниците се полагат по 20 грама масло: 15 грама сутрин и 15 – вечер....;
11. Вие тук си спите, а там Родината я засипва снегът;
12. Алфа, бета и гама лъченията при ядрен взрив не могат да проникнат през вашата униформа. Най-много да минат през шубата и да стигнат до потника, не повече! Така че, при ядрен взрив изобщо не се притеснявайте за радиацията;
13. Какво?! Къде си бил? В тоалетната? Абе вие още малко и на театър ще почнете да ходите...;
14. Прострелката на автомат Калашников се извършва по мишени, представляващи картонен квадрат от черна хартия с размери 20 на 30 сантиметра...;
15. Отивам да пусна една вода и да пия една такава;
16. Сирените вият, звънци, тревога, а той какво: в тоалетната – събул ми гащите, извадил ми го и пикае ли, пикае;
17. Не се движите по квадрат с четири страни така, че да се образува кръг!;
18. Искам сега да си легнете културно и грамотно;
19. Моята фамилия е майор Иванов.;
20. Ей, какво правите в телевизионната зала?  
– Гледаме видео  
– А, защо работи телевизора?;
21. Гората се счита за непроходима за танкове, ако дебелината на дърветата е три пъти по-голяма от теглото на танка... ;
22. Майорът никога не бяга, защото в мирно време бягащият майор предизвиква смях, а във военно – паника...;
23. Автоматът работи така: едно, две, три и... вас ви няма.;
24. Курсант, не правете умни физиономии, не забравяйте, че сте бъдещ офицер...;
25. Летят **n** самолета. Нееее, **n** е много. Летят **k** самолета... (из задача във военно училище);
26. Не ме принуждавайте да лишавам вашите бъдещи деца от баща;
27. Г-н старшина, скъсан ми е чаршафа  
– Ами обърни го от другата страна!;
28. Бързо ринете снега, докато не се е разтопил;
29. Вчера погледнах под вашите кревати. Въобще не ми е ясно как живеете там...;

30. Този отровен газ предизвиква главоболие в ставите и костите...;
31. Кой беше школьника, дето го запомних сутринта?;
32. Не е необходимо да се мият коридорите ежедневно. Достатъчно е всяка сутрин;
33. Окоп – открита яма за спане в условия, близки до бойните;
34. Мините биват танкови и противотанкови;
35. Г-н Старшина, имам дупка в ботуша и влиза вода!  
– Аз, колко пъти да те уча, бе. Пробий още една и да излиза;
36. И така колеги, не се притеснявайте да работите с източници на радиация. Това е напълно безопасно. Ето например някои офицери от флота седят по 3-4 години на атомните подводници, а в това време жените им раждат съвършено здрави деца;
37. Не палете машините преди да сте се качили в тях!
38. Някой ми е откраднал единия ботуш и ако видя утре някой с три ботуша да му мисли!;
39. Ботушите се чистят вечер и се надяват сутрин на свежа глава;
40. Всеки да затвори всичките прозорци!;
41. Храст – съвкупност от клони и листа, растящи от една точка;
42. Повтарям един милион се пише с шест нули, а половин, с три нули!;
43. Да се изгасят всички културно-информационни приемници от светлинен и друг тип!;
44. Ти може да не блестиш с ум, но обувките ти задължително трябва да блестят.;
45. Каква е тая работа бе, другари курсанти – днес едни, утре други, всеки ден едни и същи?!;
46. Куршумът лети, докато го бутат газовете от цевта. След като спрат, той пада на земята;
47. Когато покрай вас мине куршум, внимателно разгледайте устройството му;
48. Бомбите падат не само на сушата, но и по островите!;
49. Забранявам употребата на алкохол по време на отпуската. Ако някой реши да наруши заповедта ми, да пие като за последно;
50. На стената трябва да пробие дупка колкото монета от 2-3 стотинки;
51. Защо си такъв брадат, бе? Като малък не са ли те учили да се бръснеш?;
52. Пътуването с войскови камион става само по един начин: В камиона не се пуши, не се накланя през каросерията, не се подсвирква на минаващи девойки – само се седи и се пътува с камион;
53. Имате на разположение 5 минути... Остават ви още 4 мин. и 99 сек.;
54. Може да няма ред, ама трябва да се спазва;
55. Представете си, че сте наред полето и изведнъж зад ъгъла излиза танк. Какво ще направите...;
56. Като няма вода, ще си пълните манерките и ще ги държите в шкафчетата. Една манерка мие едно лице и два крака. Който довечера няма вода в манерката, ще му я излея на главата! Ясно ли е?;

