# Бюлетин

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





Година 4, БРОЙ 1 и 2, 2008

Румен Грозев след експедицията до Антарктида

Заслужена почит на геройския подвиг на кап. I ранг Георги Купов

Нови кораби във Варна Шипинг & Трейдинг

"Контрафорс" - традицията продължава

150 години от раждането на Симеон Ванков

Поздравителен адрес към комисар Димитър Димитров

От корабния мостик до града-легенда

Прием 2008 г. във ВВМУ "Н.Й. Вапцаров"

Учебна практика на УК-421

Традиции за отбелязване на кръгли годишнини чрез засаждане на дървета в парка на Морско училище

Анонс на Съюза на подводничарите

Подвоничарите и община Варна искат "Надежда" за плаващ музей

Река Дунав - театър на бойните действия с използване на минно оръжие

Изводи от събитията в Керченския пролив в края на 2007 и началото на 2008 г.

Със златната звезда

In memoriam

Морето - нашата голяма любов

# VARNA PILOT STATION




PILOTAGE IS ART OF NAVIGATION

EMPA MEMBER

**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 4, БРОЙ 1 и 2, 2008**



**Бюлетин**

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

**Година 4, брой 1 и 2/2008 г.**

## Съдържание

Румен Грозев след експедицията до Антарктида ..... 3
Заслужена почит на геройския подвиг на кап. I ранг Георги Купов ..... 6
Нови кораби във Варна Шипинг & Трейдинг..... 10
"Контрафорс" - традицията продължава..... 11
150 години от раждането на Симеон Ванков..... 12
Поздравителен адрес към комисар Димитър Димитров ..... 14
От корабния мостик до града-легенда ..... 15
Прием 2008 г. във ВВМУ "Н.Й. Вапцаров" ..... 16
Учебна практика на УК-421..... 21
Традиции за отбелязване на кръгли годишнини чрез засаждане на дървета в парка на Морско училище..... 23
Анонс на Съюза на подводничарите ..... 28
Подвоничарите и община Варна искат "Надежда" за плаващ музей ..... 29
Река Дунав - театър на бойните действия с използване на минно оръжие .....31
Изводи от събитията в Керченския пролив в края на 2007 и началото на 2008 г. 33
Със златната звезда..... 39
In memoriam .....42
Морето - нашата голяма любов.....47

**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 Димитър Ангелов,
кап. Атанас Панайотов, Светла Тухчиева,
о.р. кап. I ранг Николай Икономов,
инж. Владимир Минков
**Снимка на корицата - © 2008 Laurent Dick**
**Издател:**
Данграфик ЕООД
dangrafik@abv.bg
ISSN: 1313-1273

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

# Румен Грозев след експедицията до Антарктида

На 21.02.2008 г., в Планетариума на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” се състоя среща с възпитаника на Морско училище Румен Грозев, участвал в международната антарктическа експедиция In the Wake of the Belgica 2007.

Присъстваха представители на компанията Euronav – спонсор на експедицията - г-жа Джоан Вранос и кап. Жак Мойзан, които похвалиха както инж. Грозев, така и обучението му в морската ни Алма матер. Г-жа Вранос, мениджър „Човешки ресурси” в Euronav Group и „мениджър на експедицията”, описа детайлите по избирането на Румен Грозев сред 32-мата кандидати от четири морски академии за поста първи помощник на яхтата Euronav Belgica. Изборът е бил въз основа критерии като издръжливост, работа в екип, енергичност, чувство за хумор.

Румен Грозев представи участието си чрез презентация, излъчена на купола в Планетариума. Експедицията повтаря плаването до Антарктика от 1897 г. на кораба „Белгика”, следвайки плътно маршрута му.

Той описа историята на първата ескпедиция, водена от Адриен дю Гарлаж преди 110 г., в която са взели участие също Роалд Амундсен и д-р Фредрик Кук. Снимки представиха живота на експедицията, трудностите преживени в Антарктида, включително 13-месечното блокиране на кораба им от ледовете. Така експедицията от 1897-1899 г. става първата, презимувала в този район.

Екипажът на яхтата от 2007 г. включва 7 члена – Мишел Тордоа – шкипер, с две години плавания в арктически води, самият Румен Грозев като първи помощник, Франс Дуумен – втори помощник, все още




обучаващ се в Антверпен; Дикси Дансиклер – организатор на експедицията, Питърян Кемпинг – координатор на експедицията, Трой Хенкелс - видеооператор и официално първият човек карал кайтсърф в Антарктика. Последният член на екипажа – Лоран Дик е професионален фотограф,

Докато първата експедиция тръгва от Кралския яхтен клуб - Антверпен на 15.09. втората се забавя с две седмици, за да се увери, че всичко с яхтата е наред. Тръгват на 06.10 за Ушуайа, без да спират по пътя. Стигат за малко повече от 10 седмици в състав Тордоа, Грозев и Дуумен. В Ушуайа се присъединяват и останалите 4 члена. Изчакват два дни, за да прекосят пролива

Дрейк. Пристигат в Антарктика на 31 декември 2007 г.

Румен Грозев посочи, че основният въпрос, задаван му след връщането му в България е относно последиците от глобалното затопляне – той подчерта няколко пъти, че все още е рано да се правят изводи, тъй като външната част на Антаркитка се затопля, но вътрешната се охлажда.




Идеята на експедицията от 2007-2008 г. е екипът да пристане в същите точки, както и първата експедиция. След пресичане на Антарктическия кръг, яхтата е скована в ледове за 36 часа, но благодарение на хубаво време успява да се измъкне. На брега слизат основно Дансиклер, Кемпинг, Дик и Хенкелс.

За акостиранете на остров Антверпен, пристанището на града, дал името на острова, е връчило на екипажа стъклен плакет, който да бъде символично поставен и заснет на брега, но да бъде прибран в последствие, за да символизира целта на експедицията - да не се оставят следи от замърсяване при посещения в кои да е точки на света.

Бяха показани данни, снети от екипа на експедицията за температурите на въздуха и атмосферното налягане. Румен Грозев отново наблегна, че въпреки разликите с измерените температури преди 110 г. (когато са били малко по-ниски), трябва да се вземат предвид различните периоди от годината, в които са били в Антарктика двете експедиции, поради което не могат да се правят прибързани изводи.






Показани бяха множество идентични снимки от двете експедиции – Лоран Дик заснема повечето от местата от снимките на Фредрик Кук, за да могат да се правят сравнения и анализ.

Снимките на Дик се оказват от огромен интерес и за учените от Антаркическите бази, с които експедицията се среща.

Особен интерес предизвикаха снимките на членовете на екипажа на яхтата преди и след тръгването. Презентацията завърши с впечатляващи кадри от интересни моменти от живота на експедицията.

След като благодари на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" за подготовката, която е получил и на компанията-спонсор на експедицията, Румен Грозев отговори на въпроси от присъстващите в залата. В заключение сподели, че е изключително доволен от възможността да участва в подобна експедиция и се надява отново да има шанса да докаже личните си възможностите и уменията, придобити в Морско училище.

**Снимки: © 2008 Laurent Dick**

**Редакцията благодари на представителите на компанията Euronav за любезно предоставените материали за медиите.**

# Zodiac Maritime Agencies Ltd London

Zodiac Maritime Agencies Ltd London is managing a fleet of vessels of different owners. The vessels under Zodiac management are containers, bulk carriers, car carriers, reefers, oil and chemical tankers and LPG vessels. Presently Zodiac operates 139 vessels and 39 new buildings will be included in the fleet by the end of 2010.

Toward 15th Jan 2007 fleet breakdown as per type of vessels is:

- 44 containers (1400-6500 TEU)
- 54 bulkers (DWT 27000-211000)
- 9 car carriers (2800-4800 cars)
- 12 reefers (Dwt 8000-10000)
- 11 chemical tankers (DWT 9000-39000)
- 8 LPG (DWT 13000-18000)

Zodiac is on the Bulgarian seamen market since 1989 and aprox 2400 seamen are employed by the company.

Zodiac is running cadets programme since 1991 and aprox 400 students started their sea service on company vessels. In 2005 following frame contract signed with Naval Academy's management, Zodiac is arranging prior graduation sea service for deck and engine cadets who have decided to devote themselves to sea career.

The Company is in very good relations with the management of "Nikola Vaptsarov" Naval Academy. In the last 8 years Zodiac is constantly offering sponsorship and support in terms of Academy's accreditation.

Besides giving good opportunities for making progress in the sea hierarchy, the Company has given chance to many of her ex-seamen to start shore-based jobs in the London head office and in her branch office in Varna.

Zodiac Maritime Agencies Ltd London
Local Representation Varna
119 Primorski Blvd
Varna 9000

Tel: +359 52 667100 (667 111 - 667 115)
Fax: +359 52 667105
e-mail: office@zodvarna.com
web: www.zodvarna.com

# В чест на 95 – годишнината от Балканската война Заслужена почит на геройския подвиг на кап. I ранг Георги Купов



Отдаването на почит на героите – военни моряци от Балканската война винаги дълбоко ни е вълнувало. Героичните бойни действия на малкия български военен флот срещу турските военноморски сили са пораждали в сърцата ни чувства на законна гордост и патриотизъм. Затова, в юбилейната 95-та годишнина, моряците-следовници на своите славни предшественици, обърнаха погледа си на признателност към тях. Клубът на морските офицери и старшини от запаса и резерва, гр. София и АВМУ – секция София подеха инициативата за достойно отбелязване на победата на българския отряд торпедоносци през Балканската война 1912 г.

Един от легендарните морски офицери – участници в тези събития на море е кап. I ранг Георги Купов, който с торпедоносеца „Дръзки" успешно торпилира турския крайцер „Хамидие". Известно е, че кап. I ранг Георги Купов е роден във Варна на 30.10.1884 г. във възрожденско семейство. От малък е закърмен в патриотичен дух и любов към морето. В продължение на седем години (1902 – 1909 г.) той се обучава в Кадетски корпус в Санкт Петербург (Русия), а по-късно специализира в офицерски минен курс в Кронщад. Като мичман II ранг е назначен в Българския военен флот и участва в Балканската война. На 7 ноември 1912 г. след полунощ, отрядът торпедоносци (4 кораба) под командването на кап. I ранг Димитър Добрев атакува турския крайцер „Хамидие". Торпедоносецът „Дръзки" с командир мичман II ранг Георги Купов нанася последен своя удар от разстояние 50-60 м и торпедото му предизвиква огромна пробойна в корпуса и човешки жертви в екипажа на крайцера.

