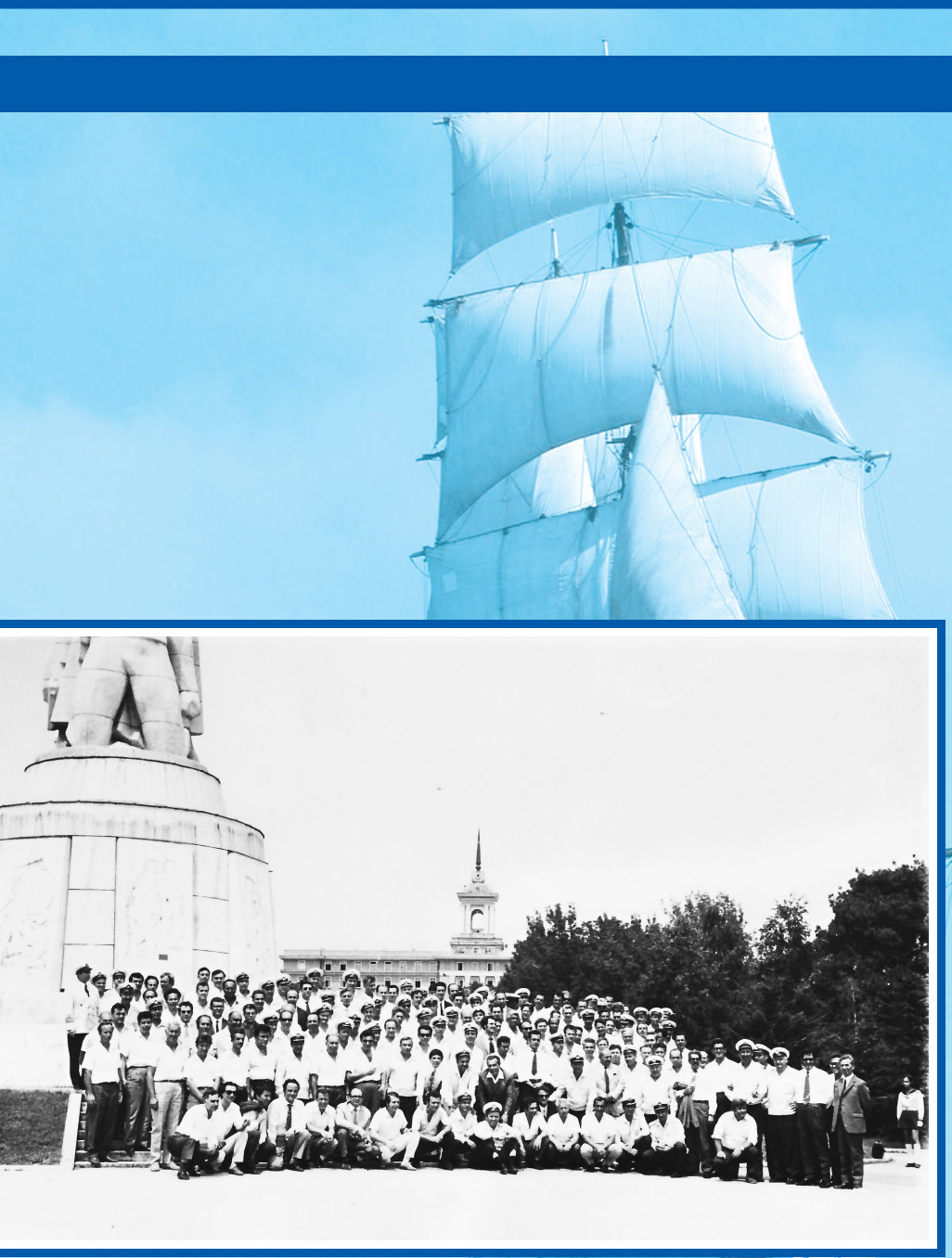
Бюлетин

ИЗДАНИЕ НА АСОЦИАЦИЯТА НА ВЪЗПИТАНИЦИТЕ НА МОРСКО УЧИЛИЩЕ
СЪС СЪДЕЙСТВИЕТО НА ВВМУ "Н. Й. ВАПЦАРОВ" И СТУДЕНСКИЯ СЪВЕТ



Година 3, БРОЙ 1 и 2, 2007

Какво е името на Морското ни училище ?

Паметници на безсмъртието

Състояние и пътища за усъвършенстване на тренажор „Корабен свързочен комплекс" във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров"

За необходимостта от програма за приобщаване на курсантите и студентите към специалността и научноизследователската дейност във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров"

Разчупваме модела на традиционните товари

Морски мини и борбата с тях

Сдружение "Морски Алианс"

Социални и икономически аспекти на проблема с облагането доходите на български моряци плаващи на кораби под чужд флаг

Цикония ООД

Апостолът е в духовността и на ловешките моряци

Автотрейд ООД – пълноправен европейски партньор

Създателят на първото българско научно-техническо дружество П. Д. Кузмински

Център на защита на индустриалната собственост във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"

Поздравителен адрес за о.р. кап. I ранг Пламен Градинаров, кмет на район „Приморски"

Немско-българска информационна среща във ФКЦ

130 години от началото на Руско-турската освободителна война

Обявление научна сесия във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров"

Нови книги –
Английско-български морски речник с колокации,
Стресът от войната

VARNA PILOT STATION

24 HRS SERVICE VHF CH 9, 14, 16

PASSENGER TERMINAL, VESSEL TRAFFIC CONTROL TOWER

VARNA - 9001 P.O.B. 9

Phone: (+359 52) 602 445/6/7/8; Fax (+359 52) 602 445/6/7
E-mail: varnapilot@varnapage.com

Бюлетин

ИЗДАНИЕ НА АСОЦИАЦИЯТА НА ВЪЗПИТАНИЦИТЕ НА МОРСКО УЧИЛИЩЕ
СЪС СЪДЕЙСТВИЕТО НА ВВМУ "Н. Й. ВАПЦАРОВ" И СТУДЕНСКИЯ СЪВЕТ

Година 3, БРОЙ 1 и 2, 2007

Бюлетин

Издание на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище.
Със съдействието на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" и Студентския съвет.

Година 3, брой 1 и 2 /2007 г.

Съдържание

Какво е името на Морското ни училище ? 3

Паметници на безсмъртието 6

Състояние и пътища за усъвършенстване на тренажор „Корабен свързочен комплекс" във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" 9

За необходимостта от програма за приобщаване на курсантите и студентите към специалността и научноизследователската дейност във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" 12

Разчупваме модела на традиционните товари - Порт Балчик 16

Морски мини и борбата с тях 18

Сдружение "Морски Алианс" 25

Социални и икономически аспекти на проблема с облагането доходите на български моряци плаващи на кораби под чужд флаг и притежавани от чуждестранни корабособственици или оперирани от чуждестранни компании 29

Цикония ООД 32

Апостолът е в духовността и на ловешките моряци 34

Автотрейд ООД – пълноправен европейски партньор 41

Създателят на първото българско научно-техническо дружество П. Д. Кузмински 43

Център на защита на индустриалната собственост във „ВВМУ Н. Й. Вапцаров" 46

Поздравителен адрес за о.р. кап. I ранг Пламен Градинаров, кмет на район „Приморски" 47

Немско-българска информационна среща във ФКЦ 48

130 години от началото на Руско-турската освободителна война 49

Обявление научна сесия във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" 50

Нови книги – Английско-български морски речник с колокации 51

Нови книги – Стресът от войната 52

Адрес за кореспонденция:

Асоциация на възпитаниците на Морско училище

9026 Варна
ул. "Васил Друмев" № 73
тел. 303 190
GSM: 0885 517 288
e-mail: avmu_varna@yahoo.com

Редакционна колегия:
кап. Петър Тухчиев, кап. I ранг Станко Станков,
кап. Атанас Панайотов, Светла Тухчиева,
о.р. кап. I ранг Николай Икономов,
инж. Владимир Минков

Издател:
Данграфик ЕООД
dangrafik@abv.bg

Предпечат и печат:
Етикет Принт ООД - Варна
office@etiketprint.com

Какво е името на Морското ни училище, създадено с "Циркуляр № 7 по Военното ведомство от 9 януари 1881 година"?

В почти всички известни ми публикации, свързани с историята на морското образование в България и историята на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров", се твърди, че името на създаденото с "Циркуляр № 7 по Военното ведомство от 9 януари 1881 година" училище е "Машинна школа".

Да се усъмня в това ме подтикнаха публикуваните статии в "Юбилеенъ сборникъ за 50 годишната дейностъ на Морското училище 1881 – 1931 г.", които използвах при подготовката на Web сайта в Интернет за

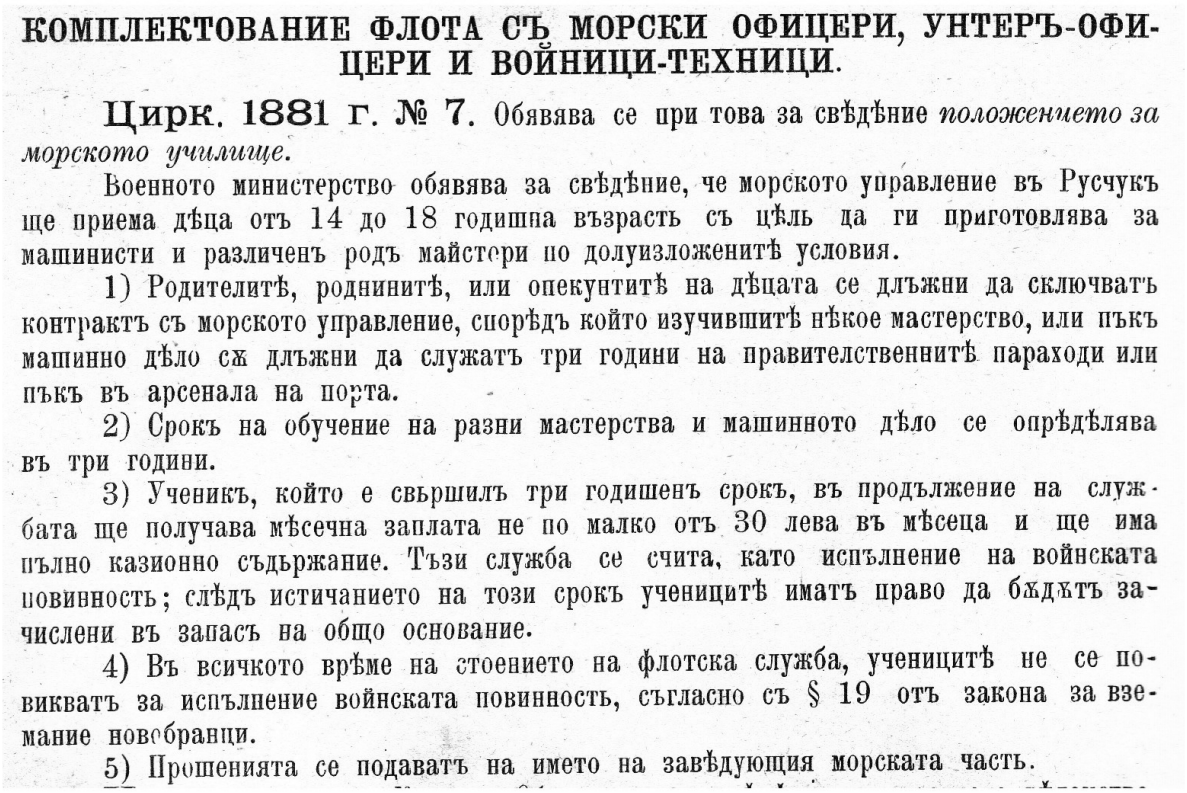
125-та годишнина на Морско училище. Макар да знаех, че съществува такова издание, не го бях виждал. Предостави ми го о.р. кап. I ранг Цвятко Дончев, за което съм му много благодарен.

Останах изненадан и силно впечатлен от следния текст още в първата публикация - "Отчетъ за 50 годишната дейностъ на Морско училище (бившето Морско машинно училище)": "1. Кратка история на Морското училище" - *"Съ циркуляр № 7 по Военното ведомство отъ 9.1.1881 година се обявява положението на новосформираното* ***Морско училище****."*.

Убеден съм, че всички автори – историографи са запознати с конкретния текст и въпреки недвусмисленото посочване на наименованието "Морско училище" са възприели и популяризирали твърдението, че училището е създадено през 1881 г. като "Машинна школа". Вероятните причини сигурно са много, но за съжаление са довели и до утвърждаване на така формулираното име в официални документи от онова време. Но училището е наричано още "Машинно училище", "Морско машинно училище", "Морско техническо училище" – трудно обяснимо разнообразие в контекста на документираното при създаването му през 1881 г. наименование "Морско училище".

Част от обяснението на този факт открих в спомените на възпитаниците–пионери на Морската ни Алма матер, както и в препотвърждаването на наименованието "Морско училище" през 1929 г., оставили погрешно впечатление у изследователите, че при учредяването то е било друго, различно:

В спомените на възпитаника на първия випуск (1881 – 1887 г.) Димитър Атанасов Тодоров от гр. Плевен, публикувани в Юбилейния сборник от 1931 г., е използвано наименованието "Морско машинно училище", а в спомените на първия българин- началник на Морско училище - мех. мич. I р. Константинъ Радоевъ Божковъ (23.1.1885 – 10.9.1885 г., 17.12.1885 – 5.4. 1886 г., 1889 – 1900 г.) - "Машинна школа". Лейтенант Богдан Ганчев обаче, бивш началник на



КОМПЛЕКТОВАНИЕ ФЛОТА СЪ МОРСКИ ОФИЦЕРИ, УНТЕРЪ-ОФИЦЕРИ И ВОЙНИЦИ-ТЕХНИЦИ.

Цирк. 1881 г. № 7. Обявява се при това за свѣдѣние *положението за морското училище.*

Военното министерство обявява за свѣдѣние, че морското управление въ Русчукъ ще приема дѣца отъ 14 до 18 годишна възрасть съ цѣль да ги приготовлява за машинисти и различенъ родъ майстори по долуизложенитѣ условия.

1) Родителитѣ, роднинитѣ, или опекунтитѣ на дѣцата се длъжни да сключватъ контрактъ съ морското управление, споредъ който изучившитѣ нѣкое мастерство, или пъкъ машинно дѣло сж длъжни да служатъ три години на правителственнитѣ параходи или пъкъ въ арсенала на порта.

2) Срокъ на обучение на разни мастерства и машинното дѣло се опрѣдѣлява въ три години.

3) Ученикъ, който е свършилъ три годишенъ срокъ, въ продължение на службата ще получава мѣсечна заплата не по малко отъ 30 лева въ мѣсеца и ще има пълно казионно съдържание. Тъзи служба се счита, като испълнение на войнската повинность; слѣдъ истичанието на този срокъ ученицитѣ иматъ право да бѫдѫтъ зачислени въ запасъ на общо основание.

4) Въ всичкото врѣме на стоението на флотска служба, ученицитѣ не се повикватъ за испълнение войнската повинность, съгласно съ § 19 отъ закона за вземание новобранци.

5) Прошенията се подаватъ на името на завѣдующия морската часть.

Щаб на флота, посочва в кавички името, с което училището е създадено през 1881 г. – “Морско училище”.

Въпреки съмнението си относно достоверността на широката синонимия в наименованията, включително и логичните обяснения за условията, обусловили появата й, не можах убедително да формулирам становището си за действителното наименование на училището, създадено към Дунавската флотилия в Русе през далечната 1881 г. Потърсих компетентното мнение на специалисти – авторът на книгата “120 години Морско училище. Хроника на една вековна традиция” (2001 г.) о.р. кап. I ранг Кольо Колев, и утвърдения журналист и историк о.р. кап. II ранг Атанас Панайотов. На въпроса ми дали са работили при изследванията си с официалния архивен документ “Циркуляр № 7 по Военното ведомство от 9 януари 1881 година” , или с негово копие и двамата отговориха отрицателно. И тъй като проблемът оставаше нерешен, тръгнах по дирите на Циркуляра. Неоценима помощ ми оказа н.с. доктор Мариана Кръстева от Военноморския музей, която издири сборника с официални документи по Военното ведомство “Систематически сборник на законите, заповедите и циркулярите по военното ведомство” (1901 г.), съдържащ така търсеният “Циркуляр № 7 по Военното ведомство от 9 януари 1881 година”. Ето и част от него:

Оригиналното съдържание на Циркуляра недвусмислено и конкретно обявява не друго, а “... положението за морското училище”. Следователно и наименованието от 1881 г. безспорно е “***Морско училище***”.

ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” е вече с 126-годишна история и част от нея са мнократните промени в наименованието му. Независимо от това, добре е да знаем, че неговите просветени създатели са го нарекли през 1881 г. ***Морско училище*** - точно и в пълно съответствие с неговите професионални и образователни цели.

Разбира се, любопитно е да проследим и пъстрата поредица от имена, съпътствалаи развитието на училището от 1881 г. до днес:

- 1881 - 1892 г.: Морско училище, Машинна школа, Техническа школа;
- 1892 - 1900 г.: Морска унтер-офицерска школа при флотилията и морската част;
- 1900 - 1904 г.: Машинно училище при флота във Варна;
- 1904 - 1917 г.: Машинно училище при флота с права на средно-техническо учебно заведение;

- 1917 - 1920 г.: Машинно морско училище;
- 1920 - 1929 г.: Морско машинно училище;
- 1929 - 1942 г.: Морско училище;
- 1942 - 1945 г. : Военноморско на Негово Величество училище;
- 1945 - 1946 г.: Военноморско народно училище при Морските войски;
- 1946 - 1949 г.: Народно военноморско училище;
- 1949 - 1956 г.: Народно военноморско училище “Н. Й. Вапцаров”;
- 1956 - 1991 г.: Висше народно военноморско училище “Н. Й. Вапцаров”;
- 1991 до днес : Висше военноморско училище “Н. Й. Вапцаров”

О.р. кап. I ранг, доцент, доктор Иван Йотов,
Доктор хонорис кауза
на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”

Global Maritime Services Ltd.

От началото на морския превоз на контейнери като официален агент на Hapag Lloyd за България, нашата компания е разнообразила обхвата на своите дейности и сега предлага на нейните клиенти корабно агентиране, чартиране, агентско обслужване на кораби, сухоземен контейнерен транспорт на територията на България, освобождаване на стоки от митница и други услуги.

Global Maritime Services отговаря на клиентските изисквания в областта на международния контейнерен превоз с високо качествени, надеждни, ефективни решения, с широкия спектър на своите автомобилите, които могат да превозват 21 различни типа контейнера. Тази ефикасна мрежа от услуги обслужва и общи товари и доставя различни контейнерни услуги за типове стоки, които изискват специален транспорт.

От създаването през 1998 Global Maritime Services се развива, за да стане една от важните компании в контейнерите превози в България. Нашата компания притежава вещина и има повече от 7 години опит в областта на обслужването на нашите клиенти.

Варна - централен офис:
ул.”Цар Симеон I” 32,
Варна 9000, България
global@gmsvar.com

Управител
Димитър Добрев 052/ 681180
dd@gmsvar.com

клон София
ул.”Позитано” 9, вх.А, ет.6, офис 20
София 1000, България
sofia@gmsvar.com
Надежда Христева 02/ 9503530
Владимир Шишманов 02/ 9803075

Паметници на безсмъртието

На 23 юли 1942 г, залпът на палачите роди безсмъртието на верния син на България, антифашистът, поетът, морякът Никола Йонков Вапцаров. Коварният куршум го обезсмърти, защото песен и вяра не могат да бъдат разстреляни.

В знак на признателност към своя достоен син, който и днес ни зарежда с вяра и енергия, и изпълва хората с оптимизъм и надежди, “че живота ще дойде по-хубав от песен, по-хубав от пролетен ден”, Висшето военно-морско училище Варна достойно прие името му за свой патрон. Нашата морска Алма Матер се превърна в най-достоен паметник на Моряка.