57. От половин час те гледам как ходиш по плаца с ръце в джобове – в едната баничка, в другата цигара!;
58. На тази стена ще закачите Петимата от РМС. Те са десетина души, ще се хванат...;
59. Никой да не се качва в камионите преди да са дошли...;
60. Не използвайте клещите като чук и... обратно!;
61. Сега отивам за риба... Ако нищо не хвана, тежко ви и горко!;
62. Който е прост и не помни, да си записва като мен! Аз имам две тефтерчета!;
63. От пет минути те гледам, как половин час се размотаваш!;
64. г-н Старшина изгубих си иглата...  
– Абе аз колко пъти да ви казвам личните вещи да си ги надписвате;
65. Бегом марш от мен до другото дърво...;
66. Преди да ми кажете нещо си погледнете пагоните, после погледнете моите и направете разликата;
67. Няма да кажа кой говори, само ще го погледна!;
68. Който е тъп и не може да запомни текста на песните нека си ги записва, като мен!;
69. Варосайте бордюра в черно!;
70. Проверете дали има дежурен по караула! Ако няма – изпратете още един!;
71. Обърнете покривката, за да не се виждат дупките!;
72. Влез в строя за да не те вали дъжда!;
73. Да се съберат всички хартийки, листа, стъкла и камъни, да се поставят в кашон от кутия за обувки, да се запалят и изгорят;
74. Мое да си вишис, мое да си даже и среднис, мое дипломата да ти е колко портало, тука командва старшината;
75. Навън е три метра сняг до колене;
76. Хем ме виждаш, че идвам, хем продължаваш да спиш!;
77. Войнишката трапеза не е вкусна, тя е калорична. Тя не се яде, тя се усвоява от организма!;
78. Заклучи вратата и ми донеси катинара!;
79. Ааа, и аз много разбирам от компютри. Нали сега е на мода лазерният компютър?;
80. Ами ако бях минал аз или някоя друга кола от там... Аз никого не наказвам безнаказано!;
81. Не ме гледайте така! Както съм добър, така ще обърна нещата на 360 градуса. Кат говориш с мен ще мълчиш;
82. Преподавателят:  
– Летят 100 изстребителя и 200 бомбардировача. Всичко 400 самолета  
– Не се получава, др. полковник!  
– Аз така, приблизително...
84. Противогазът се поставя на лицевите части на лицето;

85. Тази ръжда да светне;

86. Сега е тъмно, и може-би няма да ме чуете;

87. Ще копаете от мен до другото дърво!;

88. Старшината: На бегом, и който тръгне последен е педераст. Аз съм след вас. Нищо не знаете вие. Знаете ли какъв менингит върлуваше през войната? Знаете ли какво е менингит? От него или се умира или се полудява. Аз съм го карал два пъти...

### **За "РЪБИЗМИТЕ на кап. Радев**

**кап. I ранг (з) инж. Димитър Игнатов, кл.отд. 121**

1. За парада 09.09.67 г. лагеруваме на палатки до софийския затвор. След обяд, пазаруваме на опашка в лавката. Влиза Ръбатия и застава пред продавачката: "Как е другарко, създават ли Ви проблеми курсантите?" Тя отговаря отрицателно. Ръби възкликва: "При такава хубава жена всички са кротки." Жената смутено отговаря: "Но моля Ви се, аз съм стара – на години!" Ръби, с апломб към всички: "В морето стара риба няма другарко!" и напуска лавката. Жената се смущава още повече, а ние сме удовлетворени от поредния "ръбизъм".
2. Рота ШЗО провежда гребане до Златни пясъци. Ръби провежда инструктаж – да се пази военната тайна и не се разкрива самоличността. В строй "фронт" лодките десантират на плажа. Всички по плувки се пръскат "на лов". В определеното време Ръби застава до лодките, но половината рота я няма. Тогава КОМАНДИРЪТ взема от лодката фуражката си – нахлупва я и се провиква: "Рота ШЗО, стро-о-ойй се-е-е!"
3. След като се уволни от флота Ръби плава като капитан на търговските кораби. Пътувайки в автобуса, вижда позната жена на мястото за бременни и се провиква: "Как е другарко, ще раждаме ли?!"