През следващите години кап. I ранг Георги Купов остава тясно свързан с морския флот, като дългогодишен преподавател в Морско училище, директор на Български речен флот – гр. Русе и др. Починал е на 21.01.1959 г. и е произведен посмъртно „капитан I ранг".

С богатия си, пълноценен живот, той оставя след себе си ярка и трайна следа. Съвременниците му и следващите поколения са го почитали, но за съжаление се оказа, че гробното му място не се знаеше. Инициативата за евентуалното издирване на гроба беше подсказана първоначално от кап. I ранг Асен Кожухаров, доцент, доктор на науките и началник на катедра „Тактика на ВМС и военноморска история" във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" – гр. Варна.

Този нерадостен факт изискваше бързи и ефикасни действия за изграждането на достоен гробен пламетник и увековечаване паметта на кап. I ранг Георги Купов. Основна роля в подемането на тази дейност беше предприета от Председателя на Клуба на морските офицери и старшини от запаса и резерва – гр. София, кап. I ранг о.з. Георги Методиев. Още на 04.05.2007 г. (с писмо №94) Клубът изпрати проект на план за съвместна дейност до Командващия ВМС вицеадмирал Минко Кавалджиев, Началника

на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” кап. I ранг Станко Станков, Председателя на АВМУ кап. Петър Тухчиев и директора на БРП – гр. Русе кап. Димитър Кочанов. В него основно ударение се поставяше на изграждането и тържественото освещаване на надгробен паметник на кап. I ранг Георги Купов, както и на други дейности като: преиздаване на книги, събиране на нови сведения и документи, изработване на албуми и паметни предмети, юбилейни награди, публикации в пресата, телевизионни и радиопредавания и др.

На свое събрание (на 22.05.2007 г.) Клубът почете делото на кап. I ранг Георги Купов, като беше изслушан изчерпателен доклад на кап. I ранг о.з. Владимир Христакиев. На събранието беше прието предложението на кап. I ранг Георги Методиев да бъде допълнена и излезе като второ издание книжката на кап. I ранг Купов „Торпилирането на турския крайцер „Хамидие” (издадена през 1957 г.). За целта вече е осигурен издател и се очаква излизането на книжката в близко време.

Благодарение на настойчивите усилия на кап. I ранг о.з. Георги Методиев, задачата за издирването на гроба на кап. I ранг Георги Купов беше успешно решена. От наличната документация на централните софийски гробища беше установено, че гробът на героя е в парцел 30, ред 14, гроб 6. За голямо съжаление и огорчение, това място се оказа напълно запустяло, без никаква следа и гробна плоча. Породи се съмнение, че гробното място може да е продадено или преотстъпено. Гробищните власти, обаче, отрекоха категорично подобен вариант да е възможен. Оказа се, че в същия гроб са погребани 4 (четири) близки родственици на кап. I ранг Георги Купов, от които и двете му деца – синът – Войн Георгиев Купов, завършил Морско училище (1930-1936 г.) и служил като офицер във ВМФ, починал 1941 г.; дъщеря му Победа Гоергиева Купова, която успява след 1995 г. да включи името на баща си в списъка на националните герои, прочитани на тържествени вечерни проверки при национални чествания, починала през 2004 г. За съжаление, не се отзова за проучването на гроба единственият открит племенник от фамилията – Адриан Владимиров.

Естествено беше, че при това състояние и ограничено време, изграждането на надгробния паметник на кап. I ранг Купов е нелека и сложно изпълнима задача. В ново писмо (№122/05.08.2007 г.), адресирано до същите институции, отново беше отправен апел за достойно почитане на морската слава на България и постигане на поставената цел. Скептицизмът и






съмненията у мен за изграждането на гробния паметник окончателно отпаднаха след визита и среща на адмирал о.з. Иван Добрев (бивш командващ на ВМС) и настоящият командващ ВМС вицеадмирал Минко Кавалджиев, на която имах честта да присъствам. Тя се състоя в гр. Варна, в навечерието на празника на военноморския флот на 07.08.2007 г. (вторник).

На тази среща адмирал о.з. Иван Добрев изрази мнение, че кап. I ранг Георги Купов е високо подготвен и достоен морски офицер, увенчал се с неувяхваща бойна слава. Той е уважавал изключително много своя командир кап. I ранг Димитър Добрев за всестранно богатия му опит и е следвал като единствено правилна неговата тактика за активни бойни действия на море за постигане на успех срещи превъзхождащ противник. Настойчивостта и смелостта на командира на „Дръзки" се проявяват в боя, когато под непрекъснатия обстрел от крайцера „Хамидие", той успешно маневрира и от пределна дистанция нанася торпеден удар.

От своя страна, вицеадмирал Минко Кавалджиев подчерта, че ние сме длъжници пред нашите славни предшественици, които с геройския си подвиг са оставили блестящ пример за подражание. Кап. I ранг Купов е един от тези достойни герои, истински патриот и родолюбец. Безспорни са неговите командирски умения и смелост.

Кап. I ранг о.з. Георги Методиев представи пред двамата адмирали вариант за предложението си за изграждането на гробния паметник на кап. I ранг Купов в Софийските централни гробища, където той е погребан. В този вариант се предвиждаше: изработване на барелеф с образа му, монтирането му на каменна плоча, надпис с имената , силует на торпедоносеца „Дръзки", обграждане на гроба с котвени вериги и специални стойки.

Това предложение беше изслушано с голямо внимание и възприето от вицеадмирал Минко Кавалджиев като почетна за българския военноморски флот задача.Той възложи нейното изпълнение на своите сътрудници и изрази надежда, че всички моряци ще бъдат единодушни и съпричастни за успеха на това родолюбиво дело. В резултат на изключително активното участие на ВМС бяха изработени и монтирани на място всички елементи на надгробния паметник. Изборът на деня и програмата за протичане на освещаването му беше предоставено на вицеадмирал Кавалджиев. На 07.11.2007 г. (сряда) от 15:00 часа се състоя безупречна тържествена церемония. В нея взеха участие група от екипажа на фрегата „Дръзки", оглавявана от командира на военноморска база Атия бригаден адмирал Георги Мотев и представителна група от гр. Варна, включваща морския духов оркестър и знаменен взвод. Тържеството уважиха началникът на ГЩ на Българската армия генерал Златан Стойков, заместник-министърът на отбраната Симеон Николов, ветерани от войните, генерали, адмирали, офицери и старшини от запаса и резерва, членове на военнородолюбивите съюзи, както и представители на медиите и др. Слово за геройския подвиг на отряда торпедоносци, жизнения път и делото на кап. I ранг Георги Купов произнесе командващия ВМС вицеадмирал Минко Кавалджиев. Заупокойна панахида беше изнесена от представителите на Българската православна църква, начело с викария на Софийската епархия Знеполският епископ Йоан. Тържествената церемония завърши с полагането на многобройни венци и букети цветя.

След няколко десетилетия на забрава беше отдадена заслужена почит на героичния подвиг на един прославен морски офицер. Това стана възможно благодарение на факта, че тази идея беше завладяла дълбоко сърцата и умовете на признателните поколения. Специална благодарствена грамота от името на инициаторите на това събитие и главно в лицето на Клуба на морските офицери и старшини от запаса и резерва – гр. София, беше отправена към Началника на ГЩ на БА генерал Златан Стойков за подкрепата на това събитие, на Командващия ВМС вицеадмирал Минко Кавалджиев за огромните усилия, положени от ВМС и на Военноморския музей – гр. Варна за оказаното съдействие.

Убедени сме, че подобни чествания, посветени на героите от войните повишават високопатриотичния дух на българите и военните моряци.

**Председател на Клуба на морските офицери и старшини от запаса и резерва (гр. София)**

**кап. I ранг о.з. Георги Методиев**




**Фирмата е основана през 1998 г. и се занимава с корабно агентиране, спедиция, фрахтоване на кораби.**

# Нови кораби във Варна Шипинг енд Трейдинг

Princess K, Pearl K, Denny Z са еднотипни кораби построени в Япония съответно през 1985, 1987 и 1989 година. Същите са закупени „анблок" с помощта на заем от Българска банка.

Класификационната им организация е Лойд.

Корабите плават под флага на Сент Винсент и Гренадини.

Princess K, Pearl K, Denny Z са собственост на „Юропиън Меритайм Груп". Мениджър на корабите е фирмата „Варна Шипинг енд Трейдинг".

Корабите са многоцелеви за генерални, насипни и зърнени товари. Имат 5 товарни отсека с широки люкови разкрития. Снабдени са с 5 товарни крана с товароподемност 25 тона всеки. Общият обем на товара, който всеки един от корабите може да превозва е около 23 000 тона. Палубата на двойното дъно и капаци е специално усилена за превоз на тежки товари. Princess K, Pearl K, Denny Z са икономични на разход. Конструктивно са с Валогенератор – консумират леко гориво само на пристанища или на котва.

На церемония в офиса на „Варна Шипинг енд Трейдинг" по приемането на трите кораба Princess K, Pearl K, Denny Z, в присъствието на трите кръстници на



корабите Деница Захариева, Катя Генова и Калия Генова, отец Димитър от храма „Свети Николай Чудотворец" освети три икони на покровителя на мореплавателите. Въпреки факта, че корабите са далеч от България, единият от тях в Бразилия, вторият Атлантическия океан, а третият в Индия - осветените икони ще бъдат предадени на корабите възможно най-скоро с пожелание за попътен вятър и безаварийно плаване.

Тържеството по случай приемането на трите кораба продължи с прожекция на филма „Ледената Катя" и коктейл в хотел „Мелия Гранд Ермитаж", на които присъстваха собствениците - „Юропиън Меритайм Груп", мениджърите „Варна Шипинг енд Трейдинг", много партньори и приятели.