На 23 юли 1953 г, в деня на удостояването с първо офицерско звание на възпитаниците от 48-ми випуск на Морско училище, голямата българска майка баба Елена Вапцарова ни предаде като завет името на своя син за патрон и на випуска. Най-многочисленият випуск в историята на училището, завършил подготовката си с отличен успех, гордо отплава в живота с неговото име, с неговата вяра. Вапцаровски випуск се превърна в стожер на военноморската мощ на страната, търговското корабоплаване, на морската индустрия, обществения, политически и културен живот на Родината.

Делото на Вапцаров, неговата вяра, неговата любов към човека го превърна в нововременен Прометей, възправен срещу света на насилието, за което му бе присъдена Световна награда за мир, в плеядата на другите титани на прогреса Пикасо, Пабло Неруда, Юлиус Фучик, Пол Робсън, Пол Юлоар, Жан Ефел и други знаменити личности на нашата епоха.

Верни на своята любов към морето, признателни към завета, делото и творчеството на своя патрон, Вапцаровски випуск изрази своята почит и уважение към своя патрон по свое сърдечно убеждение. Там където Вапцаров за първи път е видял морето, там където баба Елена ни даде името на сина си, там където випуск 48-ми получи първото си офицерско звание, Инициативен комитет на випуска откри редица паметници на своя патрон. Първият от тях - масивен бронзов орелеф - бе монтиран на Рейдовата кула

на пристанище Вярна, от където Вапцаров символично изпраща и посреща корабите и морските труженици от далечно плаване.

Под орелефа са изписани пророческите слова на поета-моряк:

“Ние искахме нещо голямо, далечно.
Ние искахме кораби като планини,
ние искахме далечни морета...”

Паметникът бе открит тържествено с военни почести на 23 юли 1978 г от брата на поета Борис Вапцаров, многолюдно гражданство и възпитаници на випуска. Вълнуващо слово произнесе председателят на инициативния комитет капитан Николай Йовчев.

Ликът на поета е изваян от масивен бронз от скулптора Петър Балабанов.

Копие от същият орелеф бе изградено в полите на величествения Пирин - родната къща на поета в град Банско, там от където той, обвеян от героични легенди, се отправя към изгрева на слънцето, за да свърже съдбата си с родното Черно море.

С почетен марш от взвод курсанти от Морско училище на 23 юли 1982 г. паметникът тържествено е открит, осветен от сестрата на поета Райна и племенницата му Мая. Откриването на паметника бе предшествано от многолюдна вечерна заря и конференция на Съюза на Българските писатели, на които видни писатели и общественици споделяха свои мисли за поета. Всички те поднесоха цветя пред мемориала.

С тържествена заря в Банско и преклонение пред гроба на Вапцаров в София, граждани, курсанти, възпитаници на 48-ми випуск, почетоха паметта на Човека които написа “Песен за човека “ и сам изживя живот-песен.

Отново на 23 юли, но 1963 г, същият инициативен комитет изгражда монолитен паметник - скала в двора на ресторант “Димят “ (бивш “Грозд”) с надпис на бронзова плоча:

“Тук в бирария “Грозд” на 16 юни 1932 г., на прощална вечеря на випуск 1926 - 1932 г на Морското училище морякът Никола Вапцаров произнесе слово - протест и начало на двубой “

От 48-ми “Вапцаровски” випуск.

Художественият проект е дело на художника Тома Томов а тържественото му откриване с военни почести и маршове на Флотската музика става в присъствието на всички живи съвипускници на Вапцаров.

Вълнуващо слово поднася възпитаникът на 48-ми Вапцаровски випуск контраадмирал Иван Николов.

По повод 80 годишнината от рождението на поета, Инициативният комитет на випуска тържествено освещава монолитния бюст-паметник на Никола Вапцаров, демонтиран от входа на Морско училище поради изграждането на новия огромен паметник на Моряка в градината на училището. Съществен принос за построяването на паметника пред Дома на архитекта в град Варна имат контраадмирал Румен Попов и капитан Васил Дачев - и двамата възпитаници на 48-ми випуск. На събитието присъстват учениците от училище “Никола Йонков Вапцаров”, които с тържественият си марш в моряшки униформи и бодри песни превръщат събитието в празник. Пред многолюдното гражданство, офицери от ВМС, курсанти от Морско училище, възпитаници на 48-ми Вапцаровски випуск, председателят на общинския комитет за духовно развитие и култура Янко Коренчев обявява паметника за открит. Вдъхновено слово произнася възпитаникът на същия випуск капитан Николай Йовчев, а актьорите от варненския театър Даниел Мишев и Васил Ляпчев изпълняват рецитал от стихове на поета. Като възпитаник на Вапцаровския випуск, Ляпчев рецитира и свои стихове посветени на Моряка.

И днес, на бившата улица “Вапцаров” в центъра на Варна, под сенките на китните чинари, бюстът-паметник напомня завета на поета:

“ ...но в бурите ще бъдем пак със теб, народе мой, защото се обичаме “

Изключително значение за израстването на Вапцаров като личност имат шестте години прекарани в морското училище Варна. Нека си припомним, че тогава 15 годишният юноша, влюбен в гордите върхари и хайдушки мури на родния Пирин, прекрачва прага на Морско училище и след завършването му жестокият препорец на живота го отправя по меридианите на нерадостната съдба:

“Душите ни са буря, ураган
и бурите ще търсим ний во век... “

За увековечаване приносът на Морско училище за изграждането и оформянето на Вапцаров като личност, борец и творец, Инициативният комитет на випуска изгражда Мемориална бронзова плоча в сградата на 8-ми пехотен полк, там където се е помещавало Морско училище, с надпис:

“Тази войскова сграда 18 години е била Морско училище, в която от 1926 - 1932 година се учи, живя и твори поета-моряк Никола Йонков Вапцаров...”

Паметната плоча е открита с подходящи почести отново на 23 юли 1988 г. Съществения принос за тържественото ознаменуване на събитието има контраадмирал Емил Станчев - възпитаник на випуска.

Слово за живота и дейността на Вапцаров произнася капитан Николай Йовчев.

Събитията отново ще ни върнат към първият паметник изграден от Инициативния комитет. Паметникът-орелеф, изграден на Рейдовата кула при входния фар на пристанище Варна, при морска авария бе разрушен. Възстановяването му бе осъществено на 23 юли 2003 г със заслугите на капитан Васил Дачев. Тържественият церемониал на празненството бе ръководен от члена на Съюза на българските писатели г-н Панко Анчев. Вълнуващи слова бяха произнесени от поетесата Елка Няголова и капитан Дачев. Тържеството бе почетено от висши офицери от ВМС, а със специален адрес, прочетен от министъра на Отбраната генерал Михо Михов, президентът на Република България Георги Първанов поднесе своето приветствие.

Всички построени паметници на Н. Й. Вапцаров са дело на Инициативният комитет на 48-ми Вапцаровски випуск с председател капитан Николай Йовчев и секретар капитан Васил Дачев.

“И днес Вапцаров е нужен на нас и човечеството”. Това не са мои думи, а на големия американски поет Уйлям Мередит, носител на международната Вапцаровска награда за поезия, казани пред един от паметниците на Моряка и при среща с ръководния състав на Висшето военно-морско училище

Прав е поетът! Вапцаров не е само наш идол. Той и днес е нужен на човечеството.

За достойните няма забрава!

От името на “48-ми “Вапцаровски “ випуск капитан Васил Дочев.

Снимков материал от личния фонд на автора:

1. Баба Елена Вапцарова с курсанти от класно отделение 803 на Вапцаровски випуск

2. Инициативен комитет на 48-ми Вапцаровски випуск при откриване паметник-релеф на Вапцаров на рейдовата кула в Пристанище Варна

3. Откриване паметник-орелеф на Вапцаров пред роданата му къща в Банско

4. Вапцаровци засяват борче в Морско училище

корица: 48-ми Вапцаровски випуск чества годишнина от производството

Състояние и пътища за усъвършенстване на тренажор ”Корабен свързочен комплекс” във ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”

инж. Гроздю Грозев – преподавател в катедра “Електроника”, инструктор GMDSS

Тренажорът ”Корабен свързочен комплекс” беше създаден през лятото на 2003 година от група преподаватели от катедра “Електроника”.

Основното му предназначение в учебния процес е осигуряване на провеждането на практически занятия по отработване на правилата и процедурите за радиообмен с корабните свързочни средства. Тази подготовка съответства на програмите по дисциплината “Морски свръзки”, изучавана от курсанти и студенти от специалност “Корабоводене”, дисциплината “Правила и процедури, използвани в комуникациите”, изучавана от курсанти и студенти от специалност “Корабна радиоелектроника” и дисциплината “Организация на свръзките по европейските водни пътища”, изучавана от студентите от специалност “Речно корабоплаване”.

Съпътстващо приложение на тренажора е обучение в курсове и провеждане на изпити с корабни специалисти за получаване на сертификати за корабен радиооператор GMDSS – Обща категория - GOC и корабен радиооператор GMDSS за ограничен район - ROC. (за подробности виж www.naval-acad.bg/)

Обучението е напълно съгласувано с Резолюция IMO A.703(17) и последните изисквания на STCW в обема предложен от IMO примерен курс “Model Course 1.25” и за въведената нова специалност “Речно корабоплаване” с международните съглашения на Дунавската комисия “Регионално споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища” и “Ръководство за радиотелефонната служба по вътрешните корабоплавателни пътища ”.

За изтеклия период от близо четири учебни години, тренажорна подготовка са преминали всички редовно обучаващи се курсанти и студенти от специалностите “Корабоводене” и “Корабна радиоелектроника”, общо около 60 – 70 души на година. През същия период на тренажора са обучени:

- 279 корабни радиооператори GMDSS-GOC,
- 42 корабни радиооператори GMDSS-ROC – I
- 19 корабни радиооператори GMDSS-ROC – II .

Усъвършенстването на тренажора се осъществява чрез решаване на две основни задачи. Първата включва създаване на учебно-медодически пособия в помощ както на обучаемите, така и на преподавателите, а втората развитие и усъвършенстване на материално-техническата база.

В изпълнение на първата задача бяха изготвени:

1. Методика за практическо обучение на курсанти и студенти в тренажор ”Корабен свързочен комплекс” ;
2. Учебно пособие “Ръководство за практически занятия с “Transas GMDSS Simulator 4100”;
3. Учебно пособие “Корабни радиостанции – практическо ръководство за работа с тренажор TGS 4100”;
4. Учебно пособие “Международен сигнален код”;
5. Сценарии за практическите занятия по съответните теми от учебните програми.

В бъдеще развитието в тази посока ще продължи чрез:

- Усъвършенстване на методиката на преподаване, като за тази цел се създадат нови и усъвършенстват старите сценарии за практически занятия;
- Написване и издаване на учебник по

дисциплината “Морски свръзки” с отчитане на последните теоретични и практически постижения в комуникациите на море;

• Продължаване на процеса на обогатяване с учебни пособия и помощни материали, например, материали за самостоятелна работа, компютърни програми, табла, диапозитиви, учебни филми и т.н.

• Прилагане на Интернет технологиите за подготовка и тестване на придобитите знания и умения от обучаемите:

• Поставяне на основите на дистанционно обучение в Интернет среда.

Втората основна задача се решава чрез усъвършенстване на тренажора в техническо отношение. Това включва постоянно увеличаване на работните места до достигане на оптималното им количество и допълването му с реална свързочна апаратура.

Общ изглед на работните места на тренажора

В началото тренажорът имаше три работни места, едно за инструктора и две за обучаемите, по-късно през 2004 година работните места за обучаемите бяха увеличени на пет броя. Разширяването на тренажора с допълнителна виртуална и реална свързочна апаратура започна с неговото въвеждане в експлоатация и продължава непрекъснато. Първоначално едно от работните места (номер 5) беше оборудвано със специални виртуални радиоконзола -TGS 4000 и панел за подаване на сигнали за тревога при бедствие – АР 4365.

Радиоконзолата имитира следните радиосредства:

- УКВ радиостанция - SAILOR RT4822;
- СВ/КВ радиостанция – SAILOR HC4500;
- Корабна земна станция Inmarsat C – H2095C;
- Автоматично зарядно устройство – BP4680.

Виртуална радиоконзола

Тези устройства могат да се управляват или непосредствено от самата конзола или чрез образите на техните панели, изобразени на монитора на работното място, като функциите им са идентични.

Панелът за подаване на сигнали за тревога при бедствие служи за бързо и непосредствено излъчване на тревога от вахтения офицер. Той се монтира на мостика на кораба. Чрез него могат да се управляват УКВ радиостанцията, СВ/КВ радиостанцията и корабната спътникова станция Inmarsat C. При излъчване на тревога за бедствие от друг кораб на него се индицира със звуков и светлинен сигнал получаването й и чрез кое радиосредство е получена. Тези две устройства работят във виртуалното пространство на тренажора.

През 2005 година бяха подменени старите компютри Intel Celeron – 746 MHz (RAM 256 MB), използвани на работните места с по-нова версия компютри Intel Pentium 4 – 2,8 GHz (RAM 512 MB).

Реалната свързочна апаратура, доставена и включена в състава на тренажора през изминалия период е следната:

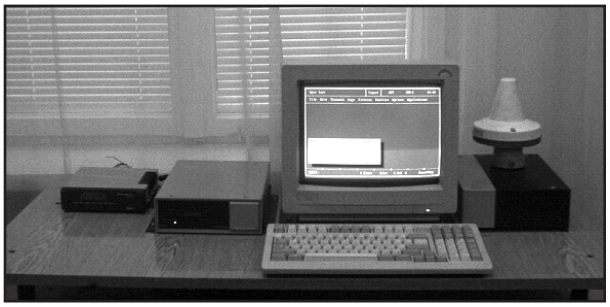
1. Корабна земна станция Inmarsat C – Thrane & Thrane TT-3020C;
2. Стационарна VHF DSC радиостанция – SAMYUNG STR-6000A;
3. Портативна VHF радиостанция – SAMYUNG GMDSS STV-160;
4. Портативна VHF радиостанция – APELCO VXL-501;
5. NAVTEX радиоприемник – NAV – 5;
6. Авариен радиобуй – EPIRB – SATFIND – 406;
7. Авариен радиобуй – EPIRB – LO-KATA EPIRB – 406;
8. Радиолокационен транспондер – SART – BS-P;
9. КВ радиостанция – “SAILOR” включваща:

- Receiver R1119;
- Exciter S1303;
- Transmitter T1130;

10. КВ радиоприемник R – 23;

11. СВ/КВ радиоприемник – KYORITSU RADIO;

12. GPS радиоприемник - SIMRAD CP50.



Корабна земна станция Inmarsat C – Thrane & Thrane TT-3020C;

GPS радиоприемник, Авариен радиобуй – EPIRB, Стационарна VHF DSC радиостанция

С това оборудване, имащо показаните по-горе технически характеристики и наличното учебно-методическо осигуряване тренажорът "Корабен свързочен комплекс" удовлетворява на този етап изискванията на Международната морска организация за обучение и сертифициране на корабни радиооператори за гражданския флот.

Комуникационните технологии обаче непрекъснато се развиват и някои от корабните свързочни средства остаряват както морално, така и физически (например корабна земна станция Inmarsat A). Затова те се извеждат от употреба, а на тяхно място се появяват нови (например корабна земна станция Fleet 77). Този процес рефлектира и върху процеса на обучение под формата на осъвременяване на учебните програми, софтуерно обновяване на тренажора и оборудване с нови реални радиосредства.

Един от примерните варианти за развитие в този аспект споделяни от повечето специалисти е разширяване на тренажора със завеждане предложено от самата фирма производител – Transas Marine. Основният мотив за това е, че тя е все още водеща в производството и продажбите на подобни GMDSS тренажори. Освен това тя вече предлага пакет оферти, който включва следните корабни радиосредства и електронно оборудване:

1. Корабна земна станция Inmarsat - Fleet 77 - Thrane & Thrane TT-3084A;
2. Radio Direction Finder RHOTHETA RT-500M;
3. NAVTEX RECEIVER FURUNO N700;
4. Ship Security Alert System;
5. GPS RECEIVER FURUNO GP-90;

По отношение на учебно-методическото осигуряване предстои обновяване на учебните програми, разработване на нови комплексни сценарии за практическите занятия, допълване и преиздаване на учебните пособия в това число в Internet формат и издаването на нов учебник по дисциплината "Морски свръзки". В тях трябва да намерят отражение новите видове комуникации и услуги, необходими за повишаване на безопасността на корабоплаването и ефективното управление на корабите на море.

ЗА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ПРОГРАМА ЗА ПРИОБЩАВАНЕ НА КУРСАНТИТЕ И СТУДЕНТИТЕ КЪМ СПЕЦИАЛНОСТТА И НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКАТА ДЕЙНОСТ ВЪВ ВВМУ “Н. Й. ВАПЦАРОВ”

Формирането на единно европейско образователно пространство и новите изисквания на Международната морска организация към подготовката на морските кадри породиха потребността от критичен и конструктивен поглед към съдържанието на учебно-възпитателния процес, особено към неговата “втора съставляваща” – морското възпитание на курсантите и студентите. Същевременно трябва да подчертаем, че в резултат на промените в страната част от възпитателните традиции на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” се разрушиха, което повлия негативно върху личностното и професионалното изграждане на курсантите и студентите като командни кадри за Военноморските сили и Търговското корабоплаване.

Многолетния опит в корабоплаването свидетелства, че безопасността в най-голяма степен зависи от човешкия фактор и преди всичко от професионализма, деловите и човешките качества на офицерския състав, от взаимоотношенията между моряците и стила на управление.

Известно е, че пропуските в теоретичните знания и практическите умения на морските офицери по-лесно могат да се попълнят чрез допълнително самообучение в процеса на работа и участие в курсове за следдипломна квалификация, докато за попълване на дефицитите в личностното развитие и “възпитателния вакуум” няма надеждни механизми, а именно тези дефицити оказват по-силно негативно влияние върху културата на безопасността на корабоплаването и авторитета на Морско училище.

За да изпълняват пълноценно своите сложни задължения, корабните офицери трябва да притежават комплекс от морално-психически и лидерски качества, основани на теоретически знания и практически умения. Обучението по лидерство е част от подготовката им за получаване на сертификатите за компетентност. Корабоплавателните компании предявяват комплексни изисквания към корабните офицери, сред които водеща роля играят:

- Да бъдат етични, лоялни, честни, неподкупни;
- Да са решителни и авторитетни в екстремални ситуации;
- Да умеят да създават екип и да ръководят екип, да въвеждат по-добри управленски системи на борда на кораба;
- Да бъдат психически устойчиви и самоуверени, настоятелни, взискателни, самостоятелни и с високо чувство за дълг и отговорност;
- Да притежават социална компетентност, да могат да създават благоприятни доброжелателни социално-психически отношения в екипажа и да осигуряват благополучие за екипажа;
- Да познават човешката природа, особеностите на личността и на корабния екипаж като група, да проявяват неподправен интерес към личното и професионалното развитие на членовете на екипажа;
- Да умеят да комуникират с екипажа и външните агенции, да водят преговори и да отстояват интересите на компанията и на моряците на борда на кораба;
- Да проявяват педагогически такт и да насърчават израстването в йерархията на своите подчинени;
- Да притежават способност да издават ясни, недвусмислени, категорични и кратки заповеди, като поддържат обратна връзка за тяхното изпълнение;
- Да притежават широка морска култура и се грижат за културата на безопасността на корабоплаването;
- Успешно да изпълняват ролята на формални и неформални лидери в екипажа, като изграждат единен екип, способен да решава ефективно задачите, да превръща безпрекословната йерархия на хората на борда на кораба в творчески функционираща команда.

Във връзка с извършения през януари

2007 г. преглед на обучението по научно-образователната степен "доктор" началникът на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" постави в своя заповед задачата да се разработи Програма за приобщаване на курсантите и студентите към специалността и научноизследователската дейност, която да бъде приета от Академичния съвет.

В съвета на факултет "Навигационен" беше представен проект за такава програма. В обсъждането взеха участие и членове на студентския съвет. Програмата ще се разгледа и в съвета на факултет "Инженерен".

