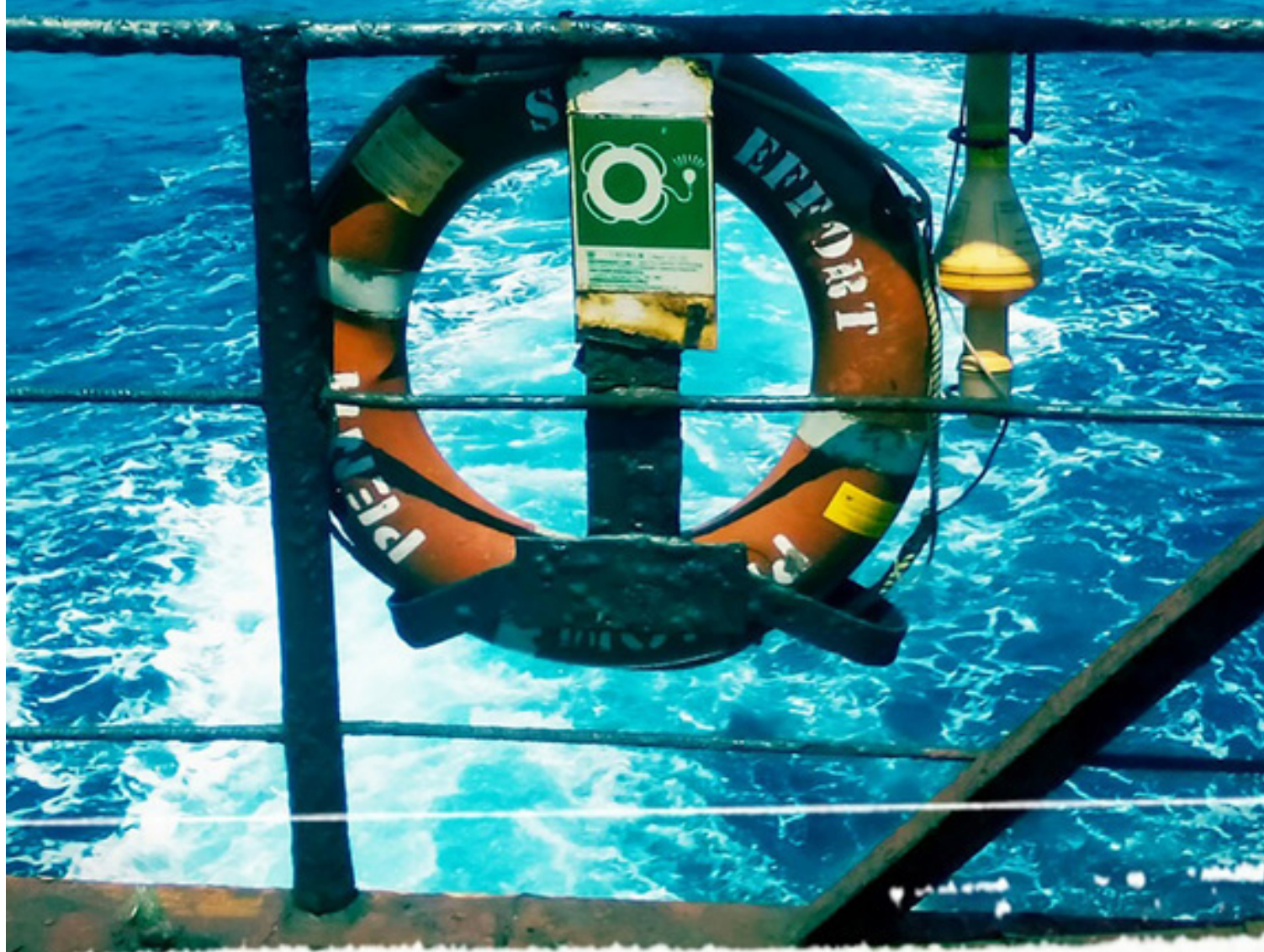


Игорь
Афронский

Шоу для самого себя

2



Игорь Афонский

Шоу для самого себя – 2

«Accent Graphics communications»

2017

Афонский И.