# „Контрафорс"- традицията продължава

"Контрафорс" е заглавието на новия информационен носител за обучаемите във ВВМУ. Вестникът е дело на Студентски съвет към ВВМУ - подбирането и изготвянето на статиите, Структурата и снимковия материал са плод на желанието и усилията на членовете на Съвета да улеснят достъпа на курсанти и студенти до всички мероприятия, които се организират. Идеята на младите хора е да възродят усещането за единна общност сред обучаемите като призовават всеки да се включи в живота на училището чрез участие в различни кампании, спортни първенства, конкурси. Изложена е подробно и дейността на СС, който активно подпомага и организира голяма част от събитията, съпътстващи учебния процес. Вестникът "Конрафорс" - е замислен като мост между обучаемите и ръководните органи - запознава с усилията, които се полагат за обогатяване и подобряване на условията във ВВМУ, от където идва и името му - свързващото звено.

"Контрафорс" може да се нарече наследник на в."Вапцаровец", но има свое лице-достъпен стил, представя теми, конкретно засягащи предстоящи събития и промени. До момента е издаден брой първи под формата на брошура с надеждата, че няма да бъде последен. Ограничените средства представляват трудност, но въпреки това се работи върху изготвянето на следващите броеве.

**Студентски съвет към ВВМУ „Н. Й. Вапцаров"**

# 150 години от раждането на Симеон Николов Ванков (ген. майор, професор, първият български началник на ВМФ)



**Кратка справка**

*Български офицер. Участник в Руско-Турската освободителна война 1877-78 г.; Началник в Русенския арсенал 1883-1886г.; Първият българин началник на ВМФ в Русе 1885-1886 г.; участник в Сръбско-българската война 1885 г.; Председател на първото техническо дружество в България от 23.03.1885 г. в Русе.*

*Изявен специалист въоръженец, организатор, производственик, общественик, преподавател и професор в Руската (1888-1916) и съветската армия и държава (1918-1930).*

Роден На 25.01.1858 г. в Свищов, в семейството на учителя възрожденец Николчо Ванков. Началното си образование завършва в Свищов. Продължава да учи в Русия. Там завършва реално, в южнославянския пансион в Николаев (1867-70 г.), военно училище в Константинавското училище в Санкт Петербург (1876-1877 г.) и Михайловската артилерийска академия, пак там (1881-1883 г.).

Участва в РТОВ 1877-78 г. като командир на полубатарея в 26-та артилерийска бригада на Руската армия.

Като един от изявилите се специалисти по въоръжението, след академия, от 30.08.1883 г. е назначен за началник на Русенския арсенал. В него той предлага и внедрява организация за ремонт на наличното въоръжение и производство на части и боеприпаси за него, за окомплектоването на Българската армия и флот. В тази си дейност се изявява с големите си организаторски способности, технически познания и ясни виждания за ролята на техниката за прогреса. Затова, заедно с П. Кузмински, на 23.03.1885 г. в Русе, създават първото българско техническо дружество в България, където той става първият негов председател.Основна цел - масово популяризиране на техническите открития и знания сред народа чрез библиотеки, изложби, лаборатории, музеи.

Поради личната си висока култура, военни и технически познания и гражданска активност, от 01.01.1885 г. е издигнат и за началник на ВМФ на р. Дунав, първият българин, назначен на тази длъжност.

През 1885 г, по време на Сръбско-Българската война, младата ни армия успява бързо да се организира, да спре нахлулите сръбски войски и да ги отхвърли и разбие далеч от нашата граница, на запад. В този период Симеон Ванков е началник на флота и началник на Русенския арсенал. Той отлично ръководи двете ведомства в осигуряване и подкрепа на армията. Организира и извършва за първи път подвоз на въоръжение и боеприпаси в отдалечени райони по вода и суша. Прилага успешно подвоз на измущества за армията чрез корабите на флота. За тези си заслуги, той получава звание „майор” (единствено българско) и 2 ордена („Св. Александър”, „За заслуга”).

След втория преврат в борбата за власт в българската „върхушка” през 1886 г., за да остане жив, е принуден да емигрира в Русия, за дълго. Имало убити, други са емигрирали в различни страни. За да оцелее и великият наш поет и писател Иван Вазов 2 години е бил в емиграция в Чехия.

От 1888 до 1894 г. служи като офицер артилерист - специалист в Петроградската крепостна артилерия, Русия. Оценявайки личните му качества и способности от

1894 до 1897 г. е издигнат за началник на Ташкентския арсенал. За добрите успехи и ръководство там получава звание полковник.

От 1897 г. неговата съдба се свързва с Далечния Изток и гр. Хабаровск. Там той е назначен за началник на Хабаровския огромен арсенал, където се извършват всички ремонти за армиите от Сибир, Приамурския и Усурийския край и други далекоизточни райони. С присъщите си умения, технически познания и точни виждания, той твори и внедрява нови оборудвания: преси, пещи за метал, дъскорезници и други. През 1899 г. по негова идея и ръководство започва изграждането на нов, голям, модерен „арсенал" в този край, който и сега работи под името „дальдизель". В годините на Руско-Японската война този завод е бил главна база за ремонта на артилерията и доставчик на боеприпаси за армиите там.

С дейноста на Ванков е свързано и водоподаването, канализацията и електрификацията на гр. Хабаровск. С негова подкрепа и ръководство са свързани изградените на „течаща" вода многобройни фонтани, изследователските географски дружества, редици експедиции и районни музеи. Благодарноста към него е била огромна. През 1911 г. получава звание „генерал майор". И днес, в Кировския район на града има улица на неговото име с почетна плоча.

През 1913 г. военната служба го прехвърля на запад, в Брянския арсенал, поради идващата опастност от 1-ва световна война. И тук, той проявява своите организаторски способности и умения. За по-голям производствен успех на военно производство, през 1915 г. първи в световната практика, създава и оглавява промишленна кооперация от 500 частни предприятия за производство на артилерийски боеприпаси. Тази негова (Ванкова) организация поема големи държавни поръчки с нови подобрени технологии. Тогава той поема длъжността пълномощник на Главното артилерийско управление за изработка на снаряди. Само за 3 години (1915-1917) там са произведени над 12 милиона 3 дюймови (76,2 мм) гранати, което е 44% от общоруското производство и около половин милион 6 дюймови (152,4 мм) снаряди, което е 12,5% от общо руското производство.

През 1917 г, след революцията, той е съкратен.

Веднага, много опитни военни, учени и производственици са привлечени в новата Руска армия. От 1918 г. ген.м-р Ванков влиза отново в армията. Отчитайки неговата подчертана научна целеустременост, му се възлагат отговорни военни и стопански постове. През 1920 и 1924 г. свиква първи и втори Всеруски конгреси на металурзите. А през 1925 и 1929 е инициатор и организатор на Всеруските съвещания по цветни метали. Значителна е и педагогическата му дейност. От 1917 г. чете лекции в Московския университет „Ломоносов". От 1922 г. е професор по технология на металите. Автор е на редица трудове в областа на студената обработка на металите и по история на артилерията. В този период заема редица отговорни длъжности: председател на техническия съвет на ГЛАВМЕТАЛ; зам. председател на комитета по цветни метали; ръководител на научно техническо управление на върховния съвет на народното стопанство и други. За своята всестранна, всеотдайна, народнополезна дейност към Русия, руския и съветските народи, той заслужено е награждаван с много ордени, медали, звания и благородности. Спечели уважението и почитта на Русия и руския народ. Умира на 21.06.1937 г. е Москва.

Ние българите също трябва да оценим и благодарим на големия наш гений, макар да е работил само няколко години в България.

**кап. 1 ранг от запаса**
**Станил Станилов**

**Варна**

*Комисар Димитър Димитров*
*Директор ОДП-Варна*

# *ПОЗДРАВИТЕЛЕН АДРЕС*

Уважаеми комисар Димитров,



Имаме удоволствието да Ви поздравим от името на членовете на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище от секциите Варна, София, Русе, Ловеч, Бургас и Северна Америка, по случай назначаването Ви на високотговорния пост директор на Областна дирекция „Полиция”.

Роден в силистренския край, след завършване на средното си образование, Вие се насочвате към най-старото висше техническо училище в България – ВВМУ „Н. Й. Вапцаров”, където успешно завършвате инженерния факултет, специалност КММ през 1985 г. Успешно завършвате и право в Софийския университет „Климент Охридски”. Солидната Ви инженерна и правна подготовка Ви дават основание да се насочите към служба в полза на обществото в органите на МВР. Началната Ви дейност започва в гр. Силистра, но високите Ви ерудираност и професионализъм скоро са забелязани от висшестоящите органи и Вие сте преместен на по-отговорната длъжност – зам. началник ОДП-Варна. Поредица от успешни акции логично довеждат до издигането Ви до поста директор на ОДП-Варна. За нас, възпитаниците на Морско училище, е особена чест, че още един член на морското съсловие се влива в редиците на лицата, които се трудят за благото на съгражданите си.

Уважаеми комисар Димитров,

Пожелаваме Ви крепко здраве, боен дух и все по-високи успехи във Вашата високоотговорна и патриотична работа !

Председател на АВМУ:
Кап. Петър Тухчиев
Членове на УС:
Кап. Георги Генчев
Контраадмирал Георги Георгиев
О.р. Кап. I ранг Михаил Йонов
Кап. I ранг Димитър Ангелов
О.р. кап. I ранг Станко Станков
О.р. вицеадмирал Илия Попов
К.д.п. Продан Раданов

# От корабния мостик до града-легенда



Известността и значението на градовете не се определят от числеността на населението, а от тяхната история, климат и природни богатства.

Хисаря е бил винаги малък град, но с голяма известност. В него са отсядали тракийски вождове, името на Хисаря се свързва с Филип Македонски, тук са се лекували римски императори, посещавали са града знатни пътници от Египет, византийски духовници, славянски и български велможи.

Тук са властвали благородството на траките, коварството на римляните, лукавството на византийците и твърдостта на българите. Хисаря е разрушаван три пъти, но отново възкръсвал, все така млад и привлекателен за хилядите гости, които идват заради красотата на природата и ефекта от целебните води.

С топлия си климат и многобройни лечебни извори, Хисаря е един от най-известните курортни центрове за лечение на стомашно-чревни, бъбречни и други заболявания, както и за рехабилитация на опорно-двигателния апарат.

Градът притежава уникално историческо и древно културно наследство, което днес Общината днес има амбицията да реализира в съвременна културна програма. Хисаря е награден със златен печат от Европейския форум за експониране и официално преставителство на уникални селища в Европа.