Целесъобразно е в разработването и реализирането на програмата да вземат участие повече радетели на морското образование, които със своите идеи и практическа помощ да дадат своя принос в обучението и възпитанието на випускниците на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

В Програмата за приобщаване на курсантите и студентите към специалността и научно-изследователската дейност се поставят **три основни цели**:

I. Да способства за изграждане на курсантите и студентите като офицери с висок морски професионализъм, неразделна част от който се явяват морското възпитание, съзнателната дисциплина и личната отговорност, морално-психическата устойчивост, лидерските качества и високата психолого-педагогическа култура.

II. Да допринесе за засилване единството на учебно-възпитателния процес.

III. Да съдейства за създаване на изследователски умения у обучаемите.

Препоръчително е след едногодишна апробация на програмата да се направи оценка за нейната ефективност и да се приеме Стратегия за морското възпитание на курсантите и студентите и тяхното приобщаване към специалността и научно-изследователската и развойната дейност във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

В програмата е препоръчително да се включат следните **основни дейности**:

Учебният семестър на всички първокурсници курсанти и студенти да започва с кратък мотивационен курс, посветен на избраната специалност;

Ежегодно в началото на учебната година да се провежда тридневен щурмански поход с курсантите и студентите първокурсници с УК-421 или друг кораб по българското черноморско крайбрежие, по време на който да стане и запознаване с военноморските бази и пристанищата.

Да се подобри организацията и качеството на гребно-ветроходните походи, като се изгради съвременна гребно-ветроходна база.

С всички курсанти и студенти да се организират плавания за морска закалка с УВК "Калиакра".

Да се превърне в традиция публичното представяне и обсъждане на новоизлезли научни и дидактически трудове на преподавателите от ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

Ежегодно да се организира изложба-базар на новоизлезли книги с морска тематика от български и чуждестранни автори. Добър пример за град Варна е организираният книжен салон от 29 март до 2 април 2007 г.

Периодично да се организират читателски срещи на курсантите и студентите с автори на новоизлезли книги и филми с морска тематика.

Да се разширят функциите на книжарницата във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" и създадат по-благоприятни условия за продажба на научна и художествена литература с морска тематика.

Възстановяване на съществувалата дълги години традиция в класните отделения "Приятели на книгата" за презентация на научно-техническа и художествена литература сред курсантите и студентите.

Разработване и приемане на Правилник за вътрешния ред във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров", който да моделира корабната среда и корабното разписание. В правилника да се разработи подходяща морска символика, морски церемониал и морски протокол, съобразени със съществуващите норми във Военноморските сили и Търговското корабоплаване. Да се издаде дидактическо пособие по морски церемониал и протокол във Военноморските сили и Търговското корабоплаване.

Повишаване на взискателността към кадровите военнослужещи и курсантите за носене на военната униформа.

Въвеждане на морска униформа за студентите и система от отговорности и дейности за приобщаването им към цялостната дейност във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

Възстановяване на дългогодишната традиция при тържествени случаи да се пее химна на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров". За целта е целесъобразно с помощта на флотския диригент и оркестъра на ВМС курсантите и студентите да се научат да пеят "Чеда сме ние на морето".

Организиране и провеждане на ежегодни научни сесии за курсантите и студентите, създаване на система за стимулиране на тяхното участие в научноизследователската и развойната дейност на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”.

Участие в периодични срещи на курсантите с корабни офицери от Военноморските сили, както и с ветерани от ВМС.

Организиране на периодични срещи на студентите с офицери от Търговското корабоплаване, както и с ветерани от Български морски флот.

Ежегодно честване на юбилейни годишнини, както на действащи преподаватели, така и на преподаватели, които вече не работят в училището, но са оставили светла диря в историята ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”. Създаване на организация за написване и издаване на биографични трудове за тях и периодично издаване Алманах на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”.

Възстановяване на курсантския и студентски вестник “Вапцаровец”, на страниците на който да се популяризира научното и художественото творчество на обучаемите във ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”. Същият да се издава и на електронната страница на училището. Да се организират ежегодни конкурси за курсанти и студенти за написване на есе за Морско училище и за неговия патрон Никола Йонков Вапцаров. Наградите, заедно с премии на Началника на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” и на Председателя на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище да се връчват съответно на 7 декември и 9 януари.

Ежегодно да се организират посещения на къщата-музей “Никола Йонков Вапцаров” в град Банско с представяне на литературно-музикална програма пред обществеността и провеждане на литературни четения в училището, посветени на поета.

Подготовка на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” за достойно участие в международната регата “Къти Сарк, 2008” (Tall Ships Races), чийто домакин ще бъде гр. Варна. Морската общественост вече знае, че под патронажа на Министър-председателя на Република България от 21 май до 24 май 2008 г. Варна ще бъде домакин на корабите, които ще участват в международната ветроходна регата, която е наследник на най-престижното състезание от този вид в света - “Къти сарк”. Началникът на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” капитан I ранг Станко Атанасов Станков е член на Организационния комитет. Всички курсанти и студенти, които са плавали на УВК “Калиакра” помнят, че най-голямата награда в Морско училище е да бъдат удостоени да участват в регатата “Къти сърк”. УВК “Калиакра” е традиционен участник в регатата и до момента има 16 участия в нея, като първата проява беше през 1986 г. (от 16 юни до 7 септември 1986 г.), в която и аз имах щастието да участвам като ръководител на практикантите заедно с капитан III ранг инж. Стоян Кожухаров – командир на курсантска рота по това време, а впоследствие управител “Портови флот” Варна и член на Контролния съвет на Българска морска камара.

Справка: Международната асоциация на учебно-ветроходните кораби (ISTA) прие решение град Варна през 2008 г. да бъде домакин на ветроходната регата “Историческите морета”, която може да отвори възможността и занапред да сме домакини на състезания от типа на “Къти Сарк”. Договорът за домакинството на Варна за надпреварата е подписан на 14 май 2006 г. През 2006 г. в испанското пристанище Ла Коруня по време на 50-ото издание на регатата “Къти Сарк” баркентината “Калиакра” рекламира Варна за домакин през 2008 г. **ОСНОВНА ЦЕЛ** на ветроходната регата “Tall Ships Races”, която за първи път ще премине през Черно море: “ДА ВЪЗПИТА МЛАДИТЕ ХОРА ДА РАБОТЯТ В ЕКИП И ДА СВИКНАТ С ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА НА МОРЕТО, ДА РАЗВИВА ДРУЖБАТА МЕЖДУ МЛАДЕЖИТЕ НЕЗАВИСИМО ОТ ТЕХНИТЕ ПРОИЗХОД, ВЯРА И РАСА”. Съгласно утвърдения план регатата през 2008 г. ще стартира в Мармарис на 4 май. На 9 май корабите трябва да бъдат в Измир, а на 12-и ще потеглят, без състезателен елемент към Босфора в посока Черно море. Ветроходите ще пристигнат от Мармарис и Измир във Варна на 21 май 2008 г. и ще останат 4 дни, след което ще отплават за Истанбул. Ветроходците ще се включат в празничното шествие по повод Деня на славянската писменост. Екипажите ще организират парад по улиците на града. Жителите и гостите на Варна ще разгледат ветроходите. Отплаването ще бъде съпроводено с парад на ветрилата, който ще се проведе на около 2 мили навътре в морето. Началото на гонката към Босфора ще бъде отбелязано с топовни салюти. В регатата освен България ще участват Гърция и Турция. За участие в регатата “Историческите морета” се очакват десетина големи ветроходни кораба. На 29

май от Истанбул ще бъде даден старт на последната гонка – Истанбул-Пирея.

В тясна връзка с ветроходната регата "Кати Сарк" е и следващата задача в Програмата: ежегодно да се провежда МОРСКА СПАРТАКИАДА И ВЕТРОХОДНА РЕГАТА за купата на Началника на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" с привличане на ученици и студенти от варненските средни и висши училища. Целесъобразно е мащабът на тези морски състезания да се разшири и обхване Бургаска област Добрич, учащите се от Силистра, Русе, Видин, Пловдив, София, както и от други градове на страната.

Издигане ролята на отделението за връзки с обществеността и създаване на условия за системно представяне в медиите на научно-художественото творчество на преподавателите, курсантите и студентите от ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

Награждаване с държавни и правителствени отличия на преподаватели от ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" с високи научни постижения (**ПОЯСНЕНИЕ**: С орден "Св. Св. Кирил и Методий" и други държавни и правителствени академични отличия не е награждаван преподавател поне от 30 години насам!).

Създаване на система за привличане към научно-преподавателска работа във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" на випускниците с отличен успех (курсанти и студенти), както и дипломанти, показали траен интерес към научни изследвания.

С помощта на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище да се създадат специализирани офиси на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" в гр. Варна и окръжните градове за продажба на сувенири със символиката и хералдиката на училището (емблеми, кортици, флагове, фланелки, дискове, филми, корабни модели, котви, барети, шапки, спортни екипи, плакети, морски карти и др.), заедно с морска литература, CD и рекламни материали на училището, Бюлетина на Асоциацията.

Учредяване на детско-юношески клуб "Млад моряк" за гребане, ветроходство и сърф, който да работи под патронажа на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" и Асоциацията на възпитаниците на Морско училище.

Възстановяване на традицията в художественото творчество, като се изнасят концерти от курсанти и студенти в столицата и в окръжните градове на Република България.

Създаване на интернет-кафе във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" и компютърна читалня в библиотеката със свободен достъп на обучаемите до Интернет и ксерокс-услуги.

Подготовка и издаване на книга и CD с лекциите по методология и методи на научните изследвания, както и публикуването им на WEB страницата на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

Въвеждане на учебен курс за курсантите и студентите по статистика и методите на научните изследвания.

Учредяване на ежегодна премия и статут за нейното присъждане на курсанти и студенти с най-значим принос в научно-изследователската, развойната и внедрителската дейност (НИРД). Въвеждане на правила за признаването на най-добрите дипломни работи на курсанти и студенти за рационализации и изобретения, които да се отличават с авторски свидетелства и парични награди.

Възстановяване на системата от научноизследователски лаборатории към катедрите в училището, формиране на творчески екипи от преподаватели, курсанти и студенти за участие в национални и международни проекти.

Създаване на екип от преподаватели във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" и г-н Иван Алексиев за подготовка и издаване на Сборник с очерци за всички преподаватели, които са удостоени с барелефи в Алеята на преподавателя. Книгата да се преведе на английски език и се издаде също така на CD, като се предостави за свободна продажба и връчва на български и чуждестранни гости, посещаващи ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".

В заключение трябва да подчертаем, че създаването на Програма за приобщаване на курсантите и студентите към специалността и научноизследователската дейност във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" не е лека задача, а още по-трудно ще бъде нейното реализиране. Това обаче не означава да се откажем от разработването и реализирането на подобен проект, защото той е продиктуван от отговорността, която има ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" за изграждането на добре обучени и добре възпитани морски кадри. Програмата ще допринесе за възстановяването на хармонията и баланса между морското обучение и морското възпитание.

доц. д.пс.н. Илия Пеев, капитан I ранг о.р.

РАЗЧУПВАМЕ МОДЕЛА НА ТРАДИЦИОННИТЕ ТОВАРИ

Изпълнителният директор на “Порт Балчик” АД к.д.п. Кузман Попов

Пристанището в Балчик е първото в страната, дадено на концесия на 25 май т. г. През следващите две години тук ще се реализира сериозна инвестиционна програма според концесионния договор и намерението на новите собственици да го превърнат в модерно българско черноморско пристанище. Предвидени са инвестиции, свързани с опазването на околната среда и изграждането на пречиствателна станция за осъществяването на основната пристанищна дейност, както и за извършване на морско-технически услуги. Изграждането на закрит склад за насипни товари също е предвидено в инвестиционния план на дружеството. Ще бъдат осигурени средства за набавяне на добра пристанищна механизация и съоръжения. Първоначално ще бъде закупен бункер за разтоварване на насипни товари на стойност 40 000 лева с цел оптимизиране на процеса и увеличаване на разтоварните норми.

Тук ще има и нова тилова претоварна техника, чиято стойност възлиза на 100 000 лв. Изпълнителният директор на “Порт Балчик” АД к.д.п. Кузман Попов успя да създаде нова административна система, насочена преди всичко към подобряване на пропускателния режим на терминала и охранителната дейност, както и документална уредба на пристанището. Създава се административен модел изключително по европейски и световни стандарти.

На този етап остава да се изготви и одобри програма за мониторинг на околната среда. Вече е съгласуван и план за действия при бедствия, аварии и катастрофи, каза пред представител на “МВ” г-н Попов. Контролно-пропускателният режим в “Порт Балчик” е изграден според изискванията на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS). В специален дневник вече се отбелязват всички посещения по дати и часове, а на портала посетителите биват предварително инструктирани относно охраната на труда и опазването на околната среда. На административната сграда и на портала са поставени камери за денонощно наблюдение с поглед към кейовите места. Съставът на охранителната група е увеличен с още четирима души, построено е ново помещение за тях, реиновирана е административната сграда, осигурени са

съвременни условия на труд. Така северното ни черноморско пристанище все повече ще се конкурира с големите частни и държавни пристанищни оператори във връзка с изпълнението на ISPS Code.

- Когато започнах работа, за пристанище Балчик се знаеше, че е специализирано само за зърнени товари. Това е вярно, тъй като основно се обработват зърнени товари и наливно слънчогледово масло, но лична моя амбиция е да разчупя модела.

Защо да не се правят генерални тройни товари. От влизане в сила на концесионния договор сме товарили бик-бекси (големи торби по 500 кг), товари на палети, а вече сме извършили и претоварване на дървен материал. Това са три вида товари, които не са правени в пристанище Балчик от десетилетия, допълни инж. Попов.

През октомври в пристанището в Балчик акостира сирийският кораб “HIBA-B”, който потърси убежище и поиска укрепване на товара си от нови камиони-влекачи. Ръководството на порта повиква спешно работна група от специалисти и специфичното твърдо укрепване е извършено само за две денонощия без забележки от страна на корабособственика, застрахователя и ИА “Морска администрация”.

Ето още един вид дейност, която би могла да се развива при нас в порта, сподели Кузман Попов.

При ефективното използване на работното време за товарене на кораб, без прекъсване на производствения процес и съвместяване на спомагателните операции, може да се постигне дневна експлоатационна производителност 2500 - 3000 тона в зависимост от вида на плавателното средство. При разчета е приета средночасова производителност на гумените транспортьори от 250 тона на час, тъй като се претоварват най-много зърнени товари с различно специфично тегло. Пристанището има две кейови места с обща дължина 164 метра. Кей №1 е предназначен за генерални и насипни товари за кораби до 12 000 тона дедуейт. Вторият кей е за обработка на малотонажни кораби при средно натоварване 3000 - 3800 тона.

СВЕТЛА ТУХЧИЕВА
Морски Вестник

МОРСКИ МИНИ И БОРБАТА С ТЯХ

О.р. кап. I ранг
Христо Димитров

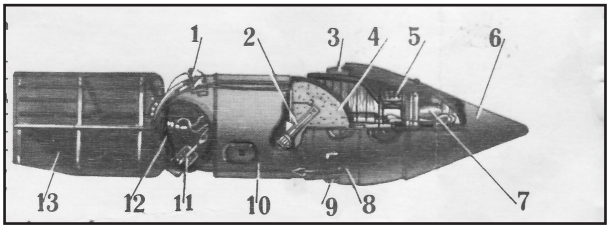
Без съмнение една от най ефективните форми за водене на война на море е минната борба. Мините са малки по размер, с ниска себестойност, лесно се камуфлират, изискват минимално обслужване, имат дълъг срок на съхранение, лесно се складират в големи количества и могат да се поставят от почти всякакви типове носители, включително и невоенни. Могат да се използуват както за тактически, така и за стратегически цели, за затрудняване на комуникациите на противника, отбрана на собствените териториални води, на скъпоструващи обекти, пристанища, котвени места и различни плаващи конструкции от десанти или морски атаки. Могат много бързо да унищожат или намалят ефективността на надводните кораби и подводници и въпреки малките си размери, изискват значителни усилия за да бъдат неутрализирани. Използуването на минното оръжие във Втората световна война и в следвоенните локални конфликти показва, че минното оръжие е вероятно едно от най-ефективните морски оръжия, които може да притежава една страна.

Законност на минната война. Необходимо е само да се хвърли бегъл поглед върху войните на море в недалечно минало, за да стане ясно, колко ефективна може да бъде мината, дори и в най-елементарния си вид.

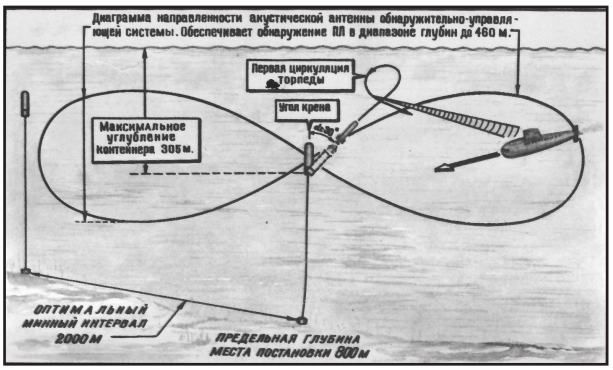
Много е писано за правото за използуването на минното оръжие, но съществуват два принципа които определят действията и отношението на държавите, които се намират във война и на тези, които не участвуват в нея:

1. Воюващите страни имат право да водят война на море;

2. Неутралните страни имат право да плават по моретата, независимо от конфликта.



Необходимостта да се съгласуват тези два противоречиви принципа е станала причина за започване на едно сериозно проучване, на което, що се отнася до минната война, все още не е намерен ефективен отговор. Истинският проблем се отнася за онова неопределено положение (период на нарастване на напрежението), когато една държава е най-вероятно да прибегне до използуването на мини както за отбранителни, така и за нападателни цели. Проблемът

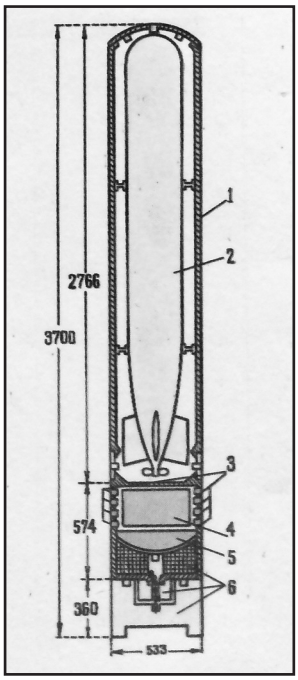


се усложнява и от факта, че в бъдеще е малко вероятно да има някакво формално обявяване на война. Потвърждение за това са както Фолкландските събития, така също и военните събития в Близкия изток. Знаменитата Хагска конвенция от 1907 г., а също

така и Женевската от 1958 г. не можаха да решат проблемите на минната война и се стигна до заключението, че свободата на моретата и световния океан не е абсолютна.

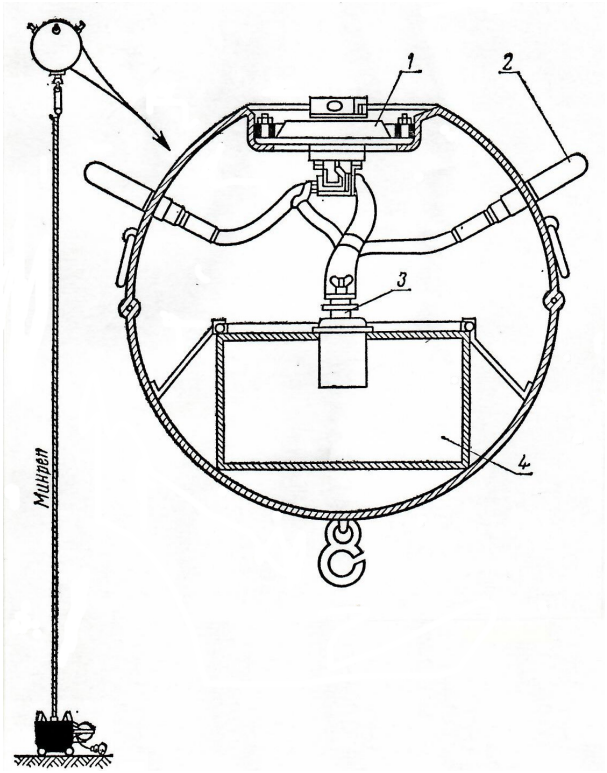
На основание на тази несигурност и колебание, едва ли е изненадващо, че повечето държави в едно или друго време прибягват до употреба на мини, за целите на отбраната или агресията. За съжаление това понякога довежда до унищожаването на кораби и хора, които не са директни участници в конфликта.