Шоу для самого себя – 2 / И. Афонский — «Accent Graphics communications», 2017

Кажется, что недавняя эпопея с продажей корабля закончилась. Олег нашел другую работу, а свою не совсем удачную командировку на Филиппины как – то забыл. т\х «Охотское море». Это было не самое маленькое грузовое судно, на котором Олегу довелось работать. Он пришел туда временно, всего на один месяц, пока требовалось заменить судового специалиста в отпуске. Но прошел месяц, а тот человек так и не вернулся. Олег уже привык к этому месту, поэтому ничего не имел против, чтобы остаться там, на более длительный срок. Так прошло полтора года. Известие, что судно продают на «гвозди» не было особой новостью, такие ничем не подтвержденные слухи часто ходят, но на этот раз они подтвердились. Все стали ждать этих событий. Готовиться к ним.

Содержание

т\х «Охотское море»	5
Электромеханик	7
Боцман Миша	9
Транспортное судно «Охотское море»	10
Отход	13
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Игорь Афонский Шоу для самого себя – 2

т\х «Охотское море»



Кажется, что недавняя эпопея с продажей корабля закончилась. Олег нашел другую работу, а свою не совсем удачную командировку на Филиппины как – то забыл.

т\х «Охотское море». Это было не самое маленькое грузовое судно, на котором Олегу довелось работать. Он пришел туда временно, всего на один месяц, пока требовалось заменить судового специалиста в отпуске.

Но прошел месяц, а тот человек так и не вернулся. Олег уже привык к этому месту, поэтому ничего не имел против, чтобы остаться там, на более длительный срок. Так прошло полтора года. Известие, что судно продают на «гвозди» не было особой новостью, такие ничем не подтвержденные слухи часто ходят, но на этот раз они подтвердились. Все стали ждать этих событий. Готовиться к ним.



Электромеханик

В тот рейс они ушли без электромеханика. Данная должность на судне ко многому обязывает. Итак, Саня – не молодой, беззубый тип с легкой щетиной на щеках. Стригся он всегда коротко, потому что не видел для себя в приличной прическе никакого толка.

Конечно, своей работы у него всегда было достаточно, а любая забота о палубном освещении – не самое лучшее занятие. Попробуй поменять «топовые» огни на невысокой мачте, если все крепление давно сгнило или закисло, пришло в негодность! Мачта – только условно невысокая, а высота свыше трех метров на судне считается уже работой с повышенной долей риска.

Как так случилось, что его не взяли? Все произошло очень просто. Вероятно, оттого, что Саня был человеком одиноким, с первой семьей расстался. И что касается общей обустроенности, то это важный фактор личной дисциплины. Домашние моряки более спокойны и уравновешенны. Возможность побыть дома, окунуться в домашний быт, почувствовать тепло родного очага – это многое значит.

Короче, у Сани были проблемы. Его новая женщина, очевидно, не торопилась создать для него настоящие домашние условия, он стал выпивать. Началось это с легких алкогольных напитков, типа коктейлей. Самое губительное в их применении, это незаметный порог собственной уязвимости, происходит незаметное привыкание к алкоголю.



Были праздники, Саня пришел на работу с целью продолжить домашний банкет. Но праздник на берегу – это, прежде всего возможность провести день дома, если можно. Никто не стал искать возможности лишний раз выпить, это Саню очень напрягло, можно сказать, что оскорбило.

Что было потом? Этого никто объяснить не может. На следующий день – отход. Каюта электромеханика осталась открытая, вещи, документы и деньги в столе. Самого судового специалиста в наличие нет. Номер телефона, который он оставил, не отвечал, а другого не было. Не оказалось и адреса, куда можно было бы съездить в таком случае.

Так и ушли. Документы и деньги взяли на хранение, а все личные вещи сложили в большую сумку. Мало ли что, может быть, это была нелишняя мера предосторожности.

После рейса он конечно появился. Смущенный, небритый, немного вялый, короче выглядел, как пришибленный мучным пустым мешком. Сказал, что уходит в отпуск. Так как все вещи и документы были в сохранности, то никаких трудностей с увольнением не было. Ушел электромеханик Саня, а вернулся специалист Серега. У того был длительный период, когда ему пришлось кочевать по пароходам, искать нормальное место работы.

Поменялся также старший механик. Срочно ушел в отпуск очень пожилой мужчина, которому противопоказаны жаркие и душные тропики, да и бабушка, как оказалось, не велит. Пришел энергичный мужчина южного типа, которого впрочем, никто в серьез не воспринимал.