В този край израства новият кмет на Хисаря кап. инж. Георги Николов Пирянков. След завършване на средно образование, през 1967 г. постъпва като курсант във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров", специалност „Корабоводене". Дълги години той е на корабния мостик като помощник-капитан на кораби от танкерния флот – гр. Бургас и БМФ – гр. Варна. Осем години плава под чужд флаг. Работи във фабриката за бутилиране на минерална вода в Хисаря, по-късно е неин директор. След промените от 1989 г. работи в различни сектори на партийния и обществен живот на града. През 2007 г. се кандидатира за кмет и успешно преминава всички бариери до кметския стол.

Вижданията на кап. Пирянков са „В града да се прилагат законите".

Новото в управлението на Общината е:

1. Създаване отдел по въпросите на евроинтеграцията;
2. Обнародване в Държавен вестник на подробен усройствен план на гр. Хисаря и квартал Веригово;
3. Наредба и програма за социална дейност по оказване помощ на хората с неравностойно положение – откриване на кухня за крайно бедни;
4. Финализиране на проекта за парковете по програма от САПАРД;
5. Изграждане на няколко постоянни комисии по въпросите на административно-териториалното и селищно устройство, икономическата политика, търговията, промишлеността, туризма и др.

Още от първите си дни на кметския пост, съвместно с Общинския съвет, кап. Пирянков взима радикални мерки срещу корупция и нередности. Пред новия кмет стоят редица кардинални въпроси. Ние, възпитаниците на Морско училище, сме уверени, че с присъщата си моряшка упоритост, кап. Пирянков ще ръководи красивият град Хисаря с чувство за отговорност и непримиримост към негативни прояви.

Честитим му новия пост и желаем успешно да реализира мечтите на гражданите за качествен европейски живот.

На добър час !

**О.р. кап. I ранг Ставри Ставрев**
**О.р. кап. I ранг Владимир Богданов**

# Прием 2008 г. ВВМУ „Н. Й. Вапцаров”



Уважаем кандидат-курсанти и кандидат-студенти,

Поздравявам ви за проявения интерес към обучението във ВВМУ “Н.Й.Вапцаров”. Този избор показва амбиция и зрелост да се насочите към една специфична и сложна област, която изисква много труд и отдаденост. Освен овладяване на научни знания морската професия е една от малкото, които изисква физическа издръжливост, психическа стабилност и определени качества на характера. Избирате път, за който са нужни твърдост и мъжество, но професията ще ви се отблагодари многократно със своята неповторимост. Тя ще ви даде удовлетворението от работата, романтиката на морето, поглед към света и познание за него.

Аз се гордея, че съм възпитаник на Военноморското училище не защото в настоящия момент имам честта и огромната отговорност да ръководя тази институция, чиято 127-годишна история и традиции я правят за мен единствена и свята. Чувството на гордост, което изпитвам е породено от това, че имах шанса да посветя живота си на професия, която усещам със сърцето си, защото морето е призвание и съдба, а залъкът на моряка , макар и солен – отвоюван с чест и безкористно трудолюбие.

Ние, възпитаниците на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” имаме една малка “слабост” – твърдим, че сме най-добрите и сме навсякъде – от командирските мостици на военните кораби и на най-големите плавателни съдове в Световния океан до кметски и депутатски постове, директорски бордове и експертни нива във всички сфери на обществения и икономическия живот. Това е вярно и го дължим на уникалната система на обучение в училището, която пълноценно съчетава в програмите си теорията и практиката, науката и реалността.

Желая ви успех на конкурса и се надявам всеки от вас да бъде приет в желаната специалност!

Добре дошли на борда на успелите!

**Г Р А Ф И К**
**за провеждането на кандидаткурсантски конкурс и приемане на курсанти във ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” за учебната 2008-2009 г.**

| Дата | Време | Мероприятие | Забележка |
|---|---|---|---|
| **Подаване на документи** | | | |
| 09.06-09.07 | 08.00-17.00 | Приемане на документи от кандидат-курсантки, кандидат-курсанти и на отслужили наборна военна служба | Централен корпус, Отделение личен състав |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 09.06-09.07 | 08.00-17.00 | Приемане на документи от кандидат-курсанти, неотслужили наборна военна служба | Военни окръжия, Регионални военни сектори |
| **Дати за провеждане на конкурса** | | | |
| 17.07 | 14.00 | Инструктаж на кандидатите | Зала |
| Вапцаров | | | |
| 18.07 | 07.30-13.00 | Изпит по математика | По учебни зали |
| 19.07 | 07.30 | Изпит-тест по английски език за кандидат-курсанти | По учебни зали |
| 20.07 | 07.30 | Изпит-тест по български език за кандидат-курсанти | По учебни зали |
| 21 .07-23.07 | 07.30 – 14.00 | Изпит по физическа подготовка, проверка на психофизиологическите качества и медицински прегледи на кандидат-курсанти | Спортна площадка; По учебни зали; ВМА-ББАЛ - Варна |
| **Обявяване на резултатите от конкурса** | | | |
| 23.07 | 15.00 | Обявяване на резултатите от изпита по математика и изпит-тестовете по български и английски език | На входа на ВВМУи на официалния сайт на училището |
| 23.07 | 15.00-17.00 | Справка за резултатите от изпита по математика и тестовете по английски и български език | Кабинет по качеството, Заседателна зала |
| 24.07 | 10.00 | Приемна комисията за кандидат-курсанти | Заседателна зала |

**Г Р А Ф И К**
**за провеждането на кандидат-студентски конкурс и приемане на студенти във ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” за учебната 2008-2009 г.**

| Дата | Време | Мероприятие | Забележка |
|---|---|---|---|
| **Подаване на документи** | | | |
| 02.06-16.07 | 09.00-17.00 | Приемане на документи от кандидат-студенти | Централен корпус, зала № 2 |
| **Дати за провеждане на конкурса** | | | |
| 1 7.07 | 14.00 | Инструктаж на кандидат-студенти | Зала «Вапцаров |
| 18.07 | 07.30 | Изпит-тест по математика за кандидат-студенти | По учебни зали |
| **Обявяване на резултатите от конкурса и първото класиране на кандидатите** | | | |
| 17 - 23.07 | до 15.00 | Предаване на служебни бележки за издържан изпит или изпит-тест по математика в друго висше училище | Кабинет по качество - I етаж в централен корпус |
| 23 .07 | 15.00 | Обявяване на резултатите от изпит-теста по математика | На входа на ВВМУ и на официалния сайт на ВВМУ в Internet |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 23.07 | 15.00-17.00 | Справка за резултатите от изпит-теста по математика | Кабинетпокачеството - I етаж в централен корпус |
| 24.07 | 19.00 | Обявяване на първо класиране на кандидат-студенти | На входа на ВВМУ и на официалния сайт на ВВМУ в Internet |
| **Срокове за записване** | | | |
| 25.07-31.07 | 09.00-17.00 | Записване на приетите студенти по първо класиране | Централен корпус-канцеларии на I и II факултет |
| 01.08 | 17.00 | Обявяване на второ (окончателно) класиране | На входа на ВВМУ и на официалния сайт на ВВМУ в Internet |
| 02-10.08 | 09.00-17.00 | Записване на приетите студенти по второ класиране | Централен корпус-канцеларии на I и II факултет |
| 31.08 | 09.00-17.00 | Попълване на незаетите планови места | Централен корпус-канцеларии на I и II факултет |

**С П И С Ъ К**

на професиите на кандидатите, завършили средно образование в професионалните гимназии в страната, и на специалностите във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров", в които могат да бъдат приети без конкурсен писмен тест по математика, съгл. чл. 16, ал. 2 на настоящия Правилник

| № | Наименования на специалностите, завършени в професионалните гимназии | Наименования на специалностите във ВВМУ, за които се кандидатства |
|---|---|---|
| **1.** | **Корабни машини и механизми** | **Корабни машини и механизми** |
| **2.** | **Автоматизация на дискретни произ-водства** | **Електрообзавеждане на кораба** |
| **3.** | **Подемно-транспортна техника с еле-ктрозадвижване** | **Електрообзавеждане на кораба** |
| **4.** | **Пристанищна механизация** | **Електрообзавеждане на кораба** |
| **5.** | **Експлоатация и ремонт на елек-троннoприборна авиационна техни-ка** | **Корабна радиоелектроника** |
| **6.** | **Електроавтоматика** | **Корабна радиоелектроника** |
| **7.** | **Радио- и телевизионна техника** | **Корабна радиоелектроника** |
| **8.** | **Телекомуникационни системи** | |
| **9.** | **Радиолокация, радионавигация и хидроакустични системи** | **Корабна радиоелектроника** |

| | | |
|---|---|---|
| 10. | Машини и съоръжения за обработка на металите | Технология на кораборемонта |
| 11. | Специално машиностроене | Технология на кораборемонта |
| 12. | Машини и съоръжения в металур-гията | Технология на кораборемонта |
| 13. | Машини и системи с ЦПУ | Технология на кораборемонта |
| 14. | Машини и съоръжения в хидро- и пневмотехниката | Технология на кораборемонта |
| 15. | Машини и съоръжения за заваря-ване | Технология на кораборемонта |
| 16. | Металорежещи машини | Технология на кораборемонта |
| 17. | Машини за гореща обработка на ме-талите | Технология на кораборемонта |
| 18. | Заваряване | Технология на кораборемонта |
| 19. | Стругарство | Технология на кораборемонта |
| 20. | Шлосерство | Технология на кораборемонта |
| 21. | Леярство | Технология на кораборемонта |
| 22. | Ковачество | Технология на кораборемонта |
| 23. | Автотранспортна техника | Технология на кораборемонта |
| 24. | Пътностроителна техника | Технология на кораборемонта |
| 25. | Подемно-транспортна техника, мон-тирана на пътни транспортни сред-ства | Технология на кораборемонта |
| 26. | Локомотиви и вагони | Технология на кораборемонта |
| 27. | Подемно-транспортна, пътностроии-телна и ремонтна ж. п. техника | Технология на кораборемонта |
| 28. | Корабостроене | Технология на кораборемонта |
| 29. | Корабни тръбни системи | Технология на кораборемонта |
| 30. | Ремонт на кораба | Технология на кораборемонта |



**Новото в прием 2008 г.**

**За студенти:**

Кандидатстването е чрез полагане на писмен конкурсен тест по математика или без полагане на такъв тест.

