

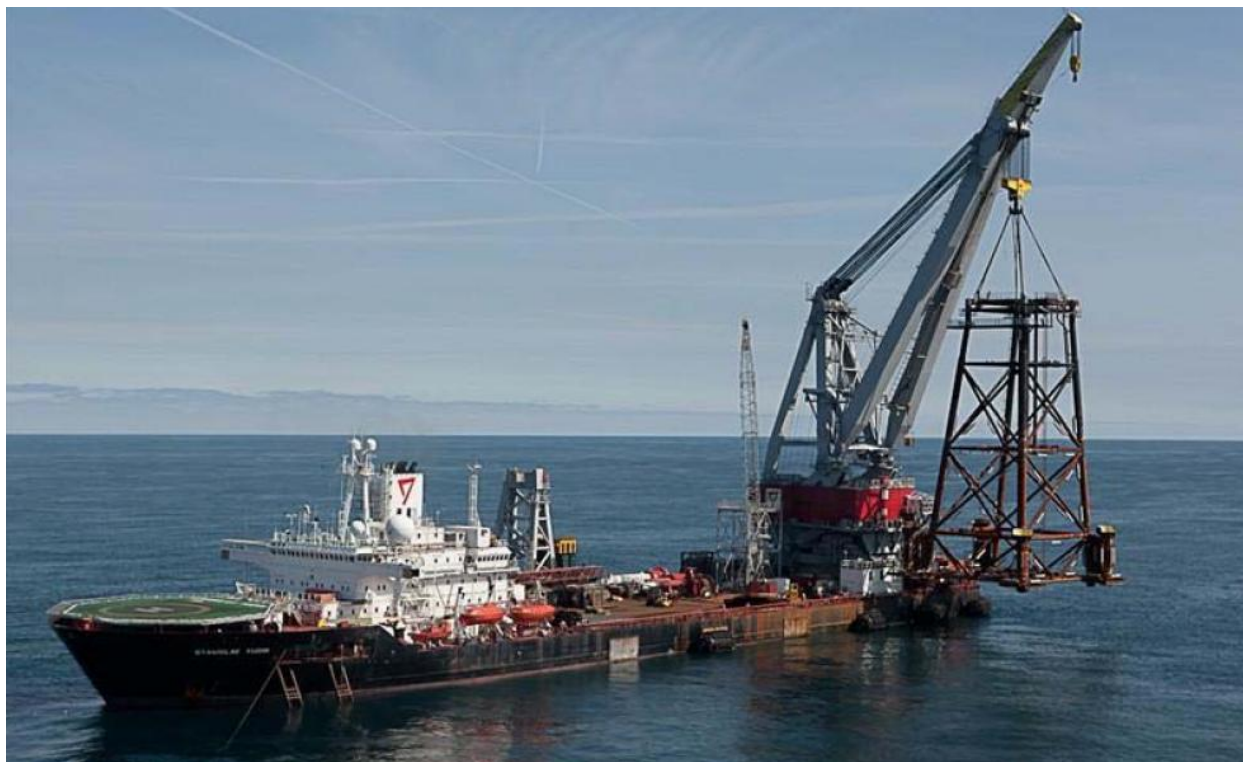
## МОМЕНТИ ОТ ИЗГРАЖДАНЕТО НА ГАЗОДОБИВНАТА ПЛАТФОРМА „ГАЛАТА” – ЧАСТ 2

(Продължение на Част 1)

### 4. Монтирането на платформата на морското дъно

В очакване на пристигането на буксирния състав с жакета, корабът-тежкотоварен кран Stanislav Yudin се беше закотвил с осем котви до позицията за монтиране на жакета върху морското дъно. Позицията беше на 13.4 мили по пеленг 124<sup>0</sup> от фара Галата, на дълбочина на морето 35 метра.