**кап. I ранг (з) инж. Димитър Игнатов – Графа, кл.отд. 121**

### **РЪБИЗМИ**

**инж. Христо Калев, 111 кл. отделение**

Командир на т.н. "школници", обучаващи се и служещи на територията на Морското носеше прякора "Ръбатиет". Той имаше много особен стил на изразяване – казаното от него почти винаги можеше да се разбере в съвсем различен смисъл. "Бисерите" му се предаваха от школниците към нас, курсантите, понякога "украсени" и "допълнени". Така беше образуван фонда от "ръбизми". Според легендата,

един от школниците вижда в умивалнята някакъв мъж с насапунисана глава, който бръснел косата си. По него време това било съвсем необичайно – дори остригването се приемало като тежко наказание. Без да се заглежда внимателно в него, школникът се развикал към другите: "Кой е този ръб, който бръсне главата си? За свой "ужас" чул познатия глас: "Този ръб, школьник..., е твоят Командир".

Ето и някои "ръбизми", неспоменати от другите участници в блога:

1. Отива към днешния и започва да свири с уста "Въздушна тревога". Последният го гледа смаян и не знае как да реагира. Командирът е възмутен: "Вие, другарю школьник, защо не изпълнявате командата? Ако ни нападнат ненадейно, непременно трябва ли трябва да чуе или съобщение по радиото?"
2. "Отидохме с школниците в Русе. А пък те – неотразими любовници. Изпо.....аха цяло Русе, начело с Командира!"
3. По време на отпуск, школьник минава край дома на Командира и вижда, че жена му пренася току-що донесените им въглища. Предложил ѝ помощ. Когато свършили, тя му благодарила и го попитала за фамилията му. Не ѝ я казал и си тръгнал. На другия ден, пред ротата, Командирът обявил каква благородна постъпка е извършил неизвестен школьник и заповядал той да излезе пред строя. Когато това било направено, дал команда: "Рота, мирно! Изказвам благодарност на школьник ..... от името на жена ми!"
4. Ротата не марширува в такт. Командирът се ядосва и вика: "Така ли се марширува? Влезте с крак в тъпана!"

### **Случки**

**инж. Христо Калев, 111 кл. отделение**

1. Още в първия ни ден в Морското, едва запознали се с младшите си командири и току-що получили униформите си, бяхме вдигнати по тревога. "Залегнете край оградата!" – изкомандва ни Чоби (ст. II ст. Чобанов). Готово! По едно време Чоби се обръща към един от нас: "Защо краката ви са към оградата? Врагът ще ви издърпа през нея. Или най-малкото – ще ви убие, тъй като сте с гръб към него!"
2. Пред строя Чоби се обръща към един от нас: "Снощи ви проверих карабината. Защо не сте намазали ложата? Знаете ли какво ще се случи с вас, ако ръждяса?". Последва оправдание: "Ама аз...". Чоби, през смях: "Още ли не сте разбрали, че ложата е дървена и не може да ръждяса? Затова и не се маже!". Дружен кикот!
3. В първи курс командирът на ротата каплейт. Апостолов ни проведе една интересна "етична" беседа. Предупреди ни да внимаваме при връзките си с момичетата, защото може сериозно да пострадаме като един наш "колега". След това, под строй, един по един, минахме да наблюдаваме под микроскоп една "срамна" въшка.
4. Пак в първи курс по време на сесията, каплейт. Апостолов ни шокира пред строя с изявлението: "Другари курсанти! Оказа се, че в нашата рота има "обратни". Разтвори една тетрадка и започна да чете: "Аз курсант..., съм готов да дам



всичко, дори и едно д..., на този, който ми услужи със записките си по...". Оказа се, че тетрадката била намерена под възглавницата на "колегата" при всекидневния преглед, и то в присъствието на началника на Училището.

5. По време на участията ни в общовойсковите паради на строевата подготовка, провеждащи се в София, за нас възникна неочакван проблем. Излезе мода сред софийските момичета да режат лентите на баретите ни. Често пъти сме се чудили как успяват да направят това, без да ги усетим.