**1. Писменият конкурсен тест по математика** се провежда съгласно чл. 6 от Правилника. В зависимост от получените резултати на теста се добавят определен брой точки към общия бал за класиране. Чл. 8 ал. 1 и 2 от Правилника

**2. Без полагане на конкурсен тест по математика** се приемат студенти при следните условия:

*** кандидатстване с оценките от дипломата за средно образование (чл. 13 ал. 5 на Правилника )**

*** участие в първо класиране с оценките от конкурсните изпити по математика на техническите университети** в градовете София, Русе, Варна, Пловдив и Габрово ( член 16 ал. 3 на Правилника ). Състезателния бал се образува съгласно чл. 13 ал. 2 на Правилника;

* завършилите средно образование в морските професионални гимназии в градовете Бургас, Варна и Русе (чл. 16 ал. 1 от Правилника);

*** завършили средно образование в професионалните гимназии** в страната по определени специалности ( член 16 ал. 2 на Правилника);

**3. Образуване на състезателен бал за класиране**

**За курсанти:**

1**. Кандидат-курсантите във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" полагат следните изпити, тестове и проверки:**

**- писмен конкурсен тест** по математика;
- **писмен тес**т по английски език;
- **писмен тест** по български език;
- **изпит** по физическа подготовка;
- **проверка** на здравословното състояние;
- **проверка** на психичната пригодност.

2. **Желаещите кандидат-курсанти да участват в класирането и за студенти** заявяват това при явяването във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" на 17 юли 2008 г. в 14.00 ч.

**БРОЙ**

**на местата за приемане на курсанти за обучение във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" през учебната 2008 – 2009 г.**

| СПЕЦИАЛНОСТ | МЪЖЕ | ЖЕНИ | ВСИЧКО |
|---|---|---|---|
| "Организация и управление на тактическите подразделения от ВОЕННОМОРСКИТЕ СИЛИ" | **16** | **2** | **18** |

# ЗАПОВЯДАЙТЕ НА УК421 НА УЧЕБНА ПРАКТИКА ПРЕЗ 2008 ГОДИНА

Здравейте, драги читатели !

На снимката е учебният кораб на ВВМУ „Н.Й.Вапцаров”, който в момента носи бордови номер 421. На 11.03.2008 г. се навършиха 11 години от приемането на кораба в редовете на българските ВМС.



Основните тактико-технически данни на кораба са:

- Дължина най-голяма – 68,10 м
- Дължина между перпендикулярите – 62,20 м
- Ширина – 10,10 м
- Височина на борда – 6,10 м
- Водоизместване
- с пълен товар – 1125,0 т
- без запаси – 901,5 т
- Автономност:
- по гориво около 4000 мили
- по вода от 7 до 10 денонощия.

Корабът е построен през 1968 г., а е на вода от 1969 г. Бил е използван от ПБМФ-ЕАД като пътнически за превоз на 94 пасажера в района на Черно и Средиземно море с екипаж от 43 човека. Корабът има 4 палуби – главна, горна, лодъчна и палуба на сигнален мостик.

Корабът има 2 главни двигателя 6ДР 30/50 всеки с мощност от 600 к.с. и задвижващ отделен винт, 3 дизел генератора 4NVD 26-2, всеки с мощност от 135 к.с. и 1 авариен дизел генератор „Still” с мощност от 35 к.с. Електрическото напрежение на кораба е 220V.

Спасителните лодки на кораба са 4 броя, всяка за по 25 човека (по 2 на всеки борд), като 2 от тях имат собствен ДВГ, а останалите са с ръчен привод за задвижване. След извършения заводски ремонт от КРЗ „Флотски Арсенал” – Варна през периода август 2006 г. – април 2007 г. на кораба са поставени 7 спасителни плота за общо 98 човека. Ремонтът на кораба беше подпомогнат, според възможностите им, от множество фирми милеещи за морското образование и за това да има къде и на какво да се обучават бъдещите морски офицерски кадри на България.

Корабът преминава под Военноморски флаг на 11.03.1997 г. и до момента изпълнява задачите си за провеждане на плавателна практика на обучаемите в ВВМУ и задачи в интерес на Щаба на ВМС. Корабът е бил под командването на ВВМУ до 2001 г., след това – на ВМУБ до 2005 г., за 6 месеца в състава на поделение 28580 – Варна и от 01.01.2006 г. е отново под командването на ВВМУ. В момента осигурява учебния процес за практически занятия на курсанти и студенти от ВВМУ и матроси, старшини и офицери от ВМС. Командири на кораба през това време са били Ангел Гърбузов,



Славчо Славов, Мартин Великов и в момента Веселин Митев.

По време на плавателните кампании под флага на ВМС корабът е посетил следните пристанища: Констанца, Одеса, Севастопол, Новоросийск, Батуми, Поти, Трабзон, Синоп, Ерегли, Истанбул, Измир, Искендерун, Суда, Солун, Пирея, о. Тира, о. Корфу, о. Малта, Дубровник, Таранто, Тулон, Барселона и др.

В момента на кораба са монтирани съвременни радиолокационни станции „BridgeMaster", жирокомпас „Sperry" и 2 броя GPS. Щатът на екипажа в момента е общо 19 човека.

По време на визитите в чужди пристанища са организирани множество официални и неофициални срещи с представители на местната власт, военноморските сили и учебни заведения на съответните страни, приятелски срещи по различни видове спорт между практиканти от кораба и обучаеми от учебните заведения на страните домакини.



Екипажът на кораба и командването на ВВМУ"Н.Й.Вапцаров" правят всичко възможно през 2008 година кораба отново да служи за учебна база за бъдещите офицери от военния и търговския флот.

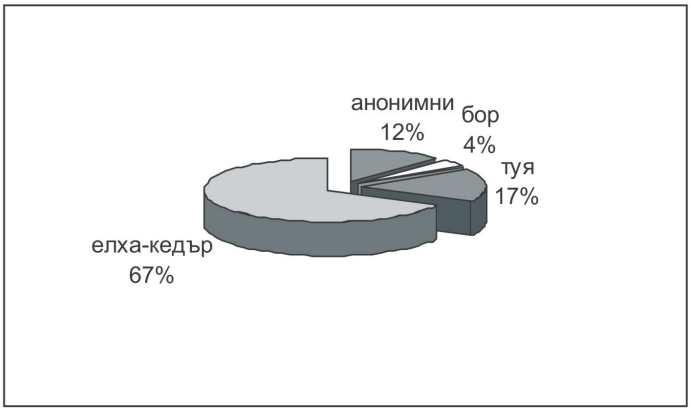
**Веселин Митев**
**Атанас Коларов**
**Красен Терзиев**




# ТРАДИЦИИ ЗА ОТБЕЛЯЗВАНЕ НА КРЪГЛИ ГОДИШНИНИ ЧРЕЗ ЗАСАЖДАНЕ НА ДЪРВЕТА В ПАРКА НА МОРСКО УЧИЛИЩЕ

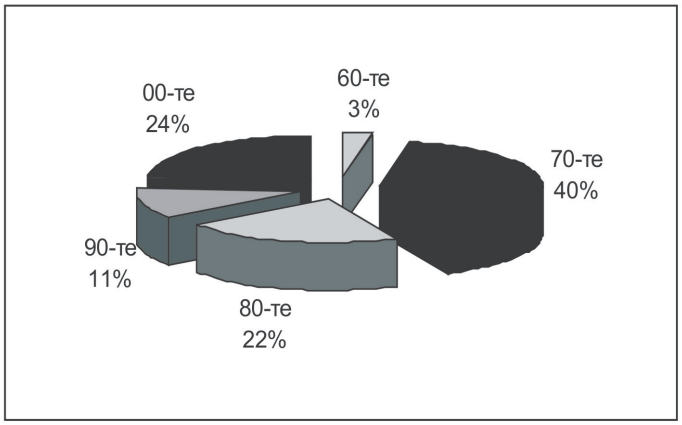
**Курсант Йордан Бахнев - ВВМУ**
**Курсант Траян Попов - ВВМУ**

През своята 127 г. история ВВМУ „Никола Йонков Вапцаров" се утвърждава като високопрестижно учебно заведение. За нивото на престижа му не на последно място изиграват положителна роля неговите традиции. Те подчертават действеността на корпоративния дух на неговите възпитаници. Една от тези прекрасни традиции е засаждането на дръвчета в парка на училището от всеки випуск след дипломиране или във връзка с кръгла годишнина от този знаменателен момент. Посочената традиция започва да се наблюдава след 1954 г., когато ВВМУ „Никола Йонков Вапцаров" трайно се установяване в съвременния си район.[1, с. 92] Ритуалните засаждания може да се проследят по оцелелите дръвчета в парка на ВВМУ, вестникарските статии от последните няколко десетилетия и от сайтове на випуските [2]. Проучването на проблема показа, че най-старото дърво с оцеляла датировка е на възраст 44 г., а най-младото на 1 г. Всички оцелели юбилейни дървета в парка са иглолистни. (фиг. 3)




**Фигура 3** Разпределение на видове на юбилейните дръвчета в парка на ВВМУ

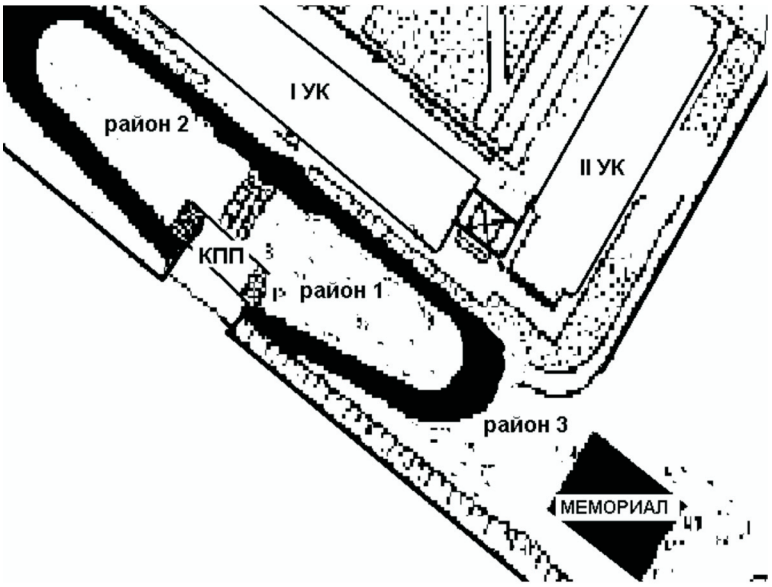
Периодът на най-чести засаждания е формиран от десетилетията между 1970 и 1990 г. (фиг. 2)




**Фигура 2** Период на засаждания

В повечето случаи върху табелите биват споменавани юбилейни дати от завършването на випуските. Табелите са от мрамор, стъкло, месинг и хромирана стомана, като най-често срещаните са месингови. В районите преобладават юбилейни дървета (фиг. 3 и таблица 1), т.е. такива, които са засадени десетилетия след дипломирането на випуска. Отделни випуски са садили повече от едно дърво във връзка с различни кръгли годишнини.