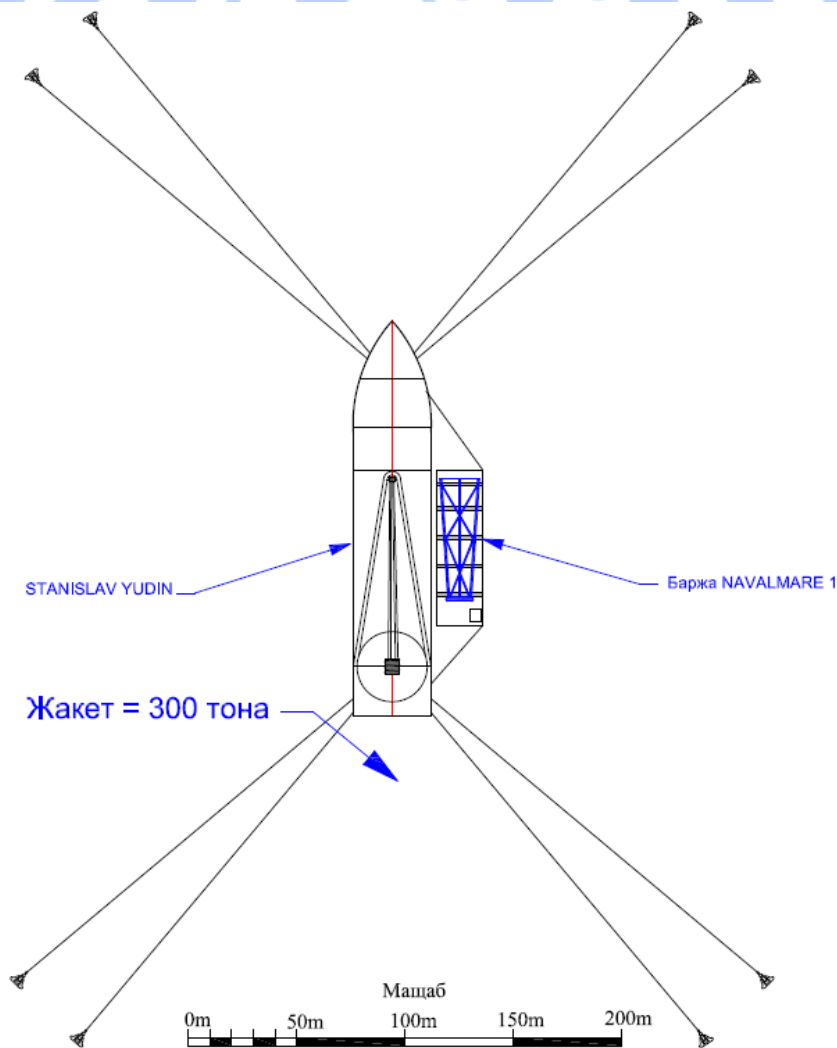
Този кораб щеше да приеме баржата Navalmare 1 на борд, след което с помощта на огромната си стрела с товароподемност 2500 тона щеше да вдигне жакета и да го постави на морското дъно.



*Корабът Stanislav Yudin инсталира жакет с помощта на крана си*

Както се спомена по-горе, корабът се беше закотвил на 8 котви. Рамите на двете носови леви котви се виждат на горната снимка. Естествено, никой плавателен съд не може да се закотви самостоятелно на 8 котви. Това е просто физически

невъзможно. Корабът Stanislav Yudin беше пристигнал с влекача за котвени операции „Нефтегаз“. Котвите на Stanislav Yudin бяха доста по-големи от стандартните и освен това бяха офшорен тип с повишена държаща способност. Закотвянето на Stanislav Yudin и поставянето на баржата Navalmare 1 на борд е показано на чертежа на *Фиг. 1*. Влекачът за котвени операции „Нефтегаз“ разнесе котвите и техните проволки в предварително набелязаните позиции, корабът Stanislav Yudin се центрова на мястото с помощта на притегляне и отпускане на котвените проволки и високоточна диференциална GPS навигационна система.