инж. Христо Калев, 111 кл. отделение

### **Коментар към предложението за предлагане на хумор**

к.т.н. инж. Михаил Бояджиев, 111 кл. отделение

Ето няколко бисера от устата на легендарния **кап. Радев**, началник на ШЗО:

1. Другарю курсант, защо сте гумен в строя? (Когато курсантът е с гуменки)
2. Кой живее в това шкафче? (Когато пита чие е това шкафче)
3. Заповядва на зам.-началника на ротата: Другарю капитан, водете ротата на плаца на ръце! (Иска да каже, с автоматите да изпълнят хватката "На ръце")
4. Назначава кап. Радев караул да пази хеликоптер за ВИП офицери на футболното игрище. ВИП офицерите си свършват работата, качват се на хеликоптера и той излита. Караулът стои на място, защото по устав не може да напусне поста си без смяна. Идва Кап. Радев при караула и го пита: "Другарю курсант, къде е хеликоптера?" Школникът му отговаря: "Излети, другарю Капитан." А той: "Плаща младежо."
5. Занася се кап. Радев с една не много млада жена, която се засяга най-вече за възрастта си. А той: "Другарко, в морето стара риба няма."
6. Един школник си направил партенки от стара матроска фланелка. И го вижда нашият човек, казва му: "Момче прибири си матроската фланелка, че се вижда от панталона."

А ето някои шури басове, които си правехме в 111 кл. отделение:

1. Мухи Бояджиев, тази куха чутура глупава се хваща на бас с Наско Вълканов да изяде 100 целувки и то без да пие вода. Баса се изпълнява на плажа в неделя по време на градска отпуска. Мухито стига до 10 та целувка и се моли на Наско да си пийне малко морска вода. Наско се смилява, разрешава. Но Мухито изядва само още две целувки и се отказва. Но циркът продължава и по-късно, когато Мухито отива на уговорена среща с приятелката си. Може да се предполага, че е бил като реактивен самолет!, но кой знае...?

2. Същият герой се хваща на бас с Вилю Лозенски този път да изяде 5 (пет) кутии с локум като може да си пийва водица. Михито геройски се сражава с локума, въпреки, че при повечето от кутиите той е залепнал към хартията и по необходимост трябва и тя да се яде. Този път той се представя по-добре, стига до последната кутия като му остават само още три локума до края. И тук той се предава. Но Вилю проявява благородство и му признава, че е спечелил баса. Казва му: Тези локуми са много залепнали за хартията и не могат да се изядат.

3. Панко Зафиров се хваща на бас с незначителен кой си да изяде 3 фасада кисело мляко, от тези голямите фасади, които са по 5-6 кг всяка. Представя се блестящо, изяжда с удоволствие всичко и пита за още.

От механиците на 300-та класни отделения имаше един Баев, който имаше няколко баса:

1. Да изяде 36 кюфтета и направи 20 коремни на лоста. Спечели баса.

2. Да изяде един шинел. Спечели баса като го разкъса на парчета и ги изяде всяко с обикновената храна.

3. Да изяде една барета. Загуби баса – изяде плата, смачка петолъчката и я глътна, но с пружината не можа да се справи.

По време на кандидатстването в Морско училище всички спяхме в общи спални помещения за 50 – 60 души. Там Боби Угъра беше в стихията си, като организираше бой с възглавници отборно или безотборно.

През новобранския период в първи курс, когато се правеше "Ставай, бързо ставане" една сутрин Дамянчо (Христо Дамянов) вместо холандката на главата си нахлузи крачолата на панталона. И ни отне поне 10 минути да издърпаме крачолата от главата му и го спасим от задушаване.

Истински цирк беше когато някой имаше рожден ден. Дневалният нощна смяна предварително напълваше мивката с вода и при изсвирването на тръбата за ставане мъжкарите тутакси се спускаха, хващаха жертвата за глава, ръце, крака и започваха да я носят към водата. Не знам дали това беше морски обичай или традиция. И тогава горкият рожденик започваше яростна и неравна съпротива чрез ритане, блъскане, хващане за легла, врати и пр. Но напразно, не след дълго той беше мокър до кости.

### **Весело за нашия "РАБОТОДАТЕЛ"**

**к.т.н. инж. Михаил Бояджиев, кл.отд. 111**

1. Архимед лежал във ваната си и хрупал замислено ябълки. Изведнъж се досетил: "На всяко тяло, потопено във вода..." "Еврика!" – извикал той, хвърлил ябълката и изскочил гол на улицата, забравяйки да затвори крановете.

На по-долния етаж бил апартаментът на Хераклит. Скоро от тавана потекла вода. "Всичко тече!" – констатира философът и записал гениалната си мисъл на последния сух лист.