Экипаж было решено сократить до минимума, но оставить на берегу электромеханика так и не смогли, былые проблемы с возбуждением дизель— генератора были, как говорится на лицо.

Боцман Миша

Он пришел на судно недавно, до него боцманом был Владимир. Тому нужно было уйти в отпуск, так и получилось, что они поменялись, и Миша с радостью потом остался.



Транспортное судно «Охотское море»

Оно стоит уже вторые сутки возле корейского побережья. Берег хорошо виден, но изда-лека. На якорную стоянку разрешения никто не дал, поэтому пустой корабль дрейфует в одном секторе, болтается, как пивная банка в луже. Любой проходящий объект поднимает незначительную волну в отношении этого судна, и его начинает бесконечно шкивать, пока амплитуда такого волнения не устремится к нулю.



Ночью берег видно лучше, светятся огни зданий и гирлянды магистралей, все это столь очевидно только в темноте, а днем может быть дымка, утром – туман.

Кроме других судов тут находятся две нефтяных вышки, одну можно угадать по силу-эту, ближайшая из них – одинокая, металлическая громадина. В ночное время это сплошная иллюминация красочных огней, неутомимый светлый маяк в темной морской пустыне.

* * *

Надо отметить, что настоящее экипаж перестал чувствовать уже давно. Версии о бли-жайшем будущем этого парохода пугают своей новизной. Если раньше все знали, что судно должно идти в Бангладеш, чтобы там со скоростью врезаться в береговой песок, то сейчас в этом варианте никто не уверен.

Может быть, все уже изменилось, и судно пойдет в соседнюю с Бангладеш Индию, где в районе Бомбея занимаются такими делами.

Может быть, его решили сдать в Китай. Эта процедура для богатого покупателя будет только ради судовых документов. Сорокалетнее судно можно быстро полностью перелице-вать, вложиться в капитальный ремонт корпуса, в небольшой ремонт механизмов машин-

ного отделения. И все! Это будет почти «свежий» новый пароход со старыми документами, что существенно влияет на судовые, портовые сборы в будущем, они должны быть незначительны.

Скажем, что китайским предпринимателям не нужно будет ломать голову, покупать какие – то документы ещё. Инспектор Морского Регистра сам все напишет заново, но после проверки. А хороший ремонт, современное снабжение может удовлетворить требования любого инспектора. Китай нынче богатый, им ничего не стоит выложить нужное количество металла и рабочей силы, ради нормального, перспективного в будущем судна.

Есть ещё очень криминальный вариант. Если судно застраховано приблизительно на девять миллионов долларов. Если оно не дойдет до пункта назначения, а, скажем, попадет на рифы. Всякое может случиться, тут важно, чтобы причина аварии была правдоподобной для страховщика.

* * *

Можно было бы угнать судно. Но это вообще безнадёжный вариант. Потому что идея не стоит выеденного яйца. Судно старое, небольшое. Оно стоит 150 тысяч, максимум 300 тысяч. Если кто – то решит его угнать от хозяина, то много за него не получит. Сумма не достаточная, чтобы потом от закона скрываться. Такими вещами занимается одинокий профессионал, которому скажем, легко поменять личность.



* * *

Двое суток дрейфа привели к помрачению некоторых умов. Все знают, что осталось ещё немного подождать, но никто не знает сколько именно.

Штурман однажды заметил, что навигационный прибор, обозначающий местоположение ближайших судов, упрямо вырисовывает на дисплее знак бесконечности! Это начинает пугать. Траектория дрейфующего судна зависит от течения, скорости и направления ветра. Прибор изображает проделанный путь, но в итоге всё накладывается бесконечной, «тригонометрической» фигурой.

Ждут. Все ждут приказа, хороших новостей, или просто нового решения. Весь драматизм сложившегося положения в том, что морально люди готовы работать, долго и упорно вести судно на «гвозди», но любая длительная задержка, она дезориентирует всех.

Из конторы вдруг спрашивают, *«когда у вас намечается плохая погода?»*

Представляете? Странные люди, они, что даже нужной информацией не владеют?