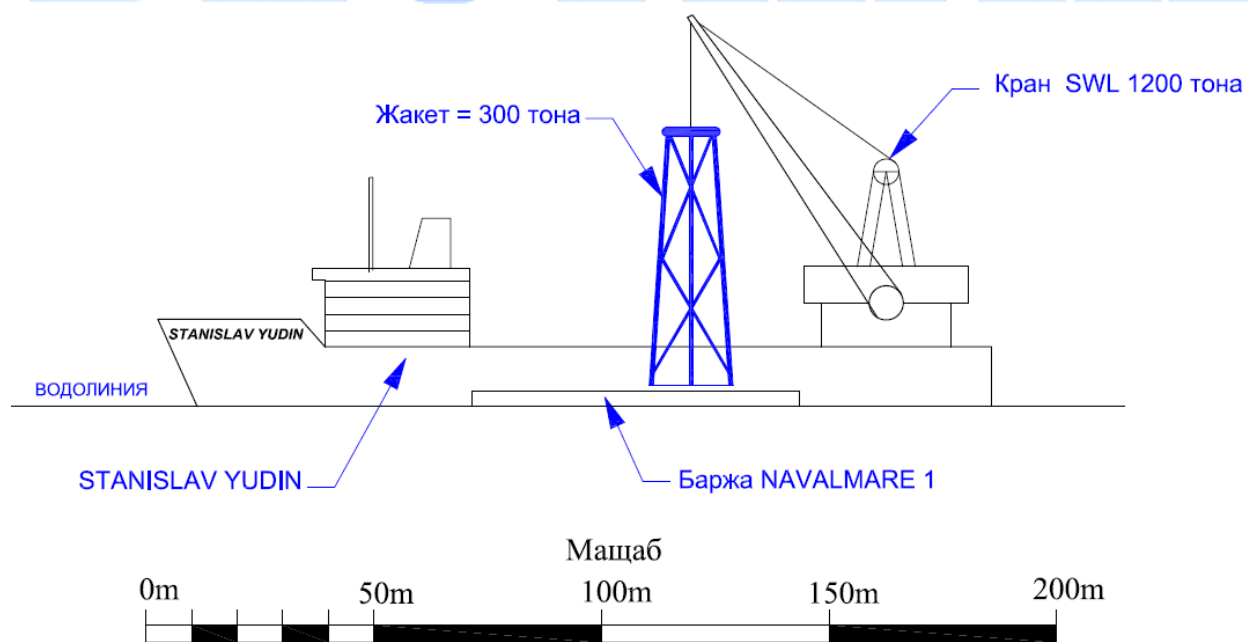


*Фиг. 1 – Схема на закотвяне на Stanislav Yudin*

При приближаване на буксирния състав към кораба Stanislav Yudin, последният поиска баржата и влачещия я буксир „Михаил Добров“ да се установят на място и

да не влизат в зоната на котвите с техните проволки. Влекачът за котвени операции „Нефтегаз” пое баржата от „Михаил Добров” и я швартова на десния борт на кораба. Причината за това беше поради незнанието на „Михаил Добров” на точните позиции на котвите и котвените проволки, което би могло да доведе до заплитане на проволка около гребния му винт, скъсване на котвената проволка и прочее.

Със заставането на баржата на борт на Stanislav Yudin, тежкотоварният кран беше развъртян, шкентелът му закачен за горния край на жакета и последният беше издигнат във вертикално положение – *виж Фиг. 2*.



*Фиг. 2 – Баржата Navalmare 1 на борт на Stanislav Yudin и жакетът вдигнат с крана.*