Още по-долу живеел Талес, преселил се неотдавна от Милет. "Всичко е вода!" – заключил той, когато виждал как апартаментът му се пълни, и влязъл в историята като основоположник на стихийния материализъм.

А подхвърлената ябълка летяла със скорост, близка до тази на светлината, и след време паднала върху главата на почиващия си Нютон. Той се сепнал...и открил закона за гравитацията.

**Извод:** Трябва да считаме Архимед като съавтор и на други важни закони.

## **2. Трети закон на Архимед**

Колкото по-лека е една жена, толкова по-тежки са разходите по нея.

## **3. Допълнение към закона на Архимед**

Запомнете го от мен за вечност:  
Всяко тяло, потопено в друго тяло  
**губи твърдост и изхвърля течност.**



**к.т.н. инж. Михаил Бояджиев, кл.отд. 111**



## Снимки

### Снимки от курсантското време на навигаторите

*Снимки от времето на лагера "Морска практика" в Атия лятото на 1962 год.*



*Гребно-ветроходен поход: на бака на първата лодка Петко Русинов, на кърмата ротния командир кап.лейт. Васил Апостолов (Гаича). Посещение на о-в Болишевик.*



*В устието на р. Ропотамо. В Атия – пред палатката група навигатори.*



*На екскурзия с момичета от Медицинския техникум – пролетта на 1963 год.*



*1963 г. на разходка до Аладжа манастир; 1963 г. на УК "Вапцаров" със ст. л-т Асен Панков; 1964 г. Курсанти-навигатори на практика на м/к "Варна".*



1963 г. – на тревата в Морско училище; Пред Пантеона през лятото на 1963 г.,



Септември 1965 г.: Тържествен обед след производството на випуска "нулите";  
Младшите командири от випуска са произведени мичмани.



1965 год. края на лятото; Знаменосеца на ВНВМУ мичман Иван Филипов и асистентите мичмани Михаил Бояджиев и Иван Ненчев.

### **Снимки от курсантското време на механиците кл.отд. 121**



В първи курс на УК "Вапцаров" със ст.лейт. Васил Христов; Любо Димитров; ...  
Снимки от времето на лагеря "Морска практика" в Атия лятото на 1962 год.





*6 различни снимки; последните 2 са по време на похода, в Райското заливче.*



*В лагера пред централния затвор за парада на 9.IX.1962 г.: Пред палатките, След парада заедно с легендарния готвач бай Борис.*





*Във 2<sup>ри</sup> курс тържествен строй "За почит! отпред (т.е. в края на редицата) е Къци Гергьовски; В снега пред централния корпус в трети курс.*



*Първата е в лодъчна магазиня, а втората Сарията и Любо отбиват "непоряд", Любо ползва сериозно оръжие; следващите сме 2<sup>ри</sup> курс, на военния кей, по време на практика на военните кораби; Миладимата и снежни топки.*



*Тук лодките са ЯЛ-6 и къде на гребла, къде под паруси – учим се на моряклък ...*



*А понякога – само се показват перки !! И някои други мъжки части...*



*Добра колекция снимки – оркестъра на ротата! На различни места...*



*И на сцена, и на "морската пътечка"... А долу – е оркестъра на Морско училище...*





4 снимки от курса по леководолазно дело. С известния леководолаз Кирил Лясков и преподавателя ни по "Живучест" кап. Костадин Янков...



1964 год.: Четири снимки от практиката на м/т "Янтра".



А тук – Колето Бóрисов показва стилни фигури; вдясно Боца и бат Вили в традиционна поза на футболното игрище (бог да ги прости...) и до тях Недялко... снимка в лодката, аз пак със SELGA-та



Вече сме в IV-ти курс. Вальо и Любо тренират за среща с Гевеза, май... На балкона играем бридж, аз със "SELGA"... Любо чертае с бинтован череп, а до него коте...



1964 год. пролетта, кл.отд. 121 съвместно с момичетата от Медицинския техникум, Варна на екскурзия в Русе.



11 снимки от екскурзията ни до София, явно когато сме на Витоша, сред снега: 2 общи снимки с ротния татко Сом!! 3 снимки на "парти", Любо с "мобифон"



Тук фотосесия "На покрива е Любо". Е – с Вальо Русев, те си бяха приятели. Но и котето пак се показва! Явно и то е в кръга "приятели".