От така направеното проучване можем да се каже, че дърветата засадени в район 2 (фиг.1) са разположени относително симетрично едно от друго, но вече почти няма свободно място за нови засаждания. За район 1 (фиг. 1) определено има много повече свободно място, но неговата атрактивност е само привидна. Поради неправилното засаждане и в трите района, много дървета са се самоунищожавали през годините. Освен това районите 1 и две са наклонени, което затруднява поливането и изобщо поддръжката на парковото пространство. Ето защо оцеляването на всяко новозасадено юбилейно дърво тук е най-проблематично. За разлика от райони 1 и 2 в район 3 има свободно място. Той обхваща площ, заобикаляща мемориалния паметник на патрона на ВВМУ и несъмнено се определя като най-перспективен за продължаване на разглежданата традиция (фиг. 1).




**Фигура 1** Разположение на районите 1, 2 3 от парка на ВВМУ, в който има засаждания на юбилейни дръвчета

За решаването на набелязаните проблеми предлагаме формирането на комисия, която да отговаря и контролира процеса на засаждане и поддръжка. Същата структура би трябвало да взема решение за отстраняване на изсъхналите безстопанствени дървета и паметни плочи, останали без табели. По наша преценка, доколкото тази дейност има бенефисен характер, най-подходящата организация, която би могла успешно да управлява този процес, е Асоциацията на възпитаниците на Морско училище. Самата процедура на отпускане на мястото и неговото стопанисване, би трябвало да се определя от специален Правилник, чието прилагане да се възложи на посочената по-горе комисия. Освен това предлагаме тази дейност да залегне в годишния план на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище и да бъде отчитана на годишните събрания.

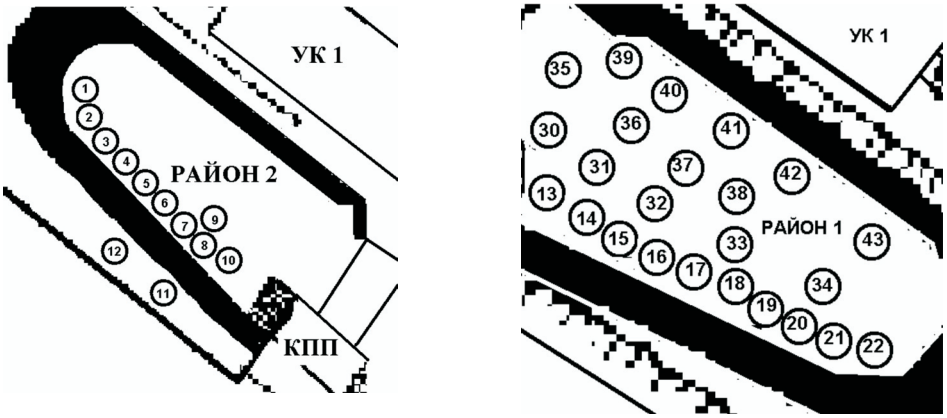
Таблица 1:
Списък на юбилейните дървета в парка на ВВМУ

| № | Вид на дървото | Дата на засаждане | По случай | Табела | Възраст на дървото и дистанция до бордюра |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Бор | 24.08.1979 | 10 г. от завършването на випуск 83 | месинг | 29 г/2.10 м |
| 2 | Хималайски кедър | 06.10.2007 | 30 г. от завършването на випуск ‘’Опълченски’’ | хром | 1 г/3.9 м |
| 3 | Елха | 31.07.1982 | 30 г. от завършването на випуск 47 | месинг | 26 г/1.9 м |
| 4 | Елха | 28.09.1974 | 10 г. от завършването на випуск 78 | месинг | 34 г/2 м |
| 5 | - | | | --------- | 15 г/2.8 м |
| 6 | Елха | 01.08.1964 | Завършването на вип. 64 (Варна -1934-40-Созопол) | месинг | 44 г/ 3.2 м |
| 7 | Елха | 21.09.1974 | 15 г. от завършването на випуск 55 | месинг | 34 г/2.35 м |
| 8 | Елха | 17.08.1974 | От завършването на вип. 49 | месинг | 34 г/2.46 м |
| 9 | Елха | 21.07.1973 | 20 г. от завършването на випуск “Вапцаровски” | месинг | 35 г/2.5 м |
| 10 | - | - | - | --------- | 2.05 м |
| 11 | Елха | 14.09.72 | Завършването на вип. 22 | месинг | 36 г/2.4 м |
| 12 | Елха | 06.10.75 | Завършването на вип. 29 | месинг | 35 г/2.15 м |
| 13 | Елха | ---------- | ---------- | --------- | 15 г/182 см |
| 14 | - | - | ---------- | --------- | 150 см |
| 15 | Елха | 15.11.1972 | Завършването на вип. 72 | месинг | 38 г/168 см |
| 16 | Елха | 27.04.1996 | Завършването на випуск 89 ”Дравски”- 20 рота | хром | 12 г/ 140 см |
| 17 | - | | ---------- | -------- | 180 см |
| 18 | Елха | ---------- | ---------- | --------- | 25 г /1 м |
| 19 | Елха | 11.11.1976 | 20 г. от завършването на вип. 65 “I репуб. випуск” | месинг | 32 г/269 см |
| 20 | Елха | 1970 | От завършването на випуск ”Ленински”65-70 | месинг | 38 г/168 см |
| 21 | Елха | 25.11.1976 | 10 г. от завършването на випуск 80 | месинг | 32 г/114 см |
| 22 | Бор | 03.12.1983 | Випуск 73-78 | месинг | 35 г/322 см |
| 23 | Туя | 1978 | 30 г. от завършването на випуск 88 | хром | 30 г/150 см |

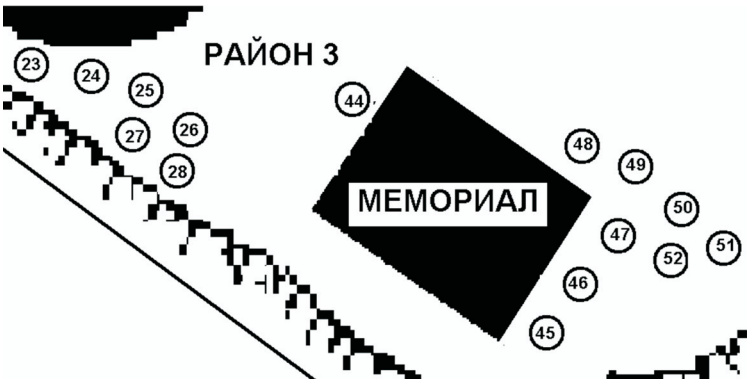
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | Елха | 24.05.2004 | Dr. Ronald Seald – Doctor honoris causa | хром | 4 г/130 см |
| 25 | Туя | 2005 | 3 г. от завършването на випуск ”Васил Левски” -1987 | гранит | 3 г/ 111 см |
| 26 | Туя | 2005 | | гранит | 3 г/ 111 см |
| 27 | Туя | 2005 | | гранит | 3 г/212 см |
| 28 | Туя | 2005 | | гранит | 3 г/212 см |
| 29 | Дърво липсва | 03.09.1977 | Завършването на 45-ти випуск | месинг | 31 г/ 100 см |
| 30 | Елха | 1981 | 20 г. от завършването на випуск 57-61 | месинг | 27 г/ 600 см |
| 31 | Елха | 19.09.1981 | Завършването на вип. ”Бузлуджански”-71 | месинг | 27 г/6.2 м |
| 32 | Елха | ---------- | ---------- | -------- | ---------- |
| 33 | Елха | 24.09.1977 | 20 от завършването (?) | месинг | 31 г/6.3 м |
| 34 | Елха | 01.10.1983 | Завършването на випуск “Воеводски”-82 | месинг | 25 г/ 6.3 м |
| 35 | Елха | 2004 | Завършването на вип 2004 | мрамор | 4 г/ 931 см |
| 36 | Туя | 2006 | ---------- | --------- | 2 г/821 см |
| 37 | Елха | ? | 46-ти “Републикански випуск” | месинг | ? г/ 9.21 см |
| 38 | - | 1976 | Випуск 41 | месинг | 32 г/7.55 см |
| 39 | Елха | 03.10.1981 | Шипченски 62-67 | месинг | 27 г/12.2 см |
| 40 | Елха | 01.10.1985 | Годишнина-юбилей на випуск 35-ти (1935-1939) | месинг | 23 г/12.3 см |
| 41 | Елха | 04.08.1986 | 50 г. юбилей на вип. 36-и (Созопол 36 – Варна 42) | месинг | 22 г/200 см |
| 42 | Елха | 19.09.1976 | 20 г. от завършването на випуск 51 | месинг | 32 г/ 312 см |
| 43 | Елха | 25.02.1984 | От випуск “Освободенски”88 | месинг | 24 г/234 см |
| 44 | Елха | 1992 | Випуск 106 (1987-1992) | мрамор | 16 г/134 см |
| 45 | Елха | 18.08.1996 | 50 г. юбилей на випуск 40 – 46 | месинг | 12 г/400 см |
| 46 | Елха | ---------- | Вип. 38(Созопол38-Варна44 | --------- | ? г/450 см |
| 47 | Елха | 07.1998 | Випуск 112 | месинг | 10 г/444 см |
| 48 | Хвойна | 12.5.2007 | Випуск 98 (1979-1984) | месинг | 1 г/222 см |
| 49 | Хвойна | 21.09.2006 | Випуск 90 | мрамор | 2 г/345 см |
| 50 | Елха | 22.08.1990 | 105 вип.”Шипченски” | месинг | 18 г/300 см |
| 51 | Туя | 1997 | Випуск “Васил Левски”97 | месинг | 11 г/345 см |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 52 | Елха | 1996 | Випуск ”Панагюрски” 96 | месинг | 12 г/500 см |
| 53 | ? | ? | Випуск 1926-1932 | месинг | неизвестно |

Забележка: Таблицата е съставена на 17.03.2008 г. по данни, получени чрез непосредствени проучвания и измервания в парка на ВВМУ. Номерата на випуските са дадени по надписите на табелите.