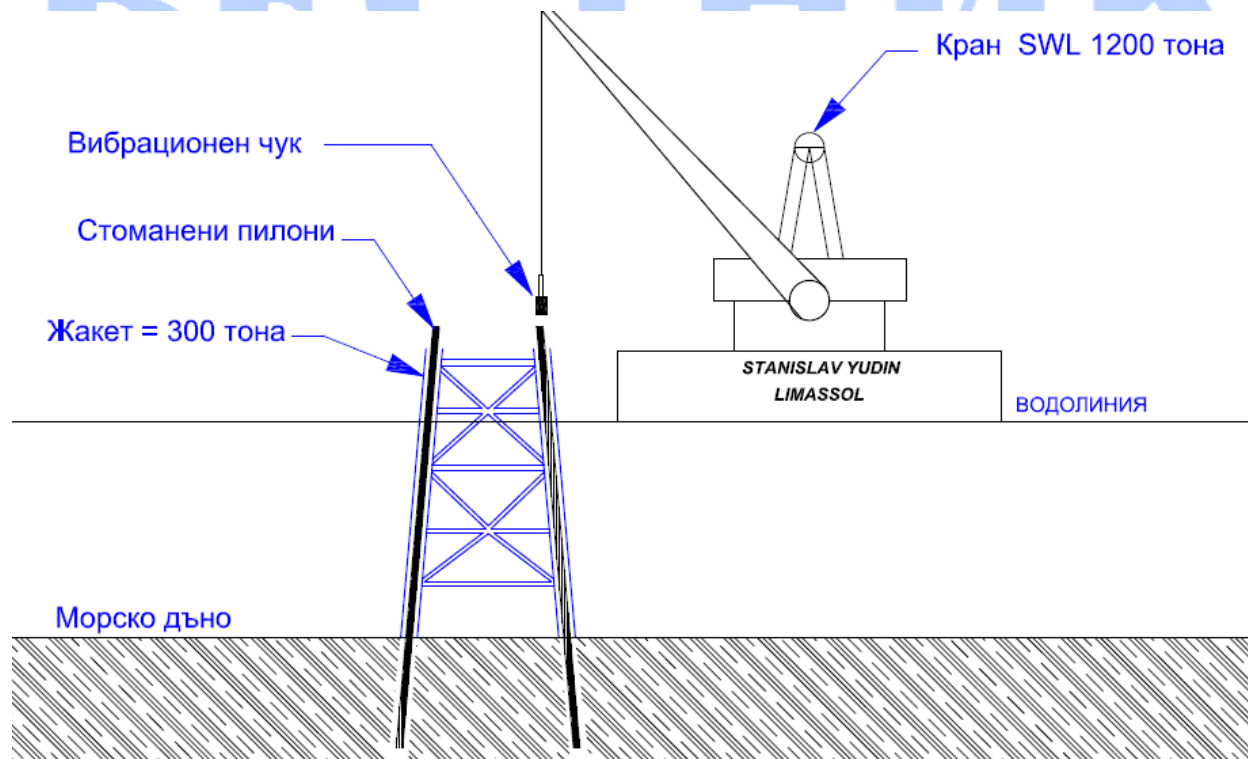
С издигането на долната част на жакета над палубата на баржата, същата беше взета на буксир от влекача за котвени операции „Нефтегаз”, изведена извън зоната на закотвяне на Stanislav Yudin и предадена на „Михаил Добров” за обратното и провлачване до Варна.

На баржата Navalmare 1 й предстоеше отново заставане на кея на „Флотски арсенал” и натоварване на топ сайда или надстройката на платформата чрез приплъзване, т.е. по същия начин, по който беше натоварен и жакета – виж Част 1 на тази статия.

В това време, корабът Stanislav Yudin развъртя крана си с жакета, окачен на него, и го насочи с помощта на телеметрия и високоточна диференциална GPS

навигационна система към точката на полагането му върху морското дъно. При достигане на точката на полагане, кранът спусна шкентела си до допиране на долната част на жакета на морското дъно. Триъгълният хоризонтален мат в долната част на жакета не позволяваше на същия да потъне в тинестото дъно под въздействие на собствената си тежест.

След полагането на жакета на място, корабът Stanislav Yudin започна да спуска в пилони в трите вертикални колони на жакета. Външният диаметър на пилоните беше малко по-малък от вътрешния диаметър на колоните – виж *Фиг. 3*.