Е – това е едно от знаменателните събития в четвърти курс, 1965 година, пролетта. Сватбата на Митко Майстора (и той отплава в отвъдното, бог да го прости...) с Росито.



3 снимки от времената на практиките ни на търговските кораби.



Четири снимки от баскетболната "кариера" на Никола Николов (Дековски де...)

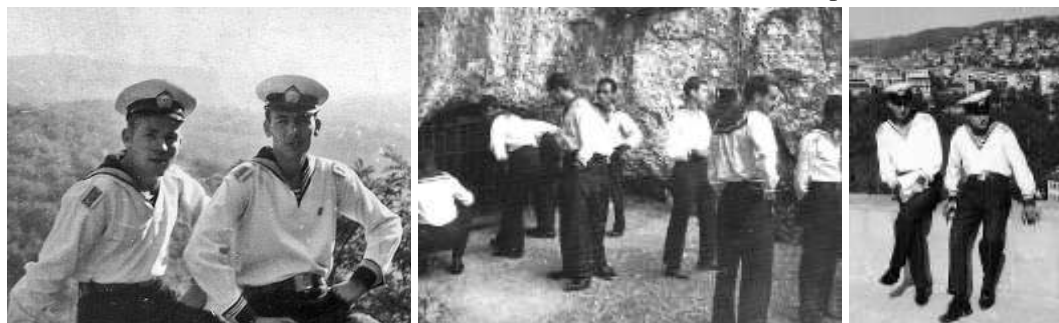




*Айде – в V-ти курс; следва Миладинаката (мичман) и Ваньо Гьонов (и него – бог да го прости...); на следващата – отива му на Любо мичманката; и една група.*



*Две снимки от 1966 год. – подготовка на дипломните работи*



*Три снимки от преди производството из Стара планина.*



*Строени на самото производство в двора на ВНВУ "Левски" в Търново и снимка с присъствалите на производството Т.Живков, генерали и другите официални лица*



**Снимки от курсантското време на корабостроителите-корпусници**  
**кл.отд. 111**



*Пролетта на 1962 год. в шлюпочна магазия; В лагера за "морска практика" Атия обучение по плуване. И на двете снимки взводният командир кап.лейт. Сава Савов.*



*Първата снимка е по време на отпуските от лагера "Атия". Втората снимка е през 1963 г. – група курсанти в Морската градина, по време на градски отпуск.*



*Във II-ри курс с взводния им командир кап.лейт. Николай Ангелов; В лодъчна магазия на ВНВМУ с ротния ни командир кап.лейт. Владимир Здравков.*



*1962 год. Първите две снимки са в градски отпуск в Морската градина.*



1964 год. – Три снимки (заедно с горната в дясно) Посещение в Корабостроителен и Кораборемонтен завод "Иван Димитров – Русе. Класното отделение на екскурзията до Русе В автобуса по време на пътуването до Русе.



1964 год.: Първа снимка на практика в "Корабостроителен завод "Георги Димитров" – Варна. Втора снимка на практика на кораб от БМФ с ротният командир кап.лейт. Владимир Здравков и преподавателят Йордан Працинков.



1964 год. Тържествен марш на техническата рота по случай клетвата на випуск 64-69 година, начело е взводният командир кап.лейт. Георги Белчев. 1963 год. занятие по гребане на Ял-10 с командир на лодката е мичм. Христо Йосифов.



1965 год. – Тържествен обяд за 9.IX.1965 год.



1966 год. Гласуване на изборите за V-то Народно събрание. 1966 год. Практика в Корабостроителен завод "Георги Димитров" – Варна.



1965 г. мичм. Дончо Донеv с курсанти от подчинената му рота и мичм. Костадин Йосифов. 1966 г. мичм. Дончо Донеv и Димитър Миладинов излизат в отпуск.

### Снимки от курсантското време на корабостроителите-механици кл.отд. 112



Четири снимки от лагера в Атия; лятото бе уникално и станахме приятели.