Съвременната морска мина представлява многофункционално устройство, съдържащо елементи на изкуствен интелект. Според принципа на действие на взривателя, мините се подразделят на контактни и неконтакни, според способа за заставане на позиция - дънни, котвени и плаващи, а според степента на подвижност биват стационарни и самодвижещи се. Напоследък са приети на въоръжение и нов клас мини – атакуващи, които представляват комбинация от минен модул и торпедо или ракета от типа "вода-вода-цел" или "въздух-въздух-цел". За тяхната постановка се използуват авиация, подводници, надводни кораби, подводни роботи, бойни плувци, а също така и търговски и рибарски кораби.



Котвените контактни мини са се променили незначително в сравнение със своите предшественици от Втората световна война. Те са много надеждни, пригодени за масово производство и използуване. За постановката им е необходимо само наличието на релсови пътища и точна навигационна система. Състоят се от следните основни части: корпус, минно въже, взривател и котва. Наличието на минно въже ограничава дълбочината на района за постановка. В качеството на реагиращи органи се използуват галваноударни рога, антени или самият корпус на мината. Като главен недостатък може да се посочи необходимостта от контакт за взривяването им. Това води до използуването на голям брой мини за постигане на желания резултат. Основно направление в усъвършенстването на тактическите параметри на котвените мини е създаването на неконтактни системи, задействуващи детонаторите им. Те реагират на едно или няколко физически полета на кораба, което прави борбата с тях изключително трудна. Действието им се заключава в следното: след падането на мината от борда на носителя се задейства дъномерното устройство, което има за задача да спре развиването на минното въже, когато корпусът застане на зададеното удълбочение. Той гарантира необходимата точност, ако в процеса на заставането се осигури скорост на въртенето на минния барабан, при която във всеки отделен момент се развива дължина на минното въже, равна на фактическото разстояние между корпуса и котвата. За целта е предвиден специален регулатор. Ако след изтичане на определеното след постановката време до някой от активните елементи се докосне корпус на плавателен съд, почти незабавно следва взрив. Контактният взрив предизвиква дълбоки, но малки по площ пробойни и при правилно организирана борба за живучест, поразения кораб може да остане на вода. За разлика от него неконтактния взрив въздействува върху големи площи от подводната част на плавателния съд, валолиниите, перата и балерите на рулите, благодарение на несвиваемостта на морската вода. Това се решава с успех от различните типове дънни мини.

Дънните неконтактни мини са създадени и частично използувани към края на Втората световна война от Англия, Германия и Съветския Съюз. В тях не откриваме основните части на контактните мини, защото те съвместуват в едно корпус, котва, зарядно отделение и взривател. Отрицателната им плавучест ги задържа неподвижно на грунта, което ограничава дълбочината на района за постановка (до около 50 метровата изобата), тъй като тя е свързана пряко с радиуса на поражение на количеството взривно вещество. Съвременните дънни неконтактни мини имат многоканални неконтактни взриватели с датчици, реагиращи на различни физически полета на кораба: акустическо, магнитно, хидродинамично, електрическо, топлинно, оптическо и др. подобни Прин-



ципа на действие на високочувствителните неконтактни взриватели осигуряват надеждното сработване под корпуса на целта и в съчетание с приборите “срочност”, ”кратност”, “комбинация на канали и дистанционно управление” осигуряват висока противотрална устойчивост. Разполагането им на грунта, използването на “стелттехнологии” и засипването им от придънните течения с пясък и тиня ги правят малкозабелижими, което затруднява тяхното откриване. В нея могат да бъдат поместени системи , които локализират и унищожават подводни противоминни апарати, действуващи напред по курса на миночистача. Сроковете за съхранение на мини с подобни взриватели достига 30 и повече години, а източниците на ток - 10 години. На бойна позиция мината може да остане повече от година, след което се самоликвидира или се унищожава дистанционно.

Самотранспортиращите се мини са представители на последното поколение минно оръжие. Идеята за разработката им се е зародила в 70-те години на миналия век. Наличието на подобно оръжие в арсенала на флота позволява да се създаде минна заплаха за корабоплаването на противника даже и в районите му с развита противоподводна отбрана. Първите образци са разработени на базата на серийни торпеда. Конструктивно мината се състои от минен модул (бойна част) и носител. Тя може да бъде изстреляна от дистанция, превишаваща далечината на действие на противниковите оръжия, при това без да се демаскира. Конструираните по-късно специализирани носители за комбинирани акустико-индукционно-хидродинамически мини достигат скорост 45-50 възла и дистанция за транспортиране над 20000 метра. Усъвършенстването им не спира. Така например мината СМДМ / 2 , която е куплирана със свръхтежко торпедо с калибър 650 мм. може да измине дистанция над 50000 метра.

Реактивно изплаващите мини са последния продукт на конструкторите на подобни оръжия. Това са принципно нови минни комплекси от активен тип, които макар и да не са изгубили предимствата си пред другите видове подводни оръжия, придобиха ново качество - могат да атакуват целите на достатъчно големи разстояния и за кратко време с всички елементи на изненадата. Благодарение на огромната им подводна скорост, времето за атака е броени секунди. Но най-голямата особеност се явява факта, че такъв тип мини престават да се считат пасивно оръжие. Апаратурата им за откриване и класифициране на целта определя курса, скоростта, дълбочината на хода, решава задачата за среща и дава команда за старта на ракетата или торпедото, с което е компанована. Бойните части са поместени в херметически затворени контейнери, намиращи се на големи дълбочини, против които няма ефективни средства за борба.

Основните тенденции за развитие на морското минно оръжие са общи за всички флоти в света. Те могат да бъдат сведени в следните групи:

- увеличение на далечината на откриване на цели със значително понижени параметри на физическите полета;

- модернизация, усъвършенстване и разработка на нови унифицирани, многоканални взриватели;

- прилагането на “стелттехнологии”, повишаване на избирателността, противотралната устойчивост и подобряване на системите за дистанционно управление на функцията ”опасно- безопасно- ликвидация”;

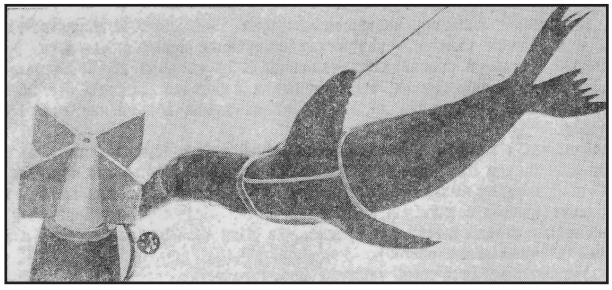
- усъвършенстване на източниците на захранване;

- създаване на самотранспортиращи се мини, изпълняващи различни задачи;

- подобряване на масово-габаритните

характеристики, и създаване на минни комплекси, способни да бъдат използувани от надводни кораби, подводници и авиация

Използуването на минно оръжие в морската война е заставило морските специалисти да търсят способи и средства за борба с него. Първите опити за борба с морските мини "започва"още с тяхното създаване. По време на изпитанията за приемане на



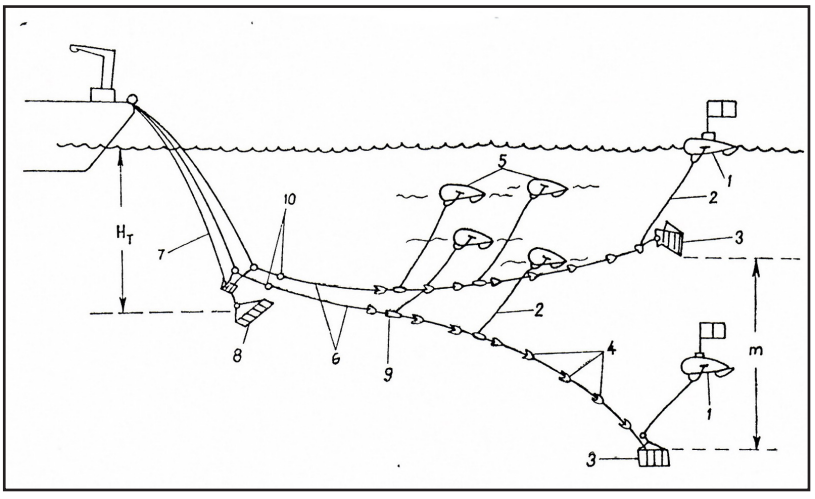
въоръжение във флота на това ново оръжие възниква въпроса: дали мината е застанала правилно на позиция? Способът за осъществяването на контрол на мината се е заключавал в следното - матросите от екипажа на гребната лодка, с помощтта на малка котва-многорожка, са я захващали и отбуксирвали към брега. На тази основа са се разработили и първите оръжия за борба с минната опастноаст.

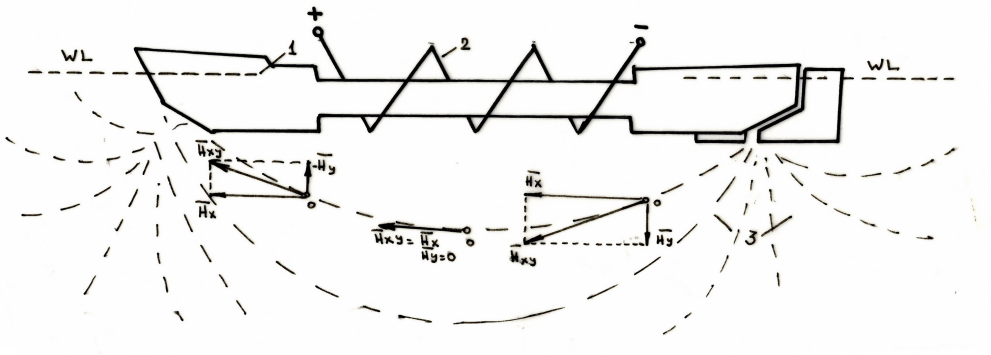
За основоположник на противоминните оръжия се счита американският инженер-изобретател Дж. Ериксон, конструирал и построил известния кораб "Монитор". Той предложил за прочистването на фарватерите от мини да се използува дървен плот, прикрепен към форщевена на кораба. На този плот монтирал взривно устройство, зарядно отделение със 700 фунта (около 350 кг.) барут, силно издадено напред и потопено на няколко метра под водата. Своето изобретение конструктора нарекъл "Торпедото на Ериксон". Най интересната му особеност била тази, че пред заряда била разположена въздушна камера, която се разрушавала от детонацията и благодарение на което направлението на взрива се насочвало напред към страната на препятствието (мината). По този начин плота оставал невредим. За този период (1850- 1860 год.) "Торпедото на Ериксон"било блестящо достижение на техниката. Макар и да не могло да реши проблема с минното оръжие поради ниската му ефективност и големия разход на барут, това изобретение дало тласък на противомнната борба.

Голямото разнообразие на минно оръжие изисква конструиране на принципно нови видове средства за борба с мините. Трябва да се отбележи, че появата на нова мина почти винаги довежда и до появата на ново противодействие. Не са редки и случаите, когато средствата за противоминната война изпреварват минното оръжие в своето усъвършенствуване. Ето защо днес няма държава с военен флот, която да не отделя особено внимание и значителни финансови средства за създаването, поддържането, правилната експлоатация и развитието на системите за минна защита. За удобство при запознаването и изучаването им, противоминните оръжия и средства са групирани в отделни направления. Приета е следната класификация:

- Тралове. Макар че има на въоръжение множество образци, обособяват се две групи - контактни и неконтактни.

Контактните тралове се предназначени за борба с котвените, а неконтактните - за противодействие на неконтактните мини. Като правило контактните тралове (КТ) се буксират от един миночистач, но не са редки и случаите, когато за този цел се използуват два кораба. Задачата на КТ е да осъществи контакт с някоя от главните части на мината: корпус, минно въже, котва. Ако това е минно въже, то се прерязва и корпуса изплава на повърхността. Различаваме два типа КТ – с еднакво отстояние от повърхността на водата и с еднакво отстояние от грунта, а за борба с плаващите на зададено удълбочение мини разполагаме и с мрежови тралове.





Неконтактните тралове (НТ) имитират физическите полета на кораба (ФПК). Посредством специален прибор за автоматично управление на тока в трала (ПАУТТ), създаденото от активната част на НТ ФПК, напълно се припокрива с реалното. За борба с комбинираните неконтактни взриватели на мините се използува паралелната работа на няколко вида НТ. За съжаление до този момент не са конструирани ефективни имитатори на хидродинамичното поле на кораба и за борбата с хидродинамичните мини се търсят други средства.

- Търсачи. Те не въздействуват пряко на миите – само ги откриват и обозначават. С тяхна помощ оглежданата площ се разширява, но в сила остава и задължението да се прилагат и други средства за борба с мините на противника.

Оптическите минотърсачи се използуват предимно в районите с голяма прозрачност на морската вода. При откриване на мина, от кораба дистанционно се освобождава обозначаващ буй, който я маркира. С помощта на контравзривове бойните плувци унищожават откритите и обозначени обекти.

Магнитните минотърсачи реагират на изкривеното земно магнитно поле от магнитната маса на корпуса на мината. Недостатък обаче е свойството им да реагират на всички метални предмети по морското дъно.

Хидроакустическите минотърсачи представляват сонари с много тясна диаграма на насоченост на акустическия лъч. Като правило се използуват в носовите курсови ъгли и на практика служат за самоотбрана на миночистача. Има и хидролокатори със страничен обзор, но и те се влияят силно от хидрометеорологичните условия и откриват дънни мини със затруднения.

- Взривни средства. Те са най-надеждни, защото унищожават миите в зоната на тяхното действие, независимо от вида на взривателя, типа на мината и дълбочината на района.

Шнуровите заряди гарантират почти 100% безопасното преминаване през обработената полоса. Зарядът представлява бризентен шланг, пълен с бризантно взривно вещество и снабден с накрайници, към които се подсъединяват дълбочинни взриватели или допълнителни заряди. Ширината на разчистената от мини полоса е 80 метра.

Контравзривовете ликвидират напълно мината, към която са прикрепени. След като тя бъде локализирана и обозначена посредством избран способ, бойният плувец прикрепя специален заряд – контравзрив, детониращ се посредством временен или дистанционен взривател.

Подводните бомби се използуват за ликвидиране на минната опастност в ограничени по площ райони и са два вида: реактивни и кърмови. Реактивните бомби се изстрелват от носа на кораба и разреждат минното заграждение преди миночистачът да е влязал в опасния район. Недостатък на експлоатацията им е невъзможността да се определи точката на приводняването им, поради което се използуват само в границите на определена площ. Кърмовите бомби са с голяма точност на попадение, но поради плътността на бомбомятането разходът на боеприпаси е изключително голям.

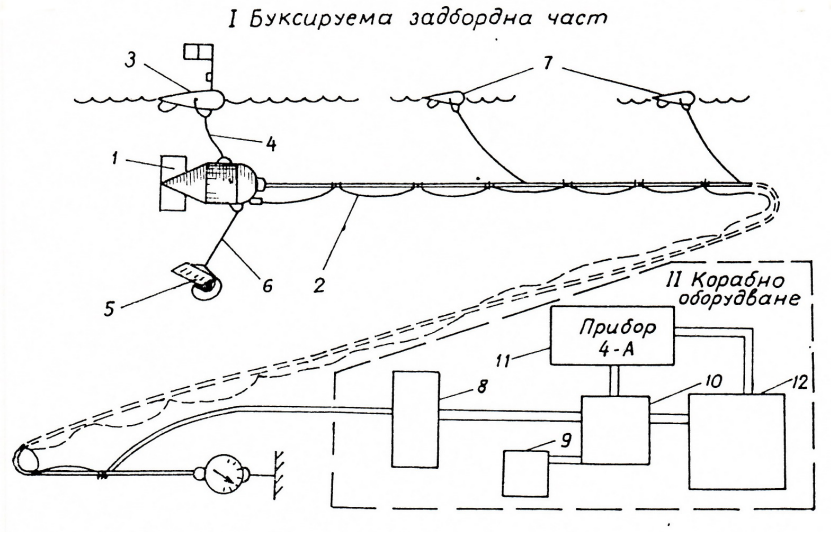
Артилерийските установки (АУ) се използуват за ликвидиране на изплавали по време на траленето подсечени мини, ако вълнението на морето е над 2 бала и не може да се спусне зад борда корабната лодка с подривна команда. Тази задача се изпълнява с АУ, чийто калибър е над 25 mm. Боеприпасите за тях съдържат разривен заряд, който, ако не детонира взривното вещество

на мината, след попадение в целта прави голяма пробойна, осигуряваща надеждно проникване на морска вода в корпуса й.

За необходимостта от надеждна защита от минната опастност говори и факта, че след Втората световна война, за координация на тралната дейност в Европа бил създаден специален Интернационален комитет, в който влизали Англия, САЩ, Франция, Белгия, Холандия, Дания, Норвегия, Швеция, Финландия, СССР, Полша, Югославия, Италия и Турция. Някои от държавите вече не съществуват, но те са изиграли съществена роля за унищожаването на мините, поставени по време на бойните действия. В тралните работи са участвували 1960 миночистача и над 100000 човека. И макар, че през 1951 год. комитета преостановил дейността си, ВМС на ФРГ чак през август 1971 год. приели решение за прекратяване на тралната дейност в Балтийско и Северно море. Днес се обръща особено внимание на различните мероприятия които намаляват ефективността на минното оръжие.Те могат да се разделят условно на три групи: технически, навигационно-хидрографни и бойни и имат за цел минимизирането на параметрите на физическите полета на корабите, повишаване точността на корабоводенето и въоръжаването на миночистачите с нови видове противоминни оръжия.

Използувайки инстинктите, високата степен на развитие на сетивните органи, особено на ехолокационния апарат и механизма на кислородния обмен при движение на големи дълбочини, военноморските специалисти са обърнали внимание на възможността за използуване на морски животни за целите на противоминната борба. В резултат на изследванията в редица океанографски институти, делфинариуми и специализираните лаборатории, била доказана възможността да се използуват някои морски обитатели (делфини, гринди, косатки, морски лъвове, тюлени) в ежедневната дейност на флота, а в случай на необходимост и за бойни действия. От цялата гама дейности, особено се открояват търсенето, откриването и обозначаването на дънни и котвени мини. Такива обучени морски млекопитаещи се оказват незаменими, когато хидрометеорологичните условия са крайно неподходящи за работата на леководолазите-миньори.

Наред с класическите методи и оръжия за борба с минната опастност, днес сме свидетели на влезли в експлоатация принципно нови системи, решаващи този проблем. Световно известни и водящи в тази област фирми като Lursen,Tales, Armaris и др., разработват, експериментират, произвеждат и предлагат на други страни качествено ново оръжие за борба с морските мини. Откриване и обозначаване на обекти по курса на кораба, взривяване на дънни и котвени мини, самостоятелно действуващи и дистанционно управляеми апарати за “осветяване“ на подводната обстановка, снабдени с акусти-чески и оптически сензори плаващи на повърхността или на зададена дълбочина апарати са само малка част от обширната гама специализирана продукция на военно-промишлените предприятия.



От казаното до тук следва, че борбата с минната опастност е сложен комплекс от мероприятия, който в мирно време се явява актуален проблем в дейността на военноморския флот на всяка държава.

SHIPREPAIR YARD

ODESSOS

VARNA

Guaranteed Quality and Timely Delivery

at Reasonable Prices

www.odessos-yard.bg

Сдружение "Морски Алианс"

9000 гр. Варна
ул. "София" №22,
ет. 1, офис 104.