*Фиг. 3 – Набиване на пилони в колоните на жакета.*

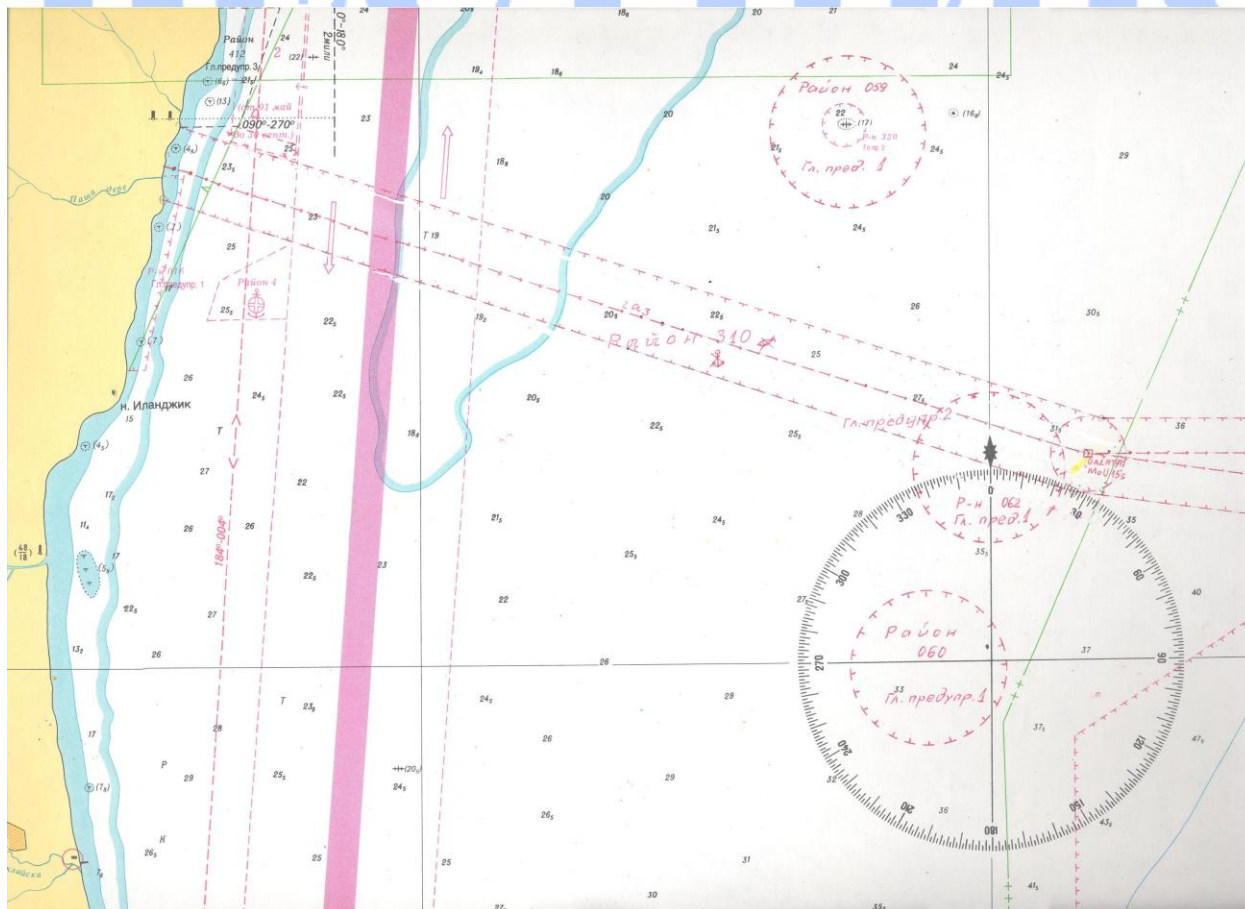
Пилоните се набиваха с вибрационен чук от борда на кораба Stanislav Yudin до дълбочина 35 – 40 метра под повърхността на морското дъно. Пространството на анулуса (между външната повърхност на пилоната и вътрешната повърхност на колоната на жакета) се запълни с циментово мляко. Това създаде една сериозна конструкция със значителна здравина.

В това време, баржата Navalmare 1 натовари и докара топ сайда (надстройката) до кораба Stanislav Yudin. Разтоварването мина по спомената по-горе процедура. Топ сайдът беше позициониран върху трите колони на жакета и заварен. С това приключи монтирането на място на газодобивната платформа „Галата”.

Останалото, както се казва често, е история.