*В лодъчна магазия и обучение по гребане и ветроходство; 1964 г., в края на трети курс, отиваме на практика в ККЗ "Георги Димитров".*

### **Снимки от курсантското време на "бакинците"**



*Курсантите в I-ви курс Огнян Стоилов и Христо Градинаров; В лодката – гребният отбор на българските курсанти почти винаги бе на първо място.*



*Част от II-ри взвод заедно със съветски офицери на 9.V.1962 г. Трима приятели: Любомир Маслинков, Стамен Георгиев и Огнян Стоилов. Дневален – Огнян Стоилов*



*Краят на м. XII.1961 г., момент от церемонията по полагане на военна клетва: Курсантите Огнян Стоилов и Христо Градинаров се подписват в клетвения лист.*



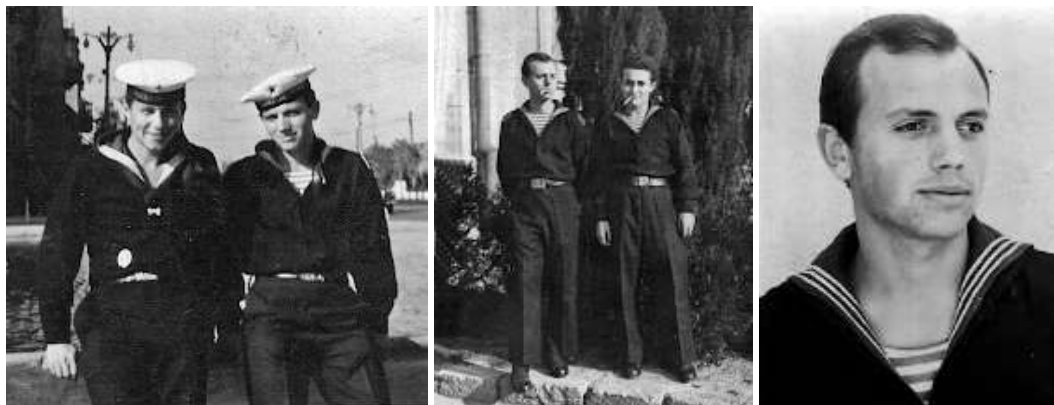
*Януари 1962 год. отпуск в София; В отпуск в Баку Огнян Стоилов с Иван Димитров.*



*В района на училището Огнян Стоилов с Милан Мартинов. В клас – Огнян Стоилов.*



*Христо Градинаров с приятели, в двора на училището в I-ви курс.*



В отпуск в Баку Огнян Стоилов с курсант от ГДР Юрген. В района на училището Огнян Стоилов със Светлозар Петров. Курсантът във 2-ри курс Огнян Стоилов



Лятото на 1962 год. – П-ри взвод по време на практиката в бреговата батарея в Обзор на плажа на гр. Бяла; Квартета в съпровод на акордеонист и трима китаристи на прегледа на художествената самодейност на Касписката флотилия – 1963 год.



1962 г. Христо Градинаров в лодката в Каспийско море; и пак с приятел. През втората година на обучението на "бакинската група..."



1963 г. – изпращане на Огнян Стоилов на гарата в София. 1963 год. в района на училището Огнян Стоилов с Богдан Караденчев и Николай Косев.





Процална снимка на курсантите пред паметника на патрона на КВВМУ Сергей М. Киров с командването на Чуждестранния факултет и част от преподавателите им, най-вдясно седнал – ротния им командир кап. II ранг

Копилов, курсантите от дясно на ляво: първи ред – Петко Кънчев, Стамен Георгиев, неразпознат, неразпознат, Бранимир Добрев, Камен Тодоров, Йосиф Марков, Митко Георгиев, Стефан Филчев, Огнян Стоилов,

Николай Ачков; втори ред – Стефан Аврамов, Петър Кирилов, Страшимир Урдарски, Младен Минчев, Румен Симеонов, неразпознат, Добрин Добрев, Милан Мартнов, неразпознат, Павел Владимиров, Светозар Петров; трети ред – Първан Марков, Тодор Стаменов, Христо Градинаров, Стойчо Стефанов, Иван Димитров, Христо Христов, Георги Ребров, Петър Серев, Димо Динов, Николай Косев, Вълкан Цветков, Любомир Маслинов, Господин Тодоров, неразпознат. Снимката е направена в Баку на 20.VI.1963 г. Долу – надписът на гърба на снимката с подписите на Началника на факултета кап.

I ранг Лизихин и Зам.-началника по полит. част кап II ранг Денисенко.

Снимки от следващите години



1971 г.: Петър Венков с Галя и Кольо Дековски с Николина; Кл.отд. 121 на първата среща на випуска



1971 год.: Различни моменти от срещата на кл.отд. 121 в ресторант.