тел: 052 63 16 14.
факс: 052 63 16 14.
e-mail:marinealliance@yahoo.co.uk
web site:marine-alliance.com

"Морски Алианс" е доброволно сдружение на български граждани, чиято основна задача е да се бори за даване приоритет на морската политика на Република България.

Следвайки своето мото: **"Морската индустрия - един от основните икономически приоритети на Република България",** ние анализирахме внимателно българското законодателство, приложимо при облагане доходите на моряците и практиките в тази област в ЕС и някои други морски държави.

Нашата цел беше да установим къде сме ние спрямо другите, отчита ли се спецификата на моряшкия труд, има ли равнопоставеност между българските моряци, плаващи под български флаг или на кораби на български оператори/мениджъри и тези, плаващи на кораби под чужд флаг, притежавани от чужди корабособственици или менажирани от чужди фирми.

Показал ли е по някакъв начин българският законодател, че морската индустрия е приоритетна за страната ни, какви са наи-добрите практики в ЕС и други морски държави, какви промени по наше мнение би следвало да се направят?!

След извършения анализ, **"Морски Алианс"** предлага да бъдат направени **следните промени** в "Закона за данъците върху доходите на физическите лица" :

1. Български гражданин да не се счита за местно лице , ако пребивава извън страната за повече от 183 дни през една календарна година.

2. Доходите на моряците при работа на борда на кораб да не се облагат.

Нашите аргументи в полза на исканите промени са:

- Българските граждани, отсъстващи от страната за повече от 183 дни не ползват нейните ресурси (полиция, инфраструктура, държавни институции, здравеопазване и т.н.).
- Българските моряци, отсъстващи от страната не могат да упражнят конституционното си право на глас.
- 183-те дни, като основание за данъчно задължение, присъства при повечето СИДДО (спогодба за избягване на двойно данъчно облагане).
- Според нас е пропуск и на отменения ЗОДФЛ и на сега действащия закон, че в дефиницията на местно лице се прави препратка единствено или към адресната регистрация (ЗОДФЛ), или към постоянния адрес, или центъра на жизнените интереси, но не се взема в предвид времето на пребиваване на лицето в Република България. След като по закон (ЗОДФЛ и ЗДДФЛ) чуждестранни граждани се считат за местни лица, ако пребивават повече, от 183 дни в Република България, то логично е българските граждани да не се считат за такива , ако отсъствуват от страната повече от 183 дни.
- В законодателствата на много страни, облагане доходите на гражданите им е обвързано с периода на тяхното пребиваването в страната:
  - Ирландия – 169 дни,
  - Великобритания – 183 дни,
  - Германия – 183 дни,
  - Индия – 183 дни,
  - Румъния – 180 дни.
- При отсъствие за повече от 183 дни от страната, има процедура българските граждани да бъдат освободени от заплащането на здравни осигуровки.

- От тази промяна ще се ползуват и други български граждани, които понастоящем работят и живеят извън България.

- Преференциите при облагане доходите на моряците са факт в някои европейски и други държави.

- Задграничните дневни на моряците, работещи на български кораби (флаг, корабособственик, мениджър, оператор), които съставляват по-голяма част от доходите им, по закон са освободени от данък общ доход.

- Държавният бюджет няма да се лиши реално от постъпления. Дори и да са освободени от подоходно облагане, моряците ще си плащат, както и до сега, всички други косвени и местни данъци, здравни и социални осигуровки. За дните, през които моряците са в България и извън нея са плащали и плащат:

	29% социални и 6% здравни осигуровки върху следните доходи:	
- 2000 год.	158 лв;	158 лв
- 2001 год.	158, 170, 200 лв;	58, 170, 200 лв;
- 2002 год.	170 лв;	170 лв;
- 2003 год.	200 лв;	200 лв;
- 2004 год.	200 лв;	200 лв;
- 2005 год.	220 лв;	110 лв.
- 2006 год.	220 лв.	110 лв.

- Моряците и техните семейства целогодишно си плащат местните данъци и такси и косвените данъци. За информация тежестта на ДОД в консолидирания бюджет за м. Декември 2006 год. е 8.1% , а тази на тези данъци , които моряците реално плащат е около 80% (ДДС, акцизи, осигуровки). За 2003 година тежестта на ДОД в данъчните приходи в централния и местния бюджет е 17% , а тази на тези данъци , които моряците плащат е около 68% (ДДС, акцизи, осигуровки , местни данъци).

- Спецификата на моряшкия труд – продължително отсъствие от дома, неблагоприятни условия на труд, интензивен режим на работа, лишения за моряка и неговото семейство.

- Моряшкият труд е твърде тежък, за да е той за цял живот. Повечето от колегите са с нагласа за работа на море за определен период, през който да се натрупа определен капитал и по-късно да се потърси реализация на брега.

- Работата на моряците под чужд флаг е инвестиция в българската икономика. По съвсем груби сметки моряците вкарват в нашата икономика около 200-300 милиона щ.д. на година и тя би се лишила от една голяма част от тези пари при неблагоприятно облагане доходите на моряците.

- Броят на моряците, работещи под чужд флаг е около 8000-10000 и при прилагането на сегашното подоходно облагане, голяма част от моряците ще предпочетат да се пренасочат към други професии, защото реално няма да е възможно наемането на всички тях под български флаг или на кораби на български корабособственици, мениджъри и оператори.

- На световния пазар на морска работна ръка съществува недостиг и ние трябва да се стремим не само да запазим завоюваните с годините позиции, но и да увеличаваме нашето присъствие там. Неблагоприятното облагане доходите на българските моряци би ги направило неконкурентни на моряшкия пазар и би довело до търсене на алтернатива на наемането на наши моряци от страна на чуждите корабособственици, мениджъри и оператори. Между другото вече такива тенденции се

забелязват.

- Ясно заявените преференции при облагането доходите на моряците ще привлекат повече млади хора към тази трудна професия.

- Икономическото стимулиране на работата под чужд флаг ще създава конкуренция между корабособствениците/операторите, водеща от своя страна до повишаване на заплащането на моряците. Всички знаем как динамично са се променяли нагоре моряшките заплати през последните години и можем само да гадаем дали това би било при един затворен пазар на труда.

- Неблагоприятното облагане на доходите на моряците ще доведе до директни контакти с чужди корабособственици, мениджъри и оператори, а те от своя страна до липса на контрол от страна на държавата по наемането на моряците.

- Неблагоприятното облагане на доходите на моряците ще доведе до отлив от тази професия. Отливът от моряшката професия ще доведе в бъдеще до удар по морския бизнес, поради липсата на добре подготвени морски кадри, до прекратяване дейността на фирмите занимаващи се с менинг, до лишаване на българската икономика от свежи постъпления, до негативно влияние върху морското ни образование.

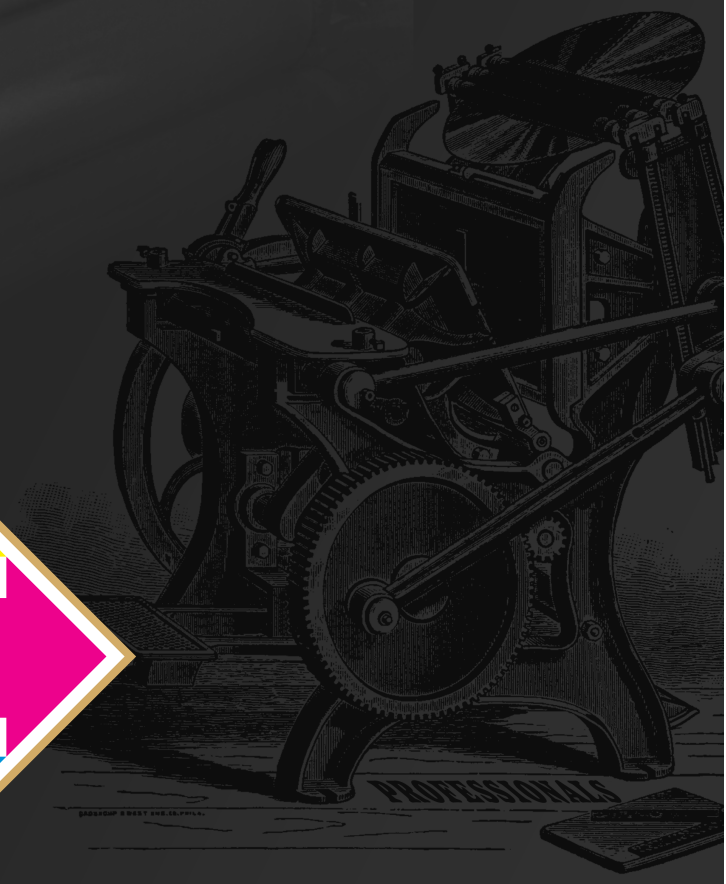
- Нека не забравяме, че до голяма степен просперитетът и ниската безработица по черноморското крайбрежие се дължат и на парите, внасяни и инвестирани в страната от българското морячество.

- Непрекъснато нарастващата важност на световните океани в днешната глобална икономика. Според ООН голяма част от световното население живее по крайбрежията или в близост до тях, а прогнозите са за удвояване в близките 20-30 години. Факт е, че над 90% от световната търговия се води по море и че четирите от шестте икономически района за планиране, на които е разделена България, граничат с водните басейни на р. Дунав и Черно море.

- Директивата на ЕО за държавната подкрепа за морския транспорт.

“Морски Алианс” е напълно наясно, че при сегашната икономическа ситуация в страната предлаганите промени могат да звучат доста екзотично и нелогично за много от нашите сънародници, но като радетели за морската политика на Република България, ние вярваме, че при решаването на проблема аргументите ще надделеят над популизма и вземането на лесни политически решения.

Сдружение “Морски Алианс”



ETIKETT PRINT

България, 9002 Варна
бул. "Осми приморски полк" 128
Управител: 052/ 300 391
Поръчки: 052/ 301 956
Счетовод.: 052/ 301 960
Предпечат: 052/ 301 957
факс: 052/ 300 392; 301 956

Bulgaria, 9002 Varna
128, "Osmi primorski polk" blvd
tel.: + 359 52/ 300 391
tel.: + 359 52/ 301 956
tel.: + 359 52/ 301 957
fax: + 359 52/ 300 392
e-mail: office@etiketprint.com

GLC Certified
ISO 9001

Printing of labels, die cutting and packings on every kind of paper, cardboard, metallized, self-adhesive and PVC.
Production of posters, catalogues, magazines, books, booklets, brochures and calendars.

Социални и икономически аспекти на проблема с облагането доходите на български моряци плаващи на кораби под чужд флаг и притежавани от чуждестранни корабособственици или оперирани от чуждестранни компани

1. Социални

Няма да изпадам в подробности относно спецификата на моряшкия труд, но не мога да не подчертя, че работата на борда на кораба е трудна, отговорна, свързана с много лишения, рискове и дълги отсъствия от дома и като такава безусловно заслужава специално третиране от закона с ясни и еднакви правила за всички, които са се посветили на нея.

Моряшкият труд не е за цял живот. Има изследване, според което след 10 години работа на море човек се изтощава физически и психически. Стремежът на повечето моряци е да работят на море определено време, с цената на много труд и лишения да достигнат определен жизнен стандард, след което с натрупания капитал и опит да търсят своята реализация на брега.

Сегашното неясно и непълно законодателство относно облагането доходите на моряците създаде и създава огромно социално напрежение сред тях. Неясните критерии на започналите акции на НАП допринесоха до неговото ескалиране сред моряците и техните семейства. В следствие на това моряците бяха лишени от онова от което най-много се нуждаят нужда в своята работа, а именно спокойствие !

Вместо да планират бъдещата междурейсова почивка със своите семейства, сега те мислят дали ще получат “Искане”, какво и как да направят и дали ще дължат на държавата пари за минало време, които те няма откъде да вземат ! В момента има колеги, които желаят да прекратят предсрочно своите договори , с всички произтичащи за тях последствия, с единствената мисъл да защитят своите права и да решат проблема по някакъв начин ! Има такива които дори разглеждат възможността да се разведат или да прехвърлят собствеността върху имуществото си или да регистрират офшорни фирми само за да се подсигурят срещу бъдещи обезпечителни мерки срещу себе си.

Създаде се чувството за неравнопоставеност на българските моряци пред закона, в зависимост от това под какъв флаг и при какъв корабособственик те плават. За една и съща работа едните дължат данъци по максималната данъчна ставка на закона, а другите не, тъй като получават по-голямата част от възнаграждението си като командировъчни пари по “ Наредба за служебните командировки и специализации в чужбина” !

Нека не забравяме, че за много офицери съкратени от флота и моряци от “Океански риболов” работата на кораби под чужд флаг (чужди корабособственици и оператори) беше единствената възможност да започнат работа, гарантираща им постоянна заетост и добро заплащане.

Ще има отлив от моряшката професия, а от той от своя страна ще доведе до удар по морското образование на Република България, а в по-дългосрочен план и до липса на подготвени кадри за морската индустрия ! Това няма да допринесе за запазването и усъвършенстването на морското ноу-хау и поддържането и повишаването на заетостта сред българските моряци.

Липсата на данъчни преференции за моряците работещи на търговски кораби под чужд флаг би могла да доведе до безработица сред тях, тъи като повечето не биха продължили да плават при сегашните условия ! Ако приемем, че моряците под чужд флаг са около 10000-12000 моряци, то е очевидно, че дори и половината от тях нямат реални шансове да бъдат наети на кораби под български флаг или такива на български корабособственици.

Ще се вдигне нивото на общата безработица в морските региони поради факта, че голяма част от членовете на моряшките семейства сега са безработни !

Моряшката професия няма да бъде привлекателна за младите хора, а реално тя дава гаранция за постоянна заетост и добро възнаграждение. Така много от младите хора ще продължават да виждат своята реализация единствено извън България ! Нека не забравяме за мрачните прогнози на ООН за България към 2050г – население около 5 милиона, средна възраст 52.3 г, 40.2% от населението над 60 г !

Българските моряци ще станат неконкурентни на международния моряшки трудов пазар, ако високите данъци се калкулират и прибавя към сегашните нива на заплати и същите останат в тежест на корабособствениците/операторите. Тогава вместо затвърждаване и увеличаване на нашето присъствие на този пазар ние ще бъдем избутани от него от други нации. Вече има много случай при които се дават кораби за пълен менинг на нетрадиционните досега моряшки трудови пазари какъвто е например китайския !

При сегашния недостиг в световен мащаб на морски кадри и особенно на офицери е логично да се създават условия благоприятстващи разширяването на нашето присъствие на моряшкия пазар, а не неговото маргинализиране.

Към момента има постоянен недостиг на български моряци, но при пренасочване на интереса на някои корабопритежатели/оператори към други държави би имало недостиг на работни места за моряците тъй като повечето от тях трудно биха се адаптирали на друга работа в България. Поради това може да има свръхпредлагане на морски специалисти, а от там и липса на конкуренция между чуждестранните компании , която е била причина за възходящия тренд на моряшките заплати през последните 5-6 г.

Създават се предпоставки за противопоставяне на една категория работници на друга (миньори, лекари, учители и т.н.).

Създават се обществени нагласи към моряците като към престъпници (“данъчните погват моряците”).

Държавата не е помогнала с нищо за намирането на работа на моряците под чужд флаг и реално тя няма и ангажименти към тях при евентуално тяхно ненаемане.

Ще се премести пазара на наемане на моряци в сивия сектор. Голяма част от моряците ще отидат на директни контакти с корабособствениците, при което държавата няма да може да упражнява своя контрол.

2. Икономически

Държавата би се лишила от една голяма част от тези 200-300 милиона щ.д. които влизат сега, тъи като част от моряците биха търсили други възможности да получават своите възнаграждения, а други с по-ниски такива биха преценили, че не е вече икономически оправдано да работят като такива.

Ще се пропусне възможността живите пари влизащи отвън в БГ икономиката да се увеличат.

Ще окаже влияние на жилишния пазар и кредитен пазар.

Много моряци са теглили жилищни заеми, които са разчетени на сегашните им заплати и при едно високо ниво на облагане на техните доходи те не биха могли да правят своите месечни вноски.

Голяма част от парите няма да се въртят в нашата банкова система.

Поради страх от данъчни ревизии много моряци закриват своите сметки в български банки.

Държавният бюджет би се лишил от част от постъпленията от социални и здравни осигуровки, които прават сега моряците. Ако приемем , че средната месечната вноска е около 50 лв. на човек, то от само 2000 моряка загубата за държавния бюджет би била 1.2 млн лв. на година.

За 2006 г. събраните данъци от държавата са 11652 млн лв като от тях косвените са 8776

млн лв (ДДС 5823 , акцизи и мита 2952 млн лв), а преките 2875 млн лв. Ако приемем, че делът на ДОД в преките данъци е около 50% , то без да вземаме впредвид платените местни данъци и такси и дори без ДОД, моряците плащат около 83% от данъците, които плаща всеки български гражданин.

Високото облагането би имало само краткотраен положителен ефект върху бюджета тъй като в по-дългосрочен план държават би губила повече пари отколкото би събрала данъци при сегашните високи нива на данъчните ставки. Според едно изследване на "Капитал" при харчене на 1000 лв. около 61% отиват за плащане на преки, косвени и местни данъци. Приходите за бюджета от ДОД върху 130 млн лв биха били 31.2 млн лв., а невлезлите данъците върху 70 млн лв (база 200 млн лв на година, 130 млн лв влизат официално, 70 млн лв. не влизат в БГ поради по различни причини) биха били около 35 млн лв.

На фона на излишъка за 2006г от 1813 млн лв и на "изгубеното" ДДС в размер на 150 млн лв пак за 2006г, евентуалните загуби от ДОД върху доходите на моряците не биха застрашили или подобрили финансовата стабилност на страната.

Не бих се ангажирал с това да кажа дали социалните или икономическите аспекти относно неблагоприятното облагане на доходите на български моряци плаващи на кораби под чужд флаг са по-важни, както и не бих могъл да кажа кое колело на велосипеда е по-важно, но определено колоездача би трябвало да знае че има нужда и от двете !

кап. Продан Раданов
19 Март 2007 год.
гр. Варна

На 19.03.2007 година от 11 до 12 часа в заседателната зала на Областната управа в гр. Варна се състоя кръгла маса, организирана от сдружение "Морски Алианс". На срещата присъстваха депутатите Борислав Ралчев, Анелия Атанасова, Петър Димитров, проф. Димитър Камбуров и Тодор Батилов, представители на менинг агенции, председателят на АВМУ кап.Тухчиев, представител на ТУ-Варна, представители на профсъюзите и др. Пред сградата се събраха 120 – 150 моряци и техни близки, които изразиха своята активна гражданска позиция по този толкова важен за решаване проблем.

Идеята на срещата бе да се запознаят депутатите от Варненски и Бургаски регион с проблемите в данъчното облагане на моряците, предложението на "Морски Алианс" за промяна в данъчното законодателство на България и с аргументите за така исканите промени. Може да се каже, че всички участници в срещата подкрепят необходимостта от промени в облагането доходите на моряците, но за размера и вида на данъчните облекчения те не достигнаха до единно мнение. Предложението на "Морски Алианс" за нулева ставка върху доходите на моряците и при отсъствие от страната за повече от 183 дена български гражданин да не се счита за местно лице за целите на данъчните закони бе единствено подкрепено от представителите на двата синдиката.

След кръглата маса бе даден прескоференция, като на нея присъстваха представители на медиите.

ЦИКОНИЯ ООД

Безрисков хоризонт!

"ЦИКОНИЯ" ООД е създадена в началото на 1990 г. със 100 % частен капитал. Екипът й е съставен от доказани професионалисти, които са с дългогодишен опит в областта на морския бизнес.

В изминалите 17 год. фирмата се утвърди като една от водещите в областта на техническото корабно снабдяване и услуги, производството и сервизно обслужване на пожарогасители, изграждането и поддръжката на пожарогасително и пожароизвестително оборудване и системи за морски и индустриални цели. „Цикония" ООД е предпочитан партньор в областта на противопожарната техника и доставката на технически газове за много наши и чужди корабопритежатели.