Тут пока спокойно, но погода может измениться в любой момент, это море! А прогноз ещё вчера был не самый утешительный. Где – то идет циклон, скоро будет тут, тогда нужно будет бегать, жечь топливо. Скоро этот пароход станет для конторы буквально «золотым». Потом пришло сообщение, мол, не волнуйтесь, потому что погода с 4 по 7 число в Корейском проливе будет стоять спокойная.



Отход

06.06.Срок не такой и большой, всего трое суток, но у экипажа вымотало нервов порядочно. Наконец – то дали «добро» на отход, и судя по тому, что ещё ждет экипаж, то к настоящему числу следует прибавить 18 дней. Именно столько продлится путь, если не больше. Посмотрим, что им будущее готовит. И двое суток погода будет нормальная, а потом, как карта ляжет, то есть данные Гидрометцентра покажут.

Вот уже 08.06. Ничего хорошего. Солнце нет уже, это неплохо. Температура забортной воды 26 градусов по Цельсию, против 24 градусов обычных у побережья Южной Кореи или у берегов Японии. Температура масла на ГД поднялась до 50 градусов. Это уже никак не регулируется. Масленный холодильник, который удалось перед этим почистить, но слегка, то есть без применения щеток, только сжатым воздухом, он не охлаждает. Чистка дала небольшой эффект, слизь смыло, но не окончательно.



Вот с простым холодильником оставались проблемы – он теперь с гнилым корпусом, весь бежит, как дуршлаг. Воздушный холодильник тоже давно не мыли в химии. Есть такая процедура, когда насосом прогоняют горячую воду с химическим моющим веществом, и многократно. Нелегкая процедура, много затрат, много времени, но самая эффективная.



Как альтернатива, на судах моют турбину ГТН ГД химическим раствором, потом промывают водой, все стекает в воздушный холодильник, и частично его чистит. Ещё можно заполнять весь воздушный коллектор водой с химией, тогда тоже происходит эффективное мытье, но не на каждом судне так принято. Чистый воздушный коллектор – залог подачи необходимого заряда воздуха в цилиндры двигателя.



В машинном отделении уже 36 градусов, там пока не так жарко, потом будет хуже. Вентиляторы гонят потоки горячего воздуха. Механику приходится постоянно мыть сепаратор, чтобы улучшить качество смазочного масла Главного Двигателя.



Сепаратор масла. Модель «СЦ – 1,5». Это обычная отечественная модель, не автоматическая, сама не отстреливает грязь. Механик упростил процедуру до минимума. Один раз вымыл тарелки, потом просто чистил барабан. Начал с режима восьми часов работы, этого оказалось много. Тарелки невозможно вытащить из образовавшего на дне барабана гудрона. Он стал выстраивать по пять – шесть часов работы, этого стало достаточно. Потом механик выйдет опять на восемь часов работы сепаратора. Выходит, что в сутки сепаратор работает по 10–12 часов, это не плохо, механик все делает только на своей вахте, и кажется, что пока справляется сам, без помощи моториста.

Такой режим сами мотористы не любят, потому что им и один раз в сутки мыть тарелки лень. Из – за этого всегда происходит весь «сыр – бор». Нужно агрегат «гонять» круглые сутки, все три дня перехода, чтобы масло очистилось до нормы, а это 2–3 чистки в сутки, и того 6–9 подходов за обычный переход, когда не так пока жарко, как на юге. На показатели смазывающего масла такая работа очень влияет, потому что отбиваются многие присадки.

Но двигатель «старенький». Масло не меняли уже год, значить и танк не чистили. Благодаря тому, что все расшатано есть утечки, плюс сгорает много. Короче, потери следует восполнять свежим маслом. Получается замкнутый круг, новое масло просто добавляется, что – то почистить кроме фильтров и сепаратора – невозможно. Поэтому вся эксплуатация на полном ходу – это перевод фильтров и обслуживание сепаратора.

Говорят, что раньше этот двигатель работал без фильтров, и сепаратор был совсем другой, или его вообще не было. Может быть, такой простой вариант возможен, особенно там, где высокие температуры воздуха и воды, там давление масла ниже, чем в северных, прохладных широтах.



Повар Ирина приготовила на обед и ужин вкусное овощное рагу с мясом и рисом. Уже были первые признаки экономии продуктов. Олег сидел на открытой палубе, на скамейке, ел с тарелки рагу, мечтал о красном холодном вине.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.