1976 г. Посрещане на Началника на ВНВМУ "Н.Й. Вапцаров" кап. I ранг Халачев; С падане на колене почитаме паметта на съвкупника ни Янаки Бараков, загинал с м/т "ЛОМ" през 1972 год. пред Одеса. Пред учебния корпус заедно с някои от командирите ни.





1976 г. Пред Пантеона заедно с някои от командирите ни; Кл.отд. 111



Среща на бакинците в Пловдив 1981 г.; Около 1990 г. Христо Градинаров – директор на пристанище Русе, един от "бакинската" група.



2001 г.: Випуска пред паметника на Никола Вапцаров и Класно отделение 121



2001 г.: Касно отделение 111 и групата "бакинци".



2006 г.: Випуска пред паметника на Вапцаров и Класно отделение 121



2006 г.: Кап. II ранг (з) Драгомир Янев и Георги Иванов поднасят венец пред паметника на Вапцаров; Кап. I ранг (з) доц. д-р Иван Филипов и к.д.п. Янко Димов поднасят венец пред Алеята на преподавателите.



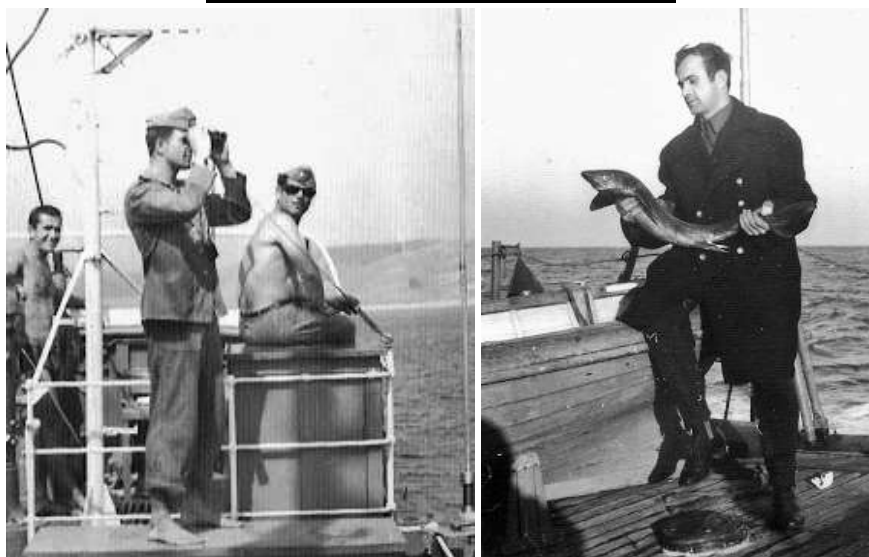
2006 г. в ресторанта на хотел "Гладиола": Част от навигаторите и механиците.



2006 г. в ресторанта на хотел "Гладиола": Част от корабостроителите-корпусници и корабостроителите-механици



Снимки на Димитър Игнатов, от кл.отд. 121, през времето на службата му в Хидрографска служба, ВМФ:



1967 год.: На плаване с хидрографския кораб Б.№ 501 Митко на "работното" си място на мостика.; 1968 год.: Има и такива риби в Черното море – "черноморска акула"!!



1968 г.: На кърмата на хидрографния кораб в Созополския залив; В Лъджата (сега ТЕРЕМ ЕАД "Флотски арсенал") снимка на кораба с увольняващия се набор.



1969 г.: Пред фара на о-в Болиевик (сега Св. Анастасия); Механика Игнатов "случайно" в машинното помещение пред агрегата ДМ40; Механика Игнатов пак на "работното си място на мостика" по време на плаване





1970 г.: Сбор на "младите" запасняци Тинко Колев (правия, дето се е изтъчил) и Павката Финджеков (горе седнал); 1974 г.: "Минна постановка"; 1975 г.: Оглед и ремонт на фар "Галата"



1974 г. При фар "Калиакра" с делегация от ГДР (вече бившата източно-германска държава); 1975 г. Пак с делегация, може-би съветска, на Маслен нос.



1986 год. На Шабла при полагане на подводен звуков маяк (ПЗМ); 1987 год. Кап. II ранг Игнатов с български и съветски офицери на Шабла при полагане на ПЗМ.

**Бележка към всички снимки:** Снимките съм получавал от много колеги. При това не съм сигурен дали те са авторите на всички снимки, получени от тях. Поради това няма да обявявам от кого е получена всяка отделна снимка.