Понастоящем фирмата е сред основните корабни снабдители, обслужващи български и чуждестранни кораби, акостирали в пристанищата на българското Черноморие и река Дунав. Дружеството е член на Асоциация на българските корабни снабдители (АБКС) и на Международната асоциация на корабните снабдители (ISSA).

В специализираните сервизи във Варна и Девня се изпитват, презареждат и сертифицират всички видове пожарогасители и противопожарни уреди. В магазините и складовете на фирмата се предлагат собствено производство пожарогасители марка „Цикония", пожарни шлангове, струйници, накрайници, капачки, пожарникарски костюми, обувки, каски, противопожарни одеяла и други противопожарни средства, както и голям асортимент от корабно спасително оборудване – дихателни апарати, жилетки, костюми, ботуши, буйове, спасителни кръгове, термозащитни костюми, осигурителни въжета, хвъргала и др. Корабното обслужване на фирмата включва широка гама услуги: презареждане и поддръжка на дихателни апарати, хидравличен и пневматичен тест на всички видове пожарогасители и бутилки под високо налягане до 600 bar, замерване нивото на бутилките, инспекция на спасително оборудване и др.

В станцията за технически газове в гр. Девня се презареждат стоманени бутилки с кислород, въглероден диоксид, аргон, азот,

ацетилен, хелий, енерген, пропан бутан и др. Там се извършва техническо освидетелстване и регистрация на метални бутилки със сгъстени, втечнени и разтворени под налягане газове според изискванията на българските и международните стандарти.

Висококвалифицирани инженери извършват проверка на корабните станции с въглероден диоксид; на праховите, пенните и халоновите инсталации за пожарогасене, както и на пожароизвестителните системи.

Дружеството предлага съвременни технологии за корабна диагностика. Портативният индикатор за проверка нивото на запълване с пожарогасителен реагент в корабните станции действа на базата на ултразвук и е с точност до 1,5 мм. Същият принцип е заложен и в специален уред, служещ за измерване дебелината на съдовете под налягане.

Фирмата притежава сертификат за качество ISO 9001:2000 и е оторизирана от най-авторитетните морски регистри да инспектира и издава сертификати за изправността на корабните противопожарни системи, оборудване и екипировка: Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Български Корабен Регистър, ABS, Germanischer Lloyd, Руски Морски Корабен Регистър.

Сертификатите със знак „Цикония" гарантират безопасност и сигурност при работа с пожарогасителните средства.

Сред основните клиенти на фирмата са: „Параходство БМФ"АД, „Булярд Корабостроителна индустрия", КРЗ „Одесос", „Пристанище Варна" ЕАД, „Портови флот 99" АД, КРЗ „Флотски арсенал", Военноморска база Варна, както и много български и чуждестранни корабособственици и корабни агенции.

Мисията на „Цикония" ООД е да осигурява на клиентите си качествени и надеждни стоки и услуги, доставени или извършени своевременно на приемлива цена; да предложи максимално улеснение за потребителите чрез използването на най-модерни технологии в изграждането и сервиза на пожарогасителните и пожароизвестителни системи. Доброто обслужване, персоналният контакт и вярата на партньорите в професионалните отношения на служителите на фирмата са сред приоритетите на дружеството. Една от водещите цели на фирмата е да утвърждава все повече търговската марка "ЦИКОНИЯ" като емблема на надеждност, лоялност и предпочитан партньор.

Варна – централен офис

9000 Варна
ул. „Цар Симеон I" 27
тел.: 052 / 634 629; 635 599
факс: 052 / 634 617
e-mail: ciconia@ciconia.net
www.ciconia.net

Сервизна база и магазин за противопожарна техника

9010 Варна
ул. „Подвис" 29 А
тел./факс: 052 / 302 976; 303 149

Станция за технически газове

9160 Девня,
Индустриална зона
тел./факс: 0519/930 94; 934 70

Апостолът е в духовността и на ловешките моряци
Страници от "Балканът и морето"
170 години от рождението на Васил Левски.
/ р.18 юли 1837 г./

Васил Левски винаги е актуален и след 170 години има какво да ни каже и поучи. Ще внесе яснота в спорните въпроси спокойно и убедително, така, както само той умее да го прави. Ще предпази самонадеяни ръководители от прибързани решения, които не са в интерес на целокупният ни народ. В този ред на подбор на изразни средства , уверен съм, ще се изгради образа на Апостола, към който винаги ще има какво да се добави. Реших се да опитам за по-добре, това да стане с помощта на лица от различни поколения, някой от които са имали и личен контакт с него.

Ученичката Йоана Иванова от VI б клас на училище " Васил Левски" в Ловеч, което през 2006 г отпразнува своя 145 годишен юбилей, е обрисувала своят патрон така, както той е в нея. " Гордея се, че съм родена в Ловеч - столицата на Васил Левски! Гордея се , че живея близо до паметника на Левски, на улица, която носи неговото име. Още не можех да пиша името му, когато знаех за подвига му. Радвах се когато мама ме водеше да сложа цвета пред изсечената му от гранит исполинска фигура.

Апостоле, познаваме те и още те носим в себе си. И аз, като всеки българин, не мога да се отделя от твоя образ, от твоето величие. Всички те носим като завет, който се предава от родители на деца. Ти имаше само една цел - Свободата! Ти имаше едно оръжие- Вярата! Името ти отдавна е станало песен и легенда, знаме и тръба! Апостоле, целувам земята, която те е родила - Велик и вечен! Левски - това е България, събрана в едно лице, в един ум, в едно сърце!"

Че Левски не е забравен, увереност ни дава тази искрена изповед на шестокласничката. С по-голяма убедителност укрепи вярата ми в това и моята внучка Ида Йотова, която е само на две и половина години. Когато работих по текста, както често го прави, дойде гальовно до мен и извика емоционално, посочвайки малката снимка на вестника: -" Ето го Левски!". Изтръпнах от вълнение! Та това е събитие! Малкото ми внуче разпозна Апостола. Надявам се за винаги. Сигурно образа му е показван от майка, татко или баба. Не е важно, кой е първият. Важното е то да продължи в детската градина и училището, в което съм уверен, че ще стане. Болшинството от днешните учители носят в себе си духовността на Левски и те ще я пренасят в детските и юношески души. Така, както е правено от зората на училищното образование, така както са възпитавани и моряците от Ловеч и района, на които духовността на Апостола им е помогнало да бъдат едни от изявените и родолюбиви командири, капитани и механици. Болшинството от тях, особено през първите години след Освобождението, са получавали в споменатото училище изискваното шесто класно образование за кандидатстване в Морското. Сред първите учители срещаме фамилиите Сиркови и Кокилеви, каквито ще открием и сред морските лица. Гечо Кокилев, който след завършване на Морското училище и получената по-късно присъда за антифашистка дейност е емигрирал в Съветския Съюз. Продължава там морското си образование и служи в Балтийският флот, като флагмански механик в бригада подводници. Получава високо признание, което не му помага през 1938 г. да бъде репресиран по най-жестокият начин. С моряка от Сирковият род ще завършим четивото.

Оценки за Левски са давани от много наши изявени историци, и ако ще цитирам не български автор, а английски, това е защото ми допада и изводите му като на чужденец имат по-висока стойност. Става дума за Мерсия Макдермот, издала книгата си за Левски в Англия през 1967 г. От предговора си към новата книга ще припомня

на читателите какво мисли тя. “ Исках той /английският читател.Й.Й./ да се вдъхновява и обогатява от идеите и от примера на българският Апостол на свободата. През вековете свободата не е била нито щедра, нито милостива към българите. Но все пак тя е подарила на малка, често нещастна България един герой, по- велик от общоизвестните крале, завоеватели и политици, с които се гордеят по-големите и по- богатите държави.

Всеки човек има нужда от идеал, от някой герой, действителен или легендарен… Българинът има късмет, че още от люлката израства с Левски като образец на честност, родолюбие, безкористност и много други добродетели. Левски е герой за хора от всички възрасти и професии.

Апостолът такъв, какъвто го разкриват документите / и български и турски/ е по-обаятелен и още по-за възхищение от героя, изобразен в народните умотворения и във въображението на децата. Документите му дават едно друго измерение, което показва, че като теоретик и организатор той е равен с революционери гиганти на XIX в. и в много отношения дори ги надминава. Не бива да се забравя, че когато Левски създава своята “ огнена мрежа”от комитети, за да подготви целият народ за една добре организирана, победоносна революция, болшинството от европейските революционери все още разчитат на тактики, свързани с малки групи заговорници, с атентати и прибързани частни въстания, обречени на героичен провал. За онова време тактиката и организацията на Васил Левски представляват нещо ново. Ако Левски беше живял и работил в една по-голяма страна или ако неговите идеи бяха написани на по-популярен език, сигурно щеше да заеме едно от най-видните места в международния пантион на борците за свобода.

Удивително е, че дори в разгара на борбата срещу отоманското иго, Левски никога не се отдава на сляпата расистка и религиозна омраза, което за съжаление все още срами нашата планета. Левски оценява и съди всеки човек по делата му, а не според произхода.

“ Етническото прочистване” не е програмата му за бъдещата свободна България. Напротив, той предвижда, че след премахването на турският чорбаджилък и тиранската система всички народности ще бъдат равноправни и ще работят като братя.

България ще бъде чиста Република. Няма да подражава на другите страни, а ще стане пример за тях. “ Работата ни ще свети, а България ще гърми най-бляскаво като едничка държава в цяла Европа”- изповядва Левски, с което завършва и Макдермот.

А, ето с какви думи изразява впечатленията си за Апостола неговият близък съратник от Ловеч Иван Тодоров Драсов /15.03.1848 г.-27.09.1901 г./”…за мене си казвам, че на този ден се считам за най-щастливият човек на света. Щастлив бях защото първи път аз имах честа да говоря със син, верен народу си, син, който е презрял всички световни наслаждения, а се е посветил и телом и духом на свободата на своя народ. От тоя ден аз броя своето съществуване.”/ в. Народен глас”29.03.1988 г./ И действително от тази дата в началото на 1869 г., живота на Драсов, като един от учредителите на Ловешкият таен революционен комитет, е свързан с борбите за освобождението ни от робството.

При такова мащабно и многопосочно навлизане на идеите и морала на Левски в духовното битие на всички българи, младежите от Ловеч и района, които приемат морската наука и професия за съдба, в служба на Отечеството за дълг и чест, са частица от целокупният български народ. Но историята е отредила те да бъдат по-често и по-близко до него и от първа ръка да слушат неговото верую. И без всякакъв опит да отхвърляме останалите, точно за тази частица българи искаме отново да напомним в навечерието на 170-те години от рождението на най-великият българин. Възпитани от своите родители, учители и обществеността от малки в неговият дух, и идеали, тези младежи се оказаха едни от най- подходящите за морската професия и за отговорната задача да бъдат в редовете на първите силови структури на Княжество България, като не отстъпват от водещото място и до ден днешен. Многократно съм чувал оценката от свои колеги - равни и по-старши началници- “ Вие, там от Балкана, сте други хора! Пасвате на всякъде. Не подвеждате !” Благодарни сме им за искреността. Действително всички поколения са се старали да не подведат с доверието, като всеки от тях през живота си е носил в себе си и грехов-

носта. Просто всички са имали нагласата да отговарят на един от основните критерии на Левски- "човека трябва да се оценява не по приказките, а по делата."

Верността и подкрепата си към своите деца, обрекли се на дълга и морската професия, Ловешкото градско и Областно ръководства, обществеността от всички поколения и от родолюбиви бизнесмени, изразиха възторжено с подкрепата си към военният и граждански флоти пред техни представители и на двете знаменателни срещи. Първата - по случай 90 години от Балканската война и бляскавата победа на младият военен флот, попълван все още предимно от Балканджии. Втората - превърнала се в празник на града и района, бе по случай 125 години на Морското училище.

Организатор на двете обществени изяви бе Асосиацията на възпитаниците на Морско училище - секция Ловеч с председател кап. III р о.з. Никола Филипов. Всички членове от това младо ръководството се оказаха предани на морската и на Апостола идея. Обичащи родният си град и край.

Ловчалии се гордеят , че с участието си допринесоха това тържество да придобие силата на национален празник. Не за своя слава. Не от суетност. А за бъдещето на Военно Морското училище, за морската наука и свързаните с нея професии. И в тази връзка, не може да не се припомни, че всичко започна и завърши с духовните огнища на града: Читалището, Музеят на Апостола с полагане венци пред паметника му и от там, в най- старото училище - 145 годишно, носещо неговото име. За това ловчалии недоумяват, как този факт може да не бъде отбелязан в словото на началника на училището, както това е сторено с другите градове./Бюлетин на АВМУ г.2 бр.5 2006 г/ Но освен в недоумение, те са и засегнати. Представители от Морското училище авторитетно обещаха да помогнат на това училище да обзаведат предоставената класна стая, ако не в кабинет, в морски кът, който да подтиква младите юноши и девойки към уважаваният от техните бащи институт. Посрещането ни в училище "Васил Левски" бе в духът на патрона. Но не в негов дух бяха големите обещания от гостите.Те останаха само думи, за което Левски би ги осъдил строго. А за това не се искат много средства. Спонтанно се връщам към службата си от преди много години и в препоръките на "разбора" подсказвам, че началото може да бъде поставено например със схемите: Атаката на крейсера "Хамидие" от групата миноносци, Обиколката на земното кълбо от самотникът ветроходец Георги Георгиев, Интересните участия на ветроход "Калиакра" в международни състезания, Фотоси за събития, но обезателно и на двата корабатанкер "Осъм" и каргото "Ловеч". Няма да прозвучи политически, ако се припомни и за атаката на Ушаков при н. Калиакра и защо не и на адмирал Нелсон в Трафалгарската битка. А в завършилата Втора световна война борбата за чисти от мини води заслужава да се знае. Уверен съм, че курсанти от училището биха начертали почти всичко, включително и направили макет на "Калиакра." Ловеч го заслужава.

Ловчалии са чувствителни на тази тема, тъй като в техният град и района спомоществувателството, сиреч помоща е стара форма за подпомагане, практикувана предимно в областта на училищната система. Примери колкото искаш. Но следва да се припомни, че и Морското училище, с изключение в годините на социалистическият период, се е нуждаело и получавало своевременно средства, особено силно изразявано в годините след реформите и обедняването на страната ни. Граждани на Ловеч са вземали участие, както в първото, половин вековно- юбилейно честване през 1931 г. на Училището, така и в 125-та му годишнина. Щедрост през 30-те години на XX в. проявява бившият възпитаник на Морското и един от учредителите на Съюза на възпитаниците на това училище, замогналият се фабрикант и акционер в корабоплаването Асен Николов./ това може също да се отрази в морският кът/. И той носи в себе си по нещо от възрожденците и поборниците, наследено от баща му, който се е включва в четата на Ботев и от Пъшковите-Съевите, съратници на Левски, чрез повторила с баща му майка Йорданка от Пердевойка / Сопот/. Фамилията Съеви ще се появи и в историята на Българският военно морски флот в раздела за антифашистката борба през годините на Втората световна война. Асен постъпва в Морското от ловешкото шестокласно училище и страшно милее за родният си край. Освен споменатото подпомагане, със значителна сума помага издаването на ценната книга в 7 тома " Ловеч и

Ловчанско". Построява читалище в родното си село Микре и в квартал Аспарухово-Варна. Учредител е на Съюза на възпитаниците на Морско училище и с голяма сума подпомага издаването на юбилейният му сборник- 50 години съществуване.

Кап. I р. Васил Хитров е от първите ловчалии, който се издига на високо отговорни длъжности още в зората на военният флот. Оценен е като благороден морски командир от първото следосвобожденско поколение, внесъл в средите на флота високо моралните категории на Левски, Ботев Каравелов и др. С част от тях е имал контакт още като юноша, когато е въвеждан в движението от майка си и по големите братя.

Интересна е съдбата и на друг морски офицер от Ловеч, кап. III р. Сирко Николов Сирков, чието родови корен също е свързан с Левски, неговите идеи и поведение, но това става към средата на XX в. Появява се в редовете на военния флот в разгара на Втората световна война. Просмукал от този възрожденски род благородството и чувството за дълг и отговорност, от рано е започнал да изпитва и въздействието на политиката и идеите на велики европейски държави-съюзници, отхвърляйки Съветска Русия, влиянието на която у нас не спада. Кадрите на военният флот имат възможността да контактуват с тези страни по-често, отколкото офицерите от другите видове въоръжени сили. Вероятността да вземеш от идеите и политиката от едните и другите е еднакво възможна. Пример в това е баща му, с когото контактите са скъсани отдавна и безвъзвратно. Въпреки, че Сирков не винаги е имал до себе си и за пример такива преподаватели и командири като кап. I р. Пецов, Рогев и Ангел Папазов, родолюбието е дълбоко отседнало в духовността му и той се запазва незасегнат от всякакви идеологии. Вземал е, колкото е могъл, само от военно морското дело. За това, след известни съмнения и колебания в левите-партийни среди, ще остане в паметта на всички уважаван и обичан, въпреки греховността си човешка. Прощаваха му, но природата не постъпи така.

Сирко Сирков е роден на 14.III. 1920 г. Умира на 3.I.1986 г. По бащина и майчина линия произлиза от възрожденски и замогнали се ловчански рода. Произхожда от заможно семейство. Баща му е бил офицер, а майката- прогимназиална учителка в Ловеч.

Бащата - Никола Сирков е от богат род, притежавал фабрика за сапун. Това осигурява следването му в гр. Лиеж - Белгия. От рано се разделя със семейството и изостава сина си Сирко на грижите на майката. Името му е срещано сред приближените на Цар Борис III и по- късно в списък на наказаните от Народният съд.

Майка му е от рода на Иван Тодоров Драсов, за когото започнахме разговор на първите страници. В допълнение ще спомена, че в краят на 1872 г. учи в гр. Писек- Чехия. Продължава революционната си дейност в Букурещкият революционен комитет. Сътрудничи в много вестници и списания по широк кръг въпроси. След Освобождението заема различни длъжности: кмет на Ловеч, окръжен управител на Берковица, Велик Търново и други, сред които е и Варна. Едновременно с това е бил правителствен делегат на УС на Българко търговско параходно дружество /БТПД/. Умира в Търново на 29.09.1901 г. Дядото на Сирко- Иларион Драсов, също е притежавал фабрика, но за тухли. Бабата е завършила Робърт колеж в Цариград.

На 4.08.1937 г. Сирков от шести клас постъпва в Морското училище в Созопол. Загрижена за него се прехвърля в Бургас и Созопол майка му, където е учителствувала временно. По кадровата справка Сирков се е предвижвал в службата както следва: завършва Морското училище и получава първо офицерско звание мичман II р. / лейтенант/ в София в 1943 г. Командир на ротата му е бил кап. III р. Папазов. От 1 март до 30 август 1943 г. е на практика във Франция, Белгия, Германия и Финландия. Участвал в бойни операции в Северно море предимно на торпедни катери. Награждаван е с германски ордени. След завръщането си в1943 г. е командир на взвод в Дунавска флотилия. Участва във войната след 1944 г. В 1946 г. е к-р пристанищна рота в ДФ и к-р група миночистачни катери. Преместен през 1947 г. за помощник по БП в щаба на ЧФ, От есента на 1948 г.е к-р на рота в Морското училище, 1950 т. Офицер по БП към ОВР- Варна / Охрана на водният район/. В 1952 г. с достатъчен опит, но и с белега на наказание, е върнат в ДФ и за н-к отделение БП. Уволнен е по разпореж-

дане от тази длъжност с голям принос за нейното укрепване. Малцина знаят, че непосредствено след 9 септ. 1944 г. Сирков е също уволняван. Възвърнат е от министър Дамян Велчев по молба на бъдещият си тъст, който е от партия “Звено”, участваща в многопартийното правителство. Познаващите Сирков още от курсантските години знаят колко много е искал и полагал усилия да бъде удостоен за морски офицер. Високият му успех го отвежда към това класно отделение и продължава в Софийското военно училище.Това следва да се знае, тъй като връщането му обратно, както споделят запознатите, е твърде скъпа сделка, която приема в името на любовта си към службата. Да се ожени за дъщерята на покровителя си. Позволявам си да включа този момент, защото днешната мотивация за служба се разминава с тази на Сирко и колите му. Същите “знаещи” допълват, че историята се повтаряла. Това, което се е случило с неговите родители- сватба без любов, а по интереси, се повторила. Заложен бил същият завършек на семейството.