**Фигура 4** Местоположение на юбилейните дървета в район 2 и 1.




**Фигура 5** Местоположение на юбилейните дървета в район 3.

В заключение още веднъж е необходимо да се подчертае, че засаждането на юбилейни дръвчета е прекрасна традиция на възпитаниците на Морско училище, която следва да бъде съхранена. Към нея трябва да се приобщават и следващите поколения. Тя е в унисон с българската душевност, с българската поговорка: “Човек е свършил нещо през живота си, ако е засадил поне едно дърво”. Но за да бъде съхранена и продължена трябва не само да бъде практикувана, но и добре управлявана, включително и чрез документиране на всяко успешно засаждане.

Литература:

1. Колев, К. 120 години Морско училище: хроника на една вековна традиция. - Варна: ВВМУ, Стено, 2001.

2. Сайт на випуск 1979-1984// рубрика “Новини”: на 12.05.2007 г. е засадено хвойново дръвче (юнисперос „Скайрокет”)

<http://www.naval-acad.bg/avmu/vip-1979-84/index.html> 19.03.2008. 10:32

# АНОНС

На 15 март 2008 год. в пленарната зала на община Варна се състоя Общо събрание на Съюза на подводничарите в Република България. На събитието присъстваха 65 членове на Съюза и радетели на подводното плаване в България. Скъпи гости бяха: Председателят на Общинския съвет на община Варна г-н Борислав Гуцанов, Председателят на Общинския съвет на СОСЗР-гр.Варна о.з. вицеадмирал Илия Попов, известни варненски биснесмени и представители на медиите.

Отчетена беше дейността на Съюза за изминалия период от създаването му на 15 юни 2007 г. от председателя на Управителния съвет капитан 1 ранг Станко Станков и председателя на Контролния съвет капитан 1 ранг от резерва Николай Йорданов. Приета беше План-програма за дейността на Съюза през 2008 г. Бяха взети решения за асоциирано членство в СОСЗР и за участие в 45 Конгрес на Международната асоциация на подводничарите, който ще се проведе в гр. Гдиня, Полша от 14 до 18 май 2008 г. Осъществени са връзки с подводничарски асоциации и общества в Русия, Полша и Германия. Създаден е сайт на Съюза: **www.submariners.m-sat.bg**, в който са публикувани много данни, свързани с историята и лицата, преминали своята служба в подводния флот на България от 1916 г., когато е приета първата българска подводница УБ-18, до наши дни.

Общото събрание на СПРБ отправя апел към ръководството на община Варна, Командването на ВМС и гражданските организации във Варна за подкрепа на идеята за създаване на подводница –музей-атракция за посетителите и гражданите на Варна в случй на извеждане от строя на една от действащите подводници от състава на ВМС.

Общото събрание на СПРБ изказва своята дълбока благодарност на членовете на Съюза за активното им участие в подготовката и провеждането на Общото събрание, а така също и на ръководството на Община Варна и ВМК за оказаното съдействие за успешното провеждане на мероприятието.

От Общото събрание на Съюза на подводничарите в Република България



# Подводничарите и община Варна искат "Надежда" за плаващ музей

В пленарната зала на община Варна се състоя първото общо събрание на учредения на 15 юни м. г. Съюз на подводничарите в Република България (СПРБ). Присъстваха членове на съюза и радетели на подводното плаване в България. Сред гостите бяха председателят на Общинския съвет Борислав Гуцанов, председателят на Общинския съвет на СОСЗР вицеадмирал от резерва Илия Попов, представители на медиите. Отчетена бе дейността на съюза за изминалия период от председателя на управителния съвет капитан I ранг Станко Станков и от председателя на контролния съвет капитан I ранг от резерва Николай Йорданов.

В СПРБ понастоящем членуват 140 редовни и 18 почетни членове, а в България потенциалната членска маса е между 7 и 8 хиляди. Сред новоприетите е и английският бизнесмен Едуард Гаретс, който прие ангажимента да направи контакт със сродни организации във Великобритания. Вече са осъществени връзки с подводничарски асоциации и общества в Русия, Полша и Германия. Създаден е сайт на съюза **http://submariners.m-sat.bg**, в който са публикувани много данни, свързани с историята и мъжете, преминали своята служба в подводния флот на България от 1916 г., когато е приета първата българска подводница УБ-18, до наши дни. Приета бе план-програма за дейността през 2008 г. Бяха взети решения за асоциирано членство в СОСЗР и за участие в 45-я конгрес на Международната асоциация на подводничарите, който ще се проведе в Гдиня, Полша от 14 до 18 май 2008 г. Утвърден бе и официалният знак на съюза.

Вицеадмирал от резерва Илия Попов приветства подводничарите и ги увери, че в бъдещата сграда на СОСЗР във Варна, чиято първа копка ще бъде направена през м. юни т.г., ще има офис на СПРБ, където ще могат да се разгърнат музейна сбирка, библиотека и читалня. Изпълняващият длъжността командир на дивизион подводници капитан II ранг Камен Кукуров увери членовете на съюза, че подводницата "Слава" е в строя, може да излиза в открито море и да изпълнява задачи.

Общото събрание на СПРБ отправя апел към ръководството на община Варна, командването на ВМС и обществеността във Варна за подкрепа на идеята за създаване на подводница - музей и атракция за гостите и гражданите на морската ни столица след извеждането от строя на една от действащите подводници от състава на българския военен флот.

В отговор Борислав Гуцанов изтъкна, че той и кметът на Варна Кирил Йорданов ще изпратят писмо до министър-председателя Сергей Станишев с молба при извеждането на подводницата "Надежда" от строя тя да бъде предадена на община Варна за превръщането ѝ в плаващ музей на подводното корабоплаване у нас.

Мястото на "Надежда" ще бъде до плаващия музей на българското търговско корабоплаване "Петър Берон", който пък е инициатива на комитет с председател к.д.п. Веселин Генов. Председателят на Общинския съвет декларира и готовността да осигури командировката на един делегат от СПРБ на конгреса в Гдиня.

**Атанас Панайотов**

SHIPS MANAGEMENT
CHARTERING • AGENCY
BROKERAGE • TRADING
SHIPREPAIR • SUPPLY
ESTABLISHED 1998

**КМ И Д ЕООД**

# ЛИЦЕНЗИРАН ЗАСТРАХОВАТЕЛЕН БРОКЕР
## от КФН № 48-ЗБ/15.06.2005г.

- *общо застраховане*
  - гражданска отговорност
  - каско
  - карго
  - имото
  - морско
  - отговорности
  - селскостопанско и др.
- *животозастраховане*
  - "живот"
  - пенсионни
  - рентни
  - пътуване в чужбина и др.
- *здравно осигуряване*
  - превенция
  - болнично
  - извънболнично
  - стоматологично
- *пенсионно осигуряване*

тел.: (052) 686 090, факс: (052) 686 099, e-mail: insurance@kmandd.com, www.kmandd.com

# РЕКА ДУНАВ – ТЕАТЪР НА БОЙНИТЕ ДЕЙСТВИЯ С ИЗПОЛЗУВАНЕ НА МИННО ОРЪЖИЕ

Северната граница на Република България е част от р. Дунав с дължина 471,3 км. /от километър 845,5 до 374,2 километър/. Освен подчертаното си стопанско значение, като международен воден път, р. Дунав има и ще има важно място във въоръжените конфликти с участието на крайдунавските държави.

На 12 /24 ст./.04.1877 год. е обявена Руско – Турската война и през настоящата година ние честваме 131 годишнината на това толкова важно за нашия регион международно събитие.

Състояние на силите: Турция разполага с една Дунавска ескадра в състав: монитори – 2 бр., броненосни кораби – 2 бр., канонерни лодки – 6 бр., колесни военни кораби – 6 бр., неустановен брой баркази и спомагателни съдове базирани в Сулина, Тулча, Мачин, Хърсово, Силистра, Русе и Видин. Останалите 4 ескадри са базирани в Черно, Мраморно и Средиземно море. Като се има предвид количеството на кораби и дислокацията им по поречието на р. Дунав, става ясно, че в навечерието на войната Турция има господство на вода.

Русия не разполага с военни кораби по поречието на р. Дунав и това до голяма степен затруднява форсирането на широка водна преграда от сухопътните войски. В състава си Руския Черноморски флот има броненосци – 2 бр., корвети – 4 бр., военни параходи – 20 бр., шхуни – 14 бр., барказ – 1 бр., катери – 5 бр., малки миноносци – 7 бр. Срещу Дунавската ескадра на Турция, руският военен флот разполага само с морално остарелите шестови /прътови/ мини.

За завоюване на господство на р. Дунав руското командване е принудено да вземе срочни мерки. В пристанището Бендер на р. Днестър са пребазирани по суша и вода от Черно и Балтийско море следните сили: парни катери – 14 бр., гребни лодки – 20 бр., а заедно с тях и по 300 бр. галванични и шестови мини. Паралелно с това се готви и команден състав. В град Кишинев се сформират два отряда: Гвардейски Петербургски в състав от 50 бр. галванисти и 50 бр. пионери под командуването на капитан - лейтенант Тудер и Черноморски в състав от две роти с командир капитан-лейтенант Беклемешев. Общата подготовка се ръководи от генерал-майор Боресков с помощник специалистът по минно дело лейтенант барон Шакелберг. Организирани са практически занятия по минопоставяне през пролетта на 1877 год. по поречието на р. Днестър, а на Черно море се провежда усилена подготовка на бойни плувци, под ръководството на лейтенант Никонов, за прикрепване на подводни заряди към корпусите на турските кораби. От всичко казано до тук става ясно, че още преди началото на Руско – Турската война през 1877 год., военният флот на Русия води усилена подготовка за масирано използуване на минното оръжие, за осигуряване на безопасно форсиране на р. Дунав от сухопътните войски.