## 5. История

Тази точка е посветена на останалото, което нарекох преди малко история. Тук е време и място да се кажат няколко думи за това, което последва. Сондата и газопроводът бяха обозначени на всички български и британски навигационни карти. Обяви се зона за безопасност около сондата и газопровода съгласно приложената схема по-долу.



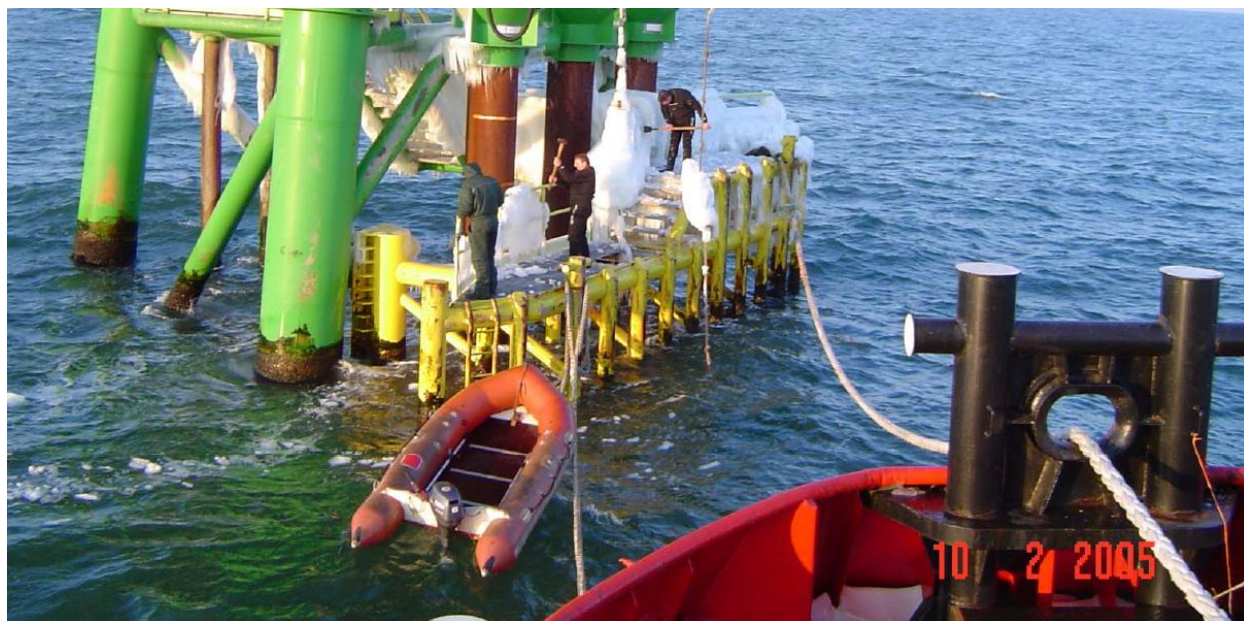
*Платформа Галата се намира точно в малкия кръг, където газопроводът сменя своята посока.*

Инсталацията беше автоматична и се командваше от брега. Все пак, дизел-генераторите за захранване на сондата с електричество си бяха на сондата. Те си имаха своите горивни танкове, които трябваше да се допълват, ако не седмично, то поне на две седмици. Пак на две седмици трябваше да се доставя гликол. Това

е химикал, който при въвеждането си в тръбата на газопровода, осушава газа от влага.

Трите колони на сондата се оказаха жив развъдник за черноморската черна мида. Някъде 4-5 метра под морското ниво се образуваха колонии от миди. Те растяха предимно в хоризонтална посока около всяка колона и увеличаваха значително площта на колоната като хоризонтални натоварвания при щорм. Това налагаше периодично чистене на колоните. Използвахме професионални водолази с рашкети – твърде примитивен способ. От друга страна, мидите бяха абсолютно екологични, без пясък в тях и представяваха гастрономичен деликатес. На няколко пъти ги опитвахме и оставахме възхитени.

Горното е един от малкото хубави моменти в офшорната работа. Повечето бяха изпитания, особено зимата, когато пристанът на платформата се покриваше с лед.