Авторът има лични впечатления от Строевака / с главна бува/, морски офицер кап. III р. Сирков, до майсторството на когото се е доближил един. Оценката му в тази област, както и в другите в които се е изявявал, са обобщение от всички познаващи го курсанти и офицери през тези години.

Природата е била прекалено щедра към неговите външни мъжки белези и телесложение. Стойката и магьоснического, но уставно движение на ръцете, краката и развъртането на тялото не бяха балетни. Чувстваше се в тях строгото и отчетливо войнишко изпълнение, но то бе омайващо красиво. А как си служеше със сабята! Или пък при отмятането на черната си пелерина! Като че ли известният бас Гяуров е гледал от него, когато е отработвал движенията на своя Мефистофел. Командата му не можеше да не бъде чута и неразбрана. Затова се изпълняваше безпогрешно и по оценката на строги комисии - впечатляващо. Усмивката не слизаше от лицето му и бе задължителен елемент в майсторството му пред строя и, разбира, в бохемските компании.

След всичко това не може да не се каже, че тези негови строеви и не само, качества, бяха забелязани, високо оценени и дълбоко мечтани и от женската половинка. До колко ще издържи в разумните граници нашият Аполон, бе само въпрос на време и съмнения.. Както се загатна, предпоставки това да се случи има заложени, но те не са задължителни да се сбъднат.. Веселите, бохемски компании ускоряват процеса, но не задължително. Пример за това дава и неговият командир и кумир кап. I р. Ангел Папазов. Те бяха ядрото на бохемите във флота, от което с годините останаха само пиячите, казано малко грубо.

В този ред на разсъждения и оценки трябва да се отбележи, че на кап. Лейтенат Сирков бе поверено да подготви и представи в 1945 г. обновяващите се ВМС пред новото Правителство, Контролната комисия и софийските граждани на първият след 9-ти септември свободен Първи май. Задачата бе определена за оттговорна. Авторът имаше щастието да бъде в състава на ротата. На плаца на Военното училище, след кратка тренировка, комисията ни освобождаваше, а другите продължаваха . Класираха ни на първо място. Но, есента на същата година, при участието ни на първото честване 9-ти септември, едва не бяхме декласирани. Сирков наложи бавната стъпка, която не отговаряше на устава-120 такта. Сборният оркестър се помъчи да се настрои по нас, но се объркa и той. Минахме без него. Както по варненските улици, но тук аплодирани от столичани. Маршовата ни стъпка бе определена за германска-фрицовска.

Качествата си на масовик Сирков изрази ясно в Морското училище, където бе от 1948 г. Началникът, кап. I р. Папазов бе приятно изненадан. Любовта му към спорта намери широко поле за изява. Незабравими са продължителните гребно ветроходни походи от Варна до Созопол и красивото южно крайбрежие. С дни израстваха курсантите като моряци. Греблото поглъщаше цялата им енергия, а колективното и съгласувано действие ги правеше безропотно изпълнителни и по смирени. Отнася се за всички випуски, но определено за тия, които все още считаха, че дисциплината трябва да бъде “по- друга.” За първи път училището започна масово да обира купите от флотски, общоармейски и вузовски състезания. Позволявам си да определя тези кратки години, свързани със спорта и строевата подготовка в Морското, като “

Сирков период.”

Същата енергия и находчивост кап. III р. Сирков показа и в ОХР- Варна/ Сталин/ през 1952 г. Предвид това, че учебно- методическата структура и ръководство още не бяха напълно внедрени, като отговарящ за бойната подготовка, той просто сновеше между преместеният от София щаб във Варна и корабите като разнасяше и разясняваше новите документи и правила. . Разработваха задачата заедно и като че ли и взаимно се учеха.

Тук и в тази година бе и първият му публичен провал, в основата на който бе невъзможността да издържи на съблазните и веселията с почерпка. При такъв, по скандален случай, е разжалван. Разстроен е! Видимо съжалява, но това са резултатите на тръгналите по наклона. Колегите му от флотският район бяха изненадани не толкова от нарушението, а стремежа му и в този случай да бъде по устава. Такъв, за както от юноша е мечтал и готвел да бъде. Наказаният изпълнява считаният за срамен уставен ритуал в подобен случай. Изпреварил всички сутринта, препасан с шарф и всички атрибути, Сирков, като че ли дава публичен урок на офицерският корпус. Подхождайки със строева стъпка към по старшите офицери отчетливо и на висок глас рапортува за понижението му в звание старши лейтенант.

Върнат е отново в Русе с надежда за по-близък контрол от близките си,,

Обстановката във флотилията е по-различна. Бронекатерите я правят по- силна и с нови за реката задачи. Както преди, но с придобитият опит от Варна, насочва усилията си в бойната подготовка. Командир на ДФ е кап. I р. Груд Пожарски, който има полза от такъв развъртян офицер. Оценките са положителни, но идват Женевските съкращения. Кап. III р. Сирков е уволнен през 1955 г. на възраст 35 години.

Хората с характер и закалка като неговия бързо решават и той се насочва към престижни предприятия с явното намерения да се изяви като добър специалист, за което знае, че ще трябва да учи. Започва в конструкторското бюро на Машинният завод “ Г. Димитров” през 1955 г., като веднага записва задочно следване в МЕИ в София по специалност топлоенергетика. Завършва в 1961 г. дипломиран инженер по специалността. Прехвърля се в завод “Найден Киров” като конструктор. Там заварва мощна група от 15 съкратени офицери и с тях започва работа, която е оценявана високо. Освен преките си задължения с удоволствие се е включвал в художествената самодейност на завода и с особено внимание към гребния спорт. В завода работи до 1967 г. като преминава в Драгажният флот като началник на конструкторско бюро. По честите му командировки до Свищов и Видин създават благоприятни условия да се усили позатихналото му влечение към алкохола. Закъсненията от командировките зачестяват и удължават. Налагало се е директорът Златев да го прибира с категорична заповед. Познавал го е от преди, изживява провала му му и много е искал да му помогне, допускайки големи компромиси. Смутен, с чувство за виновност и понижено самочувствие, без което Сирков не би живял, въпреки директорската упоритост, подава молба за уволнение, но Златев не я приема. След третото провинение е принуден да го освободи. Но не издържа като узнал, че сутрин излиза от дома си на “ работа”, а месеци се влачи из града гладен. След откровен разговор между двамата, без да скрива нищо лошо и добро, измолва и го приемат на работа от 6 март 1968 г. в Корабостроителният завод “Ив. Димитров”, където работи като корабостроител до 3. III.1973 г. И тук не минава без провал.

Изтъквам тези моменти не да се посочи трудовият стаж на Сирков, а за човешките отношения, другарската загриженост, упоритост и дълбоката вяра в заложеното добро в човека, затлачено по някога, Бог знае по какви причини и душевни смущения. Без такава загриженост, Сирков нямаше отново да се възвърне към нормалният живот. Това става от 3 Март 1973 г. в последното му работно място, Предприятието за селско стопански машини. Посрещнат е без предубеждения от колектива. Работят задружно, с намален състав, изпълнявайки и несвойствени задачи. Прототипите машини се увеличават и приемат от стопаните с висока оценка. В трудовото досие на Сирков този път няма отбелязани нарушения. Изреждат отново стандартните, положителни оценки, без това този път да звучат шаблонно, защото те говорят за неговото голямо завръщане към живота.Вероятно това е могло да стане в друг колектив, но в този, за селско

стопанските машини, то е след усилията на предишните колективи. Тази характерна за периода обстановка в трудовите колективи би следвало да се помни от младите поколения. С токъв колектив Сирко работи до 3.I. 1986 г. Като последни оценки за трудовата му дейност, които ще бъде и последна в живота му, допускам някой повторения, този път казани от инженер Белев. “Пример даваше Сирков. Беше спокоен, инициативен и внимателен към хората. Работеше за усъвършенстването си. Много четеше. Разбира се личеше военната му нагласа и маниер на работа, но без командване. Имаше широки контакти с хората от завода и окръга. И така цели 11 години. Участвуваше активно в просветната дейност. Лекциите му бяха едни от най посещаваните. През 1984 звеното в системата на селско стопанската промишленост е определено за образцово. Има различни награди.” И като че ли да удовлетвори въпроса и на читателите, инж. Белев допълва - “ при колективни или други срещи, Сирков се е пазел да изпие дори грам алкохол.”

Но, макар и възвърнал обаянието, енергията и чувството си за отговорност в работа и живота - въобще, наказанието от природата не закъснява да се прояви. През месец ноември 1985 г. лекарите откриват петното в белият му дроб. Оперативно отстраняват каквото преценят. Настъпва кратковременно ободряване, но парче съсирек ускорява това, което е трябвало да става. Това е 3 януари 1986 г. Сирко Сирков беше на 66 години. Бе на възраст за красиво, улегнало бохемство.

Привършвам разказа си за този изключително интересен морски офицер със сравнително скромен принос за изграждането на военният флот на България. Включих го съзнателно към разсъжденията за морала и духовността на Васил Левски, избрал Ловеч за център - столица на Апостолската си дейност, не за аромата му на Люляк, а за нещо друго. Съзирах, че от това, другото, има и в духовността на Сирков. То се проявяваше в неговата противоречивост, успехи и падения, но никога не изгубил нишката на достоен защитник на Отечеството, на човек и обществено ангажирана личност. За родовият си корен никога не е говорил, още повече използвал в службата си. Не направи информация даже за това, че къщата на баба му в Ловеч е превърната в музей на Васил Левски.

Кап. I р. о.з. Йото Йотов

АВТОТРЕЙД ООД
Пълноправен европейски партньор

В кратката си, но богата история „Автотрейд” ООД се утвърждава като утвърден лидер в автомобилния бранш, водеща в сферата на транспортните услуги в региона.

Днес фирма „Автотрейд” ООД има история, с която се гордее - дългогодишно коректно партньорство с частни фирми, обществени организации, с държавната и общинската администрация.

Бъдещето на фирмата се изгражда в унисон с европейската визия на България в благодарение разумна и целесъобразна инвестиция , ориентирана към модерните европейски изисквания и стандарти, базирани на дългогодишен опит и традиции в областта на транспортните услуги и по специално - на обществения превоз, постоянно нарастващ и непрекъснато обновяващ се модерен автопарк , собствена сервизна база с модерно техническо оборудване и висококвалифициран персонал, собствена мрежа за търговия на горива и смазочни материали, доразвиваща транспортните услуги на компанията, модерно развит мениджмънт и висококвалифициран персонал, преминаващ периодично обучение и тренинг в страната и в чужбина.

В първите дни на 2007 година компанията откри новия си продажбено-сервизен комплекс на бул. „Трети март” No. 59 в ж.к. Владислав Варненчик във Варна.

Комплексът е най-модерният и представителен център на немската марка у нас, разположен на обща площ от 8500 кв.м. и на застроена площ от 5 800 кв. м. Проектиран е според

корпоративния дизайн на Фолксваген и е в съответствие с изискванията за търговско и сервизно обслужване на марката. Модерното съоръжение отговаря на най-високите стандарти за топло-, водо- и шумоизолация.

Архитектурната концепция на шоурума е ориентирана към диалога с клиента и пресъздава познатия още от Античността пазар с кръгла форма. Изложбените автомобили, за които са предвидени 8 места, са разположени около центъра на салона лъчеобразно, така че клиентът да има визуален контакт с всеки един експонат. На разположение на посетителите са магазин за оригинални резервни части, както и бутик за автоаксесоари и сувенири Фолксваген. В кафе-бара в приятна обстановка всеки би могъл да отдъхне в близост до изложбените автомобили.

Автосервизът разполага с всички съоръжения за диагностика и измерване на функционалните показатели на автомобилите, както и високотехнологичното оборудване на сервиза, са доставени от сертифицирани от Фолксваген доставчици като Beissbarth, Nussbaum, Wolf, WashTec, Kärcher, Pressol.

На обособените външни изложбени площи клиентите ще имат възможността да се запознаят отблизо с автомобилите от лекотоварната гама на Фолксваген. За удобство на посетителите е предвиден паркинг с капацитет 90 паркоместа. Комплексът предлага на своите клиенти и 24-часова услуга „Пътна Помощ" със специализиран автомобил.

Като оторизиран дилър, фирма „Автотрейд" ООД предлага най-изгодни условия при закупуване на автомобили и пълен комплекс на услугите по обслужване на всички модели леки и лекотоварни автомобили на марката Volkswagen. Висококвалифициран персонал на Автотрейд ООД, готов да окаже съдействие при избора на подходящ автомобил, да консултира за оптималните решения относно избора на автомобил и максимална удобна и икономична схема на разплащания, ще предложи решение на проблема със сервизното обслужване на автомобили.

„Автотрейд"ООД влиза в обединена Европа със самочуствието и потенциала на пълноправен европейски партньор.

СЪЗДАТЕЛЯТ НА ПЪРВОТО БЪЛГАРСКО НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКО ДРУЖЕСТВО П. Д. КУЗМИНСКИ

Колкото и невероятно да звучи, близо двайсетина години флотската общественост проявяваше почти пълно безразличие към такъв изключителен национален принос като създаването на Научно-техническите съюзи в България. Едно от най-неприятните доказателства за това е случаят със 110-годишнината на Съюза. В юбилейния сборник по този повод са поместени 24 поздравления, вкл. от Президента, Председателя на Народното събрание, шест министерства, научни организации и фирми, но няма нито едно от страна на някоя флотска институция, т.е. на създателите на Съюза. А за какво по-точно става дума?

От 2 ноември 1884 г. докъм началото на 1888 г. в България пребивава големият руски учен и изобретател **Павел Дмитриевич Кузминski**. Той служи в нашия флот като старши механик до началото на октомври 1885 г., когато е уволнен дисциплинарно заради непреодолим конфликт между него и тогавашния началник на флота капитан-лейтенант З. П. Рожественски. През останалото време до отпътуването му за Русия живее при крайно неблагоприятни условия в Русе. Макар и само за 11 месеца флотска служба, от които един месец и половина прекарва в арест с дисциплинарно наказание, Кузминski оставя дълбока диря както в морската история, така и в историята на националната техника. Но кой всъщност е човекът, чийто барелеф през миналата година беше поставен на първо място в Алеята на преподавателя на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров" – Варна?

Кузминski завършва през 1864 г. механичното отделение на Академичния курс по морски науки в Санкт Петербург, т.е. той е възпитаник от първия випуск на днешната Военноморска академия „Н. Г. Кузнецов". Назначен е веднага в корпуса на инженер-механиците на руския флот и в продължение на 20 години натрупва професионален опит в най-големите руски корабостроителници като Кронщатския параходен завод, Адмиралтейските Ижорски заводи и работилниците за желязно корабостроене на Галерния остров в Санкт Петербург. Прочутият професор Дмитрий Менделеев настоява именно Кузминski да бъде командирован в неговата лаборатория, за да извърши през 1880-1882 г. серия от опити по изследване на триенето на твърди тела в течности. По това време Кузминski е един от най-авторитетните руски специалисти по съпротивление на течности и това обяснява факта, че тогава е предложен за заместник на бъдещия ръководител на първия опитен басейн в Русия.

През 1883 г. Морското министерство командирова Кузминski в Рускоto техническо дружество (РТД) със задачата да разработи и внедри едно от най-значимите си изобретения – автоматичния динамометър-моментомер за измерване на упора и въртящия момент на гребния винт. За изключителната важност на това устройство свидетелства обстоятелството, че Съветът на РТД създава 15-членна комисия от най-видни морски учени с председател академик А. В. Гадолин, чиято единствена задача е да оказва научна и техническа помощ на Кузминski при внедряването на неговото измервателно устройство в морската практика. Работата над забележителното изобретение е прекъсната, когато неговият създател е принуден да замине за България. На световното изложение в Париж през 1900 г. опитният образец на автоматичния динамометър получава най-високата награда /Grand Prix/, а по-късно принципът на действие е приложен и в авиацията.

Към есента на 1884 г., когато Кузминski идва в България, той е действителен член на четири отдела на РТД: механичния, воен-

номорския, електротехническия и въздухопла- вателния. А действителните членове се избират въз основа на пет препоръки от други действителни членове и за ранга на дружеството по онова време са всъщност академици. Самият Кузмински по-късно става един от поръчителите на световноизвестния учен Алексей Крилов за избирането му за действителен член на военноморския отдел.

Особено активно е участието на Кузмински във въздухоплавателния отдел, на който той е един от основателите и негов пръв секретар (до отпътуването му за България). Той е член на експертната комисия за одобряването на самолета на Можайски, ратува за създаването на вертолет. Пет години след завръщането му от България, той е изпратен като руски делегат за участие в Международния въздухоплавателен конгрес през 1893 г. в Чикаго. Преди години съветската академична историография на техниката не случайно постави авиационните приноси на Кузмински редом с тези на Д. Менделеев, А. Ф. Можайски и К. Е. Циолковски.

Няма да се спирам на причините за задкулисните машинации в Русия, вследствие на които учен и специалист от такава величина на практика е заточен у нас. **Представям накратко само някои от приносите му за България.**

НАЙ-ГОЛЯМАТА МУ ИСТОРИЧЕСКА ЗАСЛУГА Е, че той възражда дейността на Машинната школа в Русе, наречена по негово време Техническа школа. През 1882 и 1883 г. Машинната школа не приема нови випуски, защото е създадена като курс за еднократна подготовка. Кузминският началник на Техническата школа само един месец и половина - от средата на декември 1884 г., когато тя започва дейността си, до 22 януари 1885 г. За удивително кратко време (само 40-50 дни) той създава организационните предпоставки за постоянното функциониране на школата и тласка необратимо напред нейното развитие. Въпреки нежеланието на началника на флота кап - лейт. Рожественски и руските флотски офицери и механици, Кузмински привлича от Артилерийския арсенал в Русе работещия там Константин Божков и урежда назначаването му през януари 1885 г. за началник на школата. Това поставя началото на българизирането на ръководния и преподавателския състав на Морското училище и открива пътя на българските механици във военния флот. Напълно заслужено още тогава в българския печат Кузмински е наречен „учредителя" на школата и никой по онова време не го оспорва.

ВТОРАТА ЗАСЛУГА на Кузмински е създаването на Българското техническо общество в Русе. Идеята за него възниква на 3 януари 1885 г., когато флотските офицери основават офицерското събрание, наречено „Кают-компания". Те остро критикуват внесения от началника на флота проект за устав и именно тогава Кузмински предлага да се основе Българско техническо общество. Както тогавашният печат, така и съвременникът К. Божков доказват, че Кузмински е създателят на първото българско научно-техническо дружество. Той написва устава му, като приспособява устава на РТД за българските условия. Той е главната фигура в няколкомесечния организационен живот. Избират го за библиотекар и той поставя основите на първата морска библиотека в България. Именно Кузмински е определен за първия пазител на колекцията на бъдещия Морски музей. Националният политехнически музей в София, който през 2007 г. чества половинвековен юбилей, от години е признал, че идеята за технически музей у нас е дадена още през 1885 г.

Десетилетия наред Научно-техническите съюзи официално приемаха, че те са създадени през 1893 г. в София. В сборника по повод 75-годишнината им, чествана на най-високо равнище през 1968 г., няма нито дума за флотския принос. За неговото признаване през 1980 г. започна мъчителна и почти безнадеждна подготовка. Тя даде резултат едва през 1989 г., когато конгресът на НТС промени устава на Съюза и най-после призна, че първото научно-техническо дружество в България е основано през 1885 г. в Русе. Нещо повече! През 1990 г. централното ръководство на Федерацията на НТС реши всяка година на 26 март да чества Ден на благодарността, чрез който почита както създателите си, така и поколенията свои предшественици, допринесли за утвърждаването на нейния авторитет. Чест прави гражданската доблест на окръжните ръководства на НТС във Варна и Русе и директора на Военноморския музей доц. д-р Георги Антонов, които през септември

1990 г. в обстановката на фанатични антируски настроения дръзнаха да организират в Русе научна конференция, посветена на 150-годишнината от рождението на П. Д. Кузмински.