*Момент от очукване на леда на платформа „Галата” за осигуряване на достъп до горната палуба.*

Това беше ежедневието на поддръжката тази офшорна инсталация. От време на време идваше Фред Шепърд, за да премести една нефто/газо-проучвателна полупотопяема сонда от едно място на друго по нашият черноморски шелф.

Това продължи до лятото на 2005 г. Още през ранната пролет на тази година ме очакваха съдбоносни промени в съдбата ми.

## **6. Животът върви напред.**

Другата час от работата ми в „Бон Марин“ беше като управител на тяхната фирма за корабно менажиране „БМ Чарт“. Осъществявахме техническо, експлоатационно и финансово менажиране на един кораб под чужд флаг и на един катер под български флаг. Основните приходи идваха от големия кораб.

В един зимен ден на февруари 2005 г., корабът, който менажирахме под чужд флаг, претърпя фатално корабкрушение. Жертви и наранени от екипажа нямаше, но корабът беше обявен за пълна конструктивна загуба. Това сложи край на добрите ми лични приходи. В същото време, Бон Марин закупи стария влекач „Стоян Павлов“.

Това е един пристанищен влекач проект 1965 г., с мощност 600 к.с., които се осигуряваха от 2 x 300 к.с. дизелови мотори и без никакви подрулващи устройства. Задачата беше от рода на превръщането на черно-бял телевизор в цветен. Корабът беше минал отдавна своята sell-by-date. Буксирът си беше просто остарял, и морално и физически, и въобще исторически. Когато съвременните офшорни буксири в Северно море са упор на винта 150 – 250 тона, един „Стоян Павлов“, или като беше наименуван като „Бонмар“, с упор на винта 5 тона е просто шега.

Към края на август 2005 г., Фред Шепърд дойде отново във Варна да мести една от самоповдигащите се сонди, които бяха наети от Petresco. При срещата ни в „Бон Марин“, които бяха в логистиката на операцията, той ме попита с какво се занимавам в момента. Обясних му, задачата ми е превръщането на „Бонмар“ в офшорен кораб. Той пожела да го види. Заведох го във „Флотски арсенал“, където се ремонтираше кораба и Фред възкликна – „Бонмар“ = „Архивар“. С други думи, този кораб е само за музея.

В следващия момент Фред ме запитва отново дали не бих желал да видя съвременни влекачи и да отида да работя при него в Абърдийн. Този път, аз му казах „ДА. Идвам“. Фред попита дали му говоря сериозно, понеже две години подред отклонявах неговите предложения. Отговорих му, че решението ми е сериозно и той ми определи среща в същия ден, 01.09.2005 г. в неговия любим хотел „Одесос“, до входа на Морската градина.

Беше топъл септемврийски следобед, когато се срещнахме в кафенето на тротоара на хотел „Одесос“. Фред си носеше своя лаптоп. Седнахме на една маса и си поръчахме питиета. Фред ме попита кога мога да започна при него.

Отчитайки всички забавяния от страна на българското трудово законодателство, му отговорих, че ще бъда готов на 12 септември 2005 г.

Фред отвори лаптопа си и напечата нещо. След това го прехвърли на флашка, запамети файла, извади флашката и ме помоли за две копия разпечатки от рецепцията на хотела.

Хартиените копия са на масата ни и аз чета общите условия на договора за работа, които се наричат Letter of Appointment. Дата на започване, заплата, овъртайм, работно време, пратен отпуск, пробен период, период на ревизия на заплатата съгласно инфлацията, пенсионно осигуряване, здравно осигуряване и т.н., всичко си е на място.

Подписваме по едно копие за всеки и Фред звъни по мобилния си телефон на секретарката си Сандра в Абърдийн. Набързо я инструктира да резервира еднопосочен билет за мен от Варна до Абърдийн на 12 септември 2005 г., където работя и до ден днешен.

Да, наистина, останалото е история и животът продължава. Съдба.

Край.

*Капитан далечно плаване Орлин СТАНЧЕВ MNI  
Marine Superintendent  
21<sup>st</sup> June 2012  
Aberdeen*



Авторът - 2003 г.