С пребиваването си в България той оставя диря и в други направления:

- въвежда прогресивна за времето си организация на работа във Флотския арсенал в Русе, като поставя основите на нормирането, планирането и отчетността в едно от най-големите български металообработващи предприятия до края на XIX в.;

- извършва удивителна за тогавашните условия у нас **изобретателска дейност. Достатъчно е да отбележа, че през 1887 г. изготвя проекта на първата в света работоспособна газова турбина**, замислена да задвижва както плавателни съдове, така и летателни апарати. Първият опитен образец на тази турбина е построен и изпитан успешно през 1892 г. в Русия;

- **осъществява безпрецедентна защита на Съединението през 1885 г.**, като категорично застава зад българската кауза. Стиховете му „Литнете, Вий, орли на свободата" вдъхновяват войниците на 5-и пехотен Дунавски полк. Дали някой може да си представи душевната драма и изключителния морал на един руснак до мозъка на костите, който с дълбоко преклонение нарича свои изобретения русоид и русолет, но който не се поколеба да напише зашеметяващото:

„Срам, позор за теб, Русия,
ти, майко, родна моя!".

И това е само частичка от енергичната му битка в българския и руския печат.

Невъзможно е накратко да разкажа това, което съм представил на 100 страници за българския период от биографията на един от най-видните началници на Морското училище. Все пак накрая не мога да не припомня поне част от забележителното духовно послание на Кузмински към дейците на българската наука и техника, завещано чрез словото му по време на отбелязването на 1000-годишнината от смъртта на Св. Методий:

„Българийо, майко на светци,
прегради към науката днес имаш.
Но със знания като от слънце озарена,
расти, цъфти и богатей.

И храм на знания технически,
с любов създай, с любов отгледай.
Да бъде най-красив от всички сгради,
които ти ще извисиш."

Днес Морското училище е **най-старият български храм на технически знания**. Неговите възпитаници имат пълно основание да се гордеят, че в **най-трудните пионерски години на съзиждането на този храм ум и най-вече сърце е вложил видният руски учен и изобретател Павел Дмитриевич Кузминski, възродител на морското образование в България и създател на първото българско научно-техническо дружество.**

ИВАН АЛЕКСИЕВ

IP Point център във ВВМУ

На 22.02.2007 г. във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” в тържествена обстановка се подписа Договор за сътрудничество в областта на закрилата на индустриалната собственост между Патентното ведомство на Република България и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров”, съпроводено с откриване на информационно-консултативен център в областта на индустриалната собственост на университетско ниво (Industrial Properties Point). Центърът е оборудван с помощта на Патентното ведомство и е компонент от Военноморския изследователски център, осигуряващ изпълнението на научно-изследователски и развойни дейности в интерес на ВМС и морската индустрия на Република България. Центърът ще подпомага разширяването на

научно-изследователската инфраструктура в интерес на изследователския и образователния процес.

Асоциация на възпитаниците на Морско училище
9026 Варна, ул. "Васил Друмев" 73, тел. 303 190
http://www.naval-acad.bg/avmu/
AVMU_Varna@yahoo.com

О.р. кап. I ранг Пламен Градинаров
Кмет на район „Приморски"
Община Варна

ПОЗДРАВИТЕЛЕН АДРЕС

Уважаеми о.р. кап. I ранг Градинаров,

Управителният съвет на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище и всички възпитаници на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" най-сърдечно Ви поздравяваме с 60-годишния Ви юбилей !

Роден на 03.05.1947 г., Вие през 1966 г. постъпвате в Морско училище и успешно го завършвате пет години по-късно като лейтенант, инженер по корабни машини и механизми за ВМС. Военната си кариера започвате в разузнавателни поделения на ВМС, леководолазна подготовка, началник на оперативен команден пункт и в последствие - началник на разузнавателен отдел – като кап. I ранг. След завършване на военната Ви кариера, работите в различни морски ведомства, където винаги се справяте успешно.

Добър администратор и организатор, след последните местни избори, сте издигнат за кмет на най-големия район на Варна – Приморски. Това говори за Вашата обществена значимост и принос към развитието на града.

Уважаеми о.р. кап. I ранг Градинаров,

В деня на Вашия юбилей ние Ви желаем все така упорито да работите като кмет на района и да не забравяте, че във Вашия район се намира и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" ! Желаем Ви крепко, здраве, бодър дух, моряшка упоритост и нови успехи в отговорната Ви дейност на общественик и ръководител.

Попътен вятър !

Председател на АВМУ
Кап. Петър Тухчиев

Членове на УС на АВМУ:
Кап. Георги Генчев
Бр. адмирал Георги Георгиев
О.р. Кап. I ранг Михаил Йонов
Кап. I ранг Станко Станков
О.р. вицеадмирал Илия Попов
К.д.п. Продан Раданов

03.05.2007 г.
Варна

НЕМСКО-БЪЛГАРСКА ИНФОРМАЦИОННА СРЕЩА ВЪВ ФКЦ-ВАРНА, НА 11 МАЙ 2007

От 10 до 13 май във Варна пребивава немска делегация, включваща ръководители на фирми и институции, за водене на разговори относно бъдещо професионално сътрудничество. Делегацията обхваща представители на 18 предприятия, предимно от морския сектор (корабостроене, пласмент, морско образование и квалификация, др.)от североизточната немска федерална страна Мекленбург-Форпомерн. Включени са също търговци на автомобили и специалисти, предлагащи съобщителна техника и антени.

Немската делегация се придружава от авторитетни политически личности. Кметът на Рощок, г-н Роланд Мееринг ще обмени мнения със своя ерудиран варненски колега г-н Кирил Йорданов относно разширяването на партньорството между двата крайбрежни градове.

Проектът се ръководи от Технологичния център на Варнемюнде, по поръчка на Федералния Съюз на Технологичните Центрове и се финансира от Федералното Министерство за Стопанство и Технологии в Берлин. Партньор в предварителната организация от българска страна е НТС-Варна, в сътрудничество с ВТИК и ИСА-Варна, за приобщаването на заинтересованите български предприятия, желаещи да се включат във форума.

От началото на 90те години немското корабостроене преживя период на силно преструктуриране, продиктувано от необходимостта за съобразяване на неговото продуктово портфолио с променените пазарни условия. Особено що се отнася до задължителното внедряване на Know-how, което се налага като задължително за бъдещото развитие както на немското, така и на българското корабостроене.

Заинтересованите български предприемачи могат да се информират за участниците в немската делегация на адрес **www.tzw-international.de** или да попълнят формуляр и посочат с кои от тях предпочитат да разговарят, чрез г-н Юрген Дюркоп, на тел.:0381-5196 4999. Поредната, изключително перспективна българо-немска кооперационна борса ще се проведе на 11 май в пресцентъра на Фестивален и конгресен център-Варна, чийто компетентен и коректен екип, както винаги ще допринесе за нейната ефективност.

130 години от началото на Руско-турската освободителна война

На 24.04.07 г., тържествената вечер-концерт, посветена на 130 - годишнината от началото на Руско-турската Освободителна война привлече стотици благодарни варненци в Кафе-театъра на Фестивален и конгресен център-Варна. Представители на всички поколения, обединени от обществения съвет "Приятели на Русия", изразиха лично своята признателност на Н.П. Анатолий Викторович Щелкунов, генерален консул на Руската федерация във Варна. С решение на Върховния комитет на Съюза на тракийските дружества в България, големият приятел на България бе награден с медал "Капитан Петко войвода". Незабравима ще остане емоцията в залата, създадена след неговото уверение "Сърцето ми принадлежи на България". Той приобщи присъствашите към паметните събития от април 1877 г., когато руският император Александър II Освободител подписва манифеста за обявяването на Руско-турската война.

ВЫСОЧАЙШИЙ ГОСУДАРЕВ МАНИФЕСТ О ВОЙНЕ С ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИЕЙ

Манифест

Божиею милостию Мы, Александр Второй Император и Самодержец Всероссийский, царь польский, великий князь финляндский и прочая, и прочая, и прочая.

«Всем нашим любезным верноподданным известно то живое участие, которое мы всегда принимали в судьбах угнетеннаго христианскаго населения Турции. Желание улучшить и обезпечить положение его разделяет с нами и весь русский народ, ныне выражающий готовность свою на новыя жертвы, для облегчения участи христиан Балканскаго полуострова. Кровь и достояние наших верноподданных были всегда нам дороги; все царствование Наше свидетельствует о постоянной заботливости Нашей сохранить России благословение мира. Эта заботливость осталась нам присуща в виду печальных событий в Герцеговине, Боснии и Болгарии. Мы первоначально поставили себе целью достигнуть улучшения в положении восточных христиан, путем мирных переговоров и соглашения с союзными дружественными Нам великими европейскими державами. Мы не переставали стремиться, в продолжении двух лет, к тому, чтобы склонить Порту к преобразованиям, которыя могли бы охранить христиан Боснии, Герцеговины и Болгарии от произвола местных властей. Совершение этих преобразований всецело вытекало из прежних обязательств, торжественно принятых Портою, перед лицом всей Европы. Усилия Наши, поддержанныя совокупными дипломатическими настояниями других правительств, не привели, однако, к желаемой цели. Порта осталась непреклонною в своем отказе от всякаго действительнаго обезпечения своих христианских подданных и отвергла постановления константинопольской конференции. Желая испытать для убеждения Порты, все возможные способы соглашения, Мы предложили другим кабинетам составить особый протокол со внесением в оный самых существенных постановлений константинопольской конференции, и пригласить турецкое правительство присоединиться к этому международному акту, выражающему крайний предел Наших миролюбивых настояний. Но ожидания Наши не оправдались: Порта не вняла единодушному желанию христианской Европы и не присоединилась к изложенным в протоколе заключениям. Исчерпав до дна миролюбие Наше, Мы вынуждены высокомерным упорством Порты приступить к действиям более решительным. Того требует и чувство справедливости, и чувство собственного Нашего достоинства. Турция отказом своим поставляет Нас в необходимость обратиться к силе оружия. Глубоко проникнутые убеждением в правоте Нашего дела, Мы, в смиренном уповании на помощь и милосердие Всевышняго, объявляем всем нашим верноподданным, что наступило время, предусмотренное в тех словах Наших, на которыя единодушно отозвалась вся Россия. Мы выразили намерение деиствовать самостоятельно, когда Мы сочтем это нужным и честь России того требует. Ныне, призывая благословение Божие на доблестныя войска Наши, Мы повелели им вступить с пределы Турции». Дан в Кишиневе, апреля 12 дня, лета от Рождества Христова в тысяча восемьсот семьдесят седьмое, царствования же Нашего в двадесять третье».

ВИСШЕ ВОЕННОМОРСКО УЧИЛИЩЕ "Н. Й. ВАПЦАРОВ"

СТУДЕНТСКИЯТ СЪВЕТ НА ВВМУ "Н. Й. ВАПЦАРОВ"
С ПОДКРЕПАТА НА УПРАВЛЕНИЕТО НА УЧИЛИЩЕТО

ОРГАНИЗИРА

НАУЧНА СЕСИЯ

ЗА КУРСАНТИ И СТУДЕНТИ
на 17 МАЙ 2007 г.

НАУЧНИ НАПРАВЛЕНИЯ

- *ВОЕННИ НАУКИ*
- *КОРАБОВОДЕНЕ И ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ*
- *ЕЛЕКТРОНИКА, КОМПЮТЪРНИ СИСТЕМИ И ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ*
- *ЕНЕРГЕТИЧНИ УРЕДБИ ЗА ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА*
- *ЕЛЕКТРОТЕХНИКА И АВТОМАТИКА*
- *ТЕХНОЛОГИЯ НА КОРАБОРЕМОНТА*
- *МЕХАНИКА*
- *ОБЩЕСТВЕНИ НАУКИ*

ЗА УЧАСТИЕ В СЕСИЯТА СЕ КАНЯТ
И КУРСАНТИ И СТУДЕНТИ ОТ НВУ "ВАСИЛ ЛЕВСКИ",
СТУДЕНТИ ОТ ТЕХНИЧЕСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ - ВАРНА
И ОТ ВАРНЕНСКИЯ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ "ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР"

ЗА ОТЛИЧЕНИТЕ СА ПРЕДВИДЕНИ НАГРАДИ !

Предварителна програма:
• Откриване на научната сесия: 9.00 ч. • Работа по секции: 9.30-14.00 ч.
• Ден на специалността: 15.00-17.00 ч.

ЗА ИНФОРМАЦИЯ:
СТУДЕНТСКИ СЪВЕТ - e-mail: sc_vvmu@naval-acad.bg; www.naval-acad.bg
ОРГАНИЗАЦИОНЕН КОМИТЕТ - тел. центр. 052/632 015, 052/552 222 (16 700); 052/552 243; conference@naval-acad.bg

ЗАПИСВАНИЯ: до 20.04.2007 г. в деканатите на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" или на e-mail: conference@naval-acad.bg

ОРГАНИЗАЦИОННИЯ КОМИТЕТ

Нови книги
Английско-български морски речник с колокации

На 19.04.2007 г. в Кафе-театъра на ФКЦ-Варна се състоя представянето на новия учебник на доц. Вяра Петкова – Английско-български морски речник с колокации. Речникът е резултат на дългогодишното сътрудничество между доц. Петкова и издателска „Стено".

Името на доц. Вяра Петкова стои на кориците на много авторитетни учебници и учебни пособия, които с години са се ползвали и продължават да се ползват не само от студентите на Морско училище, но и от морската общност на България. Например, учебника Correspondence and Communications in Shipping, който претърпя три издания и съавторството й в първия двуезичен българо-английски учебник по "Теория и устройство на кораба".

Въпросите за езиковото богатство на морската специалност винаги са били в центъра на нейното внимание. За доц. Петкова началото е може би в един доклад за речник-минимум за морските специалисти или нейната работа свързана с морската терминология и с обучението на поколения морски специалисти. Тук намират място и нейните задълбочени теоретични търсения. В доклад на тема Two Practical Approaches in Teaching Maritime English, изнесен на конференция в Истанбул през 2002 г., базирайки се на лексикалния подход на Майкъл Луис, тя приема, че наред с концептуалното, конотационното, контекстуално и прагматично значение, колокационното значение играе централна роля. Като думи, които се срещат или употребяват заедно, колокациите не подлежат на граматично описание в пълния смисъл на това понятие, т.е. - много от тях може да са граматично правилни, но да съществува разбирането "не се казва по този начин", като например, за морската терминология винаги е правилно да се казва:

trimmed by the head/bow; constrained by her draught; restricted in her ability to manoeuvre,' Съществуват много повече колокации, твърди авторката, отколкото думи, тъй като много от думите се срещат в различни колокации и значението на лексикалните колокации се базира на колокационното значение, на асоциациите, които придобива думата в съчетание с други думи. Колокациите са особено важни при изучаването и ползването на специализираните езици, където те са определени от сферата на знание. Много често, по употребата на дадена колокация можем да открием професионалния домейн или сфера на знание, например: pitching and rolling heavily - веднага ни препраща към знанията ни за движенията на кораба. Значението на колокациите в специалната сфера се засилва, когато осъзнаем, че те са концептуално фиксирани и се базират на класификационните принципи на съответната наука - те обозначават различни понятия, групирани според когнитивните принципи на всяка наука. Много често свойствата на колокациите могат да се използват за създаване на

т.н. ко-текстове, например: The cargoes are /.../ mixed, където възможни варианти ще бъдат: stowed/loaded/ delivered/ discharged.

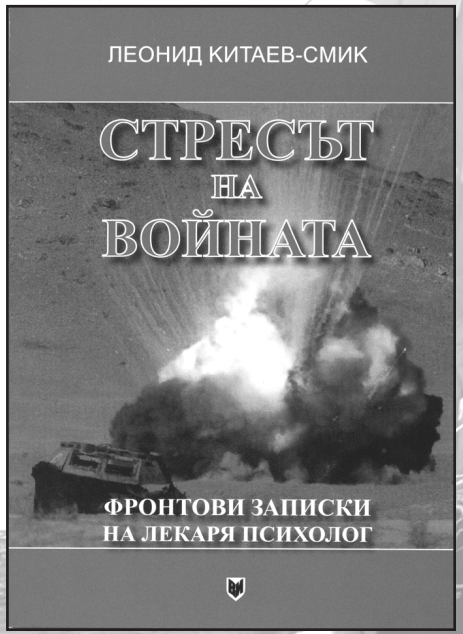
В увода на речника, доц. Петкова правилно отбелязва, че "самото познаване на един термин не е още умение и предпоставка за неговата правилна и точна употреба", твърдение, което още веднъж доказва важността и нуждата от такъв речник на колокациите, който е първи по рода си морски речник.

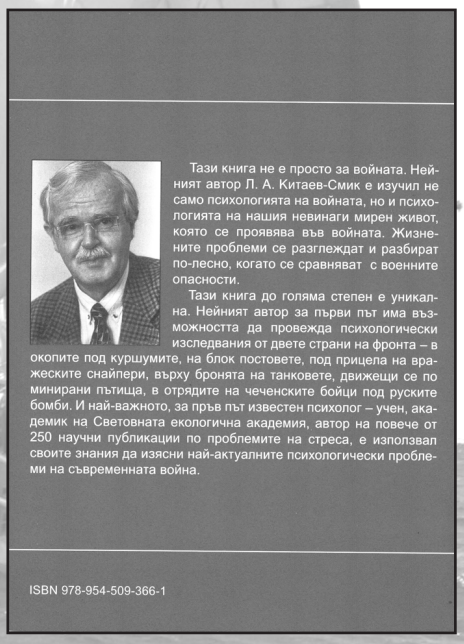
Нови книги
Стресът от войната

През месец март 2007 година във Военното издателство излезе от печат книгата на академик Леонид Александрович Китаев-Смык ”Стресът от войната”. Книгата е преведена на български език от екип преподаватели във ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”: доц. д.пс.н. Илия Пеев, доц. д-р Нели Василева и сл. преп. Милена Петрова. Встъпителната студия е разработена от доц. д.пс.н. Илия Петров Пеев.

”Стресът от войната” е уникална книга за човешките преживявания по време на двете Чеченски войни, в който академик Китаев-Смык участва като лекар и психолог. Нейният автор е имал възможността да провежда психологически изследвания на терен от двете страни на фронта – сред руските бойци и командири и сред чеченското население и бунтовници. Академик Китаев-Смык е автор на повече от 250 научни публикации по проблемите на стреса.

Книгата ”Стресът от войната” ще предизвика интерес у разнолика аудитория читатели: курсантите, студентите и слушателите, които изучават модерната психология; офицерите, които се обучават в системата за следдипломна квалификация и ВА “Г. С. Раковски”; командирите и бойците в задграничните мисии; военните психолози и медиците в БА и ВМС; командирите и щабовете от Българската армия и Военноморските сили; преподавателите във ВА “Г. С. Раковски”, НВУ “Васил Левски” и ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”.





e-mail: **management@port-balchik.com**

web: **port-balchik.com**

NAVIGATION MARITIME BULGARE

- Diverse fleet - wide range of services
- Full container service to Mediterranean, NW Europe and Black Sea destinations according to weekly sailing schedule
- Regular conventional line to/from NW Europe
- Regular ferry line between the ports of Varna, Ilichevsk, Poti and Batumi
- Carriage of wagons, containers, trailers, cars, trucks and passengers across the Black Sea
- Worldwide network for door-to-door transportation of goods
- Well-developed agency and forwarding services
- Large fleet of bulk carriers sailing round a world
- Tankers & chemical carriers for transportation of oil and chemical products

ISM Code &
ISO 9001 accreditation

SAFETY,
PROMPTNESS,
QUALITY,
COMPETITIVE PRICES!

NAVIAGENT

FERRYSPED

FOR CONTACTS:
Tel: +359 52 633 100
Fax: + 359 52 633 033
Tlx: 77351
E-mail: office@navbul.com
WEB: www.navbul.com