Още в началото на бойните действия, три дни след обявяването на войната, командуващият на Дунавската армия заповядва да се прекъсне корабоплаването в долен Дунав. За решаването на тази задача, под ръководството на командира на Дунавската флотилия капитан I ранг Рогул, миньорите кап. I ранг Новиков и лейтенант Беклемешев поставят минни заграждения при град Рени, Мачинския канал и Браила в периода 15 – 17.05.1877 год. Освен горепосочените стационарни минни заграждения, в този район са проведени и успешни атаки със шестови мини. На 14.05. 1877 год. турският монитор “Селфи”е атакуван в Мачинския канал

от катерен отряд, състоящ се от 4 съда с командир лейтенант Дубасов. Две от миноноските, "Ксения" с командир л-т Шестаков и "Царевна" с командир мичман Бал, взривяват съответно лявата и дясната си шестова мина. В резултат на атаката турския монитор потъва, екипажът му го напуска, флагът му е пленен и предаден в Браила на представител на императора.

На 19.05.1877 год. заедно с руската Дунавска армия, наброяваща 185 000 души, към района на бойните действия се отправят и 10 минни катера, 16 гребни лодки, а заедно с тях и 120 галванични, 75 галваноударни мини, натоварени на 4 десантни и един водолазен бот. От тях се формират два отряда за прикриване на преправите при километри 553 и 515. Макар и трудно, отрядите се справят със задачата и в указания срок са поставени 25 галваноударни и 60 галванични мини, чието взривяване се осъществява от брега. Не минава и без инциденти. На няколко пъти са отразявани атаки на турски кораби базирани в Русе. Плътността на минните заграждения обаче била незадоволителна, поради което след форсирането при Свищов се наложило усилването им с допълнителни количества мини, по дкомандуването на капитан I ранг Новиков. С цел да не се получи изтичане на информация за мястото и датата за преминаване на сухопътните войски на Българския бряг, дори императорът бил оповестен едва няколко часа преди началото на бойните действия. С цел дезинформация, под командуването на генерал Цимерман, 14-ти корпус провежда при Браила демонстративен десант. Независимо от лошите атмосферни условия (обилни дъждове, топене на ледовата покривка на р. Дунав, повишаване на нивото на водата и заливане на ниския Румънски бряг) на 27.06.1877 год. руските войски успешно дебаркират на Българския бряг при гр.Свищов. Това форсиране не би било успешно без защита на преправите от двете им страни чрез минни заграждения - надеждна бариера срещу разсредоточените турски речни сили.

Независимо от изненадата от неочаквания район за стоварване, силите на противодесантната отбрана оказват яростен артилерийски и пушечен отпор, при което падат със смъртта на храбрите повече от 460 десантчици. При втората вълна преминават и генералите Драгомиров и Скобелев, които поемат командуването на боя на брега. За кратко време руските войски достигат до линията Бяла – Търново – Плевен. В северна България започват жестоки сражения при Плевен, Шипка, Кацелово, Зараево, Аязлар.

**Кръстьо Маринов, доц. д–р**



# ИЗВОДИ ОТ СЪБИТИЯТА В КЕРЧЕНСКИЯ ПРОЛИВ В КРАЯ НА 2007 г., НАЧАЛОТО НА 2008 г.

В хилядолетната си история корабоплаването в Черно море е свидетел на голям брой корабокрушения и трагедии в следствие на многобройните войни и лоши хидрометеорологически условия, които са отнели живота на хиляди моряци и хора свързани с морето. През 20-ти век, с изключение на времето на двете световни войни, случаите на корабокрушения и загуба на човешки живот са по-скоро епизодични и са свързани с отделни кораби в различни части на Черно море. Може би през предшестващите петдесет години ние бяхме забравили за съществуването на възможност от възникване на масови крушения и загуби на човешки живот, но трагедията от месец ноември 2007 година ни напомни, че пренебрегването на една от най-могъщите стихии - морето може да има фатални последици за хората и плавателните средства.

Събитията, разиграли се през месец ноември 2007 г. при които потънаха 5 съда, а други 8 заседнаха, са може би показател за тенденциите в промяната на климатичните условия в глобален мащаб от една страна, но от друга са индикатор за реалното състояние на организацията на корабоплаването в региона в периода след краха на блоковото противопоставяне. Те извеждат на показ реално съществуващите проблеми в отделните страни, а също така и проблемите на междудържавното сътрудничество и взаимодействие.

На 08.11.2007 г. хидрометеорологичния център към Министерството на извънредните ситуации на Руската Федерация обявява щормово предупреждение до мореплавателите в района на Азовско и Черно море. На 10 НОЕ 07 отново е разпространено предупреждение за настъпващата буря. Ранното предупреждение означава, че капитаните са имали достатъчно време и възможности да реагират и предприемат адекватни на ситуацията предпазни мерки.

На 11.11.2007 г. в района на Керченския пролив и югозападната част на Кримския полуостров се разразява силен щорм. Мощната буря в Керченския пролив предизвиква безпрецедентна серия от корабокрушения и инциденти в двете морета. Скоростта на вятъра по време на бурята достига 32 метра/сек., а вълнението на морето – 6-7 бала. За един ден стихията потопява 5 кораба и изхвърля върху плитчините други 8.

В 110345С 11.2007 г. бурята удря първо руския танкер “Волгонефт-139”, който се разцепва на две. След това в пролива потъват 3 кораба, превозващи сяра: руският съд “Волногорск”, украинския съд “Ковел” и руския кораб за сухи товари “Нахичеван”. На рейд край нос Херсонес край Севастопол пък потъва грузинския кораб “Хаш-Измаил”.

Руската нефтена баржа “Дика” и плаващият кран “Деметра” са захвърлени на плитчините. Ураганният вятър изхвърля на плитчините край пристанище Новоросийск турския кораб “Зия Коч“ и грузинския “Капитан Исмаел”. Край Кримски Судак на плитчини засяда украинския кораб “Вера Волошина”.

Правителствата на Русия и Украйна обединяват усилията си за ликвидирането на последствията от бедствието, като за целта създават съвместен Оперативен щаб на ниво зам.-министри на транспорта на двете държави, координиращ спасително - издирвателните операции в пролива. В тях участват подразделения на министерството на извънредните ситуации, на противопожарните служби и на морската пехота.

По време на проведените спасителни операции са спасени 65 души от екипажите на бедстващите кораби, а 20 са обявени за безследно изчезнали – 5 в Керченския

пролив и 15 край нос Херсонес.

По данни на Южния регионален център на Министерството на извънредните ситуации (МЧС) на Русия, от "Волгонефт-139" във водите на Керченския пролив са се излели около 2000 тона мазут, а от потъналите сухотоварни кораби са попаднали около 7000 тона сяра в херметични контейнери, но резултатите от извършените в последствие огледи от водолази показват, че някои от контейнерите на корабите „Ковел" и „Нахичеван" са с нарушена херметичност.

Властите на Украйна и Русия мобилизират 50 единици специализирана техника и 2000 души за ликвидиране на последствията от петролния разлив и изваждането на сярата.

Разливът на мазут във водите на Азовско и Черно море причинява огромни щети на флората и фауната в региона. По оценка на специалистите популациите от риба и птици могат да се възстановят най-рано след 10-15 години. Според Азовско-Черноморското териториално управление по рибарство и аквакултури на РФ, щетите само от разлива на мазут може да надхвърли повече от 300 милиарда рубли (около $10 млрд.).

Още не беше отшумяло ехото на трагедията от месец ноември 2007 г., когато стихията отново напомни за себе си. На 03.01.2008 г. в Азовско море в щормово време потъна българския моторен кораб "Ванеса" с 10 членен български екипаж и лоцман от Украйна.

**М/К VANESSA**

В експлоатация от 1974 г.

Водоизместване 3200 т.

Товар 1945 т. стоманени слитъци

Екипаж 10 човека

ХРОНОЛОГИЯ

01.35 ч. - Капитана на кораба докладва в Керч за проблеми поради силното вълнение – откъсната голяма част от левия фалшборд, довела до проникването на голямо количество вода в корпуса.

ОД МСКЦ Керч отправя молба до МСКЦ Новоросийск за евакуиране на екипажа от авариралия кораб в т.к. 45 47,0 N 036 36,0 E (в отговорната SAR зона на Украйна)

02.00 ч. - м/к "Ванеса" подава сигнал за бедствие "DISTRESS"

02.01 ч. - МСКЦ Новоросийск засича м/к "Ванеса" в т.к. 45 47,0 N 036 41,0 E

02.15 ч. - м/к "Ванеса" не отговаря на повикванията.

02.20 ч. - МСКЦ Керч съобщава, че радиовръзката с кораба е изгубена.

04.50 ч. - Търсещите кораби за последно засичат р/л отметка в т.к. 45 47,0 N 036 41,0 E

ХМО в района: вятър 23-25 м/с, море 4 бала

ВЕРОЯТНИ ПРИЧИНИ:

Механична повреда - откъсната голяма част от левия фалшборд, довела до проникването на голямо количество вода в корпуса.

Разместване на товара или сблъсък с плаващ обект.

С най-голямо съжаление трябва да отбележа, че актуализирането на информацията за черната хроника на морските катастрофи в Черно море се превръща в рутинна практика и в процеса на разработване на настоящия материал ние добавяме нови и нови случаи. Така например на 19 ЯНУ 08 на 50 мили от Керченския пролив във водите на Азовско море, вследствие на тежка ледова обстановка, потъва 3000 тонния украински кораб „Сергей Скадовски". За щастие 13 членния екипаж успешно е евакуиран и изведен в безопасност.

1. Непосредствени причини за гибелта на корабите в Керченския пролив през ноември 2007 г. са сложните метеорологични условия, при които височината на вълните достига седем метра, както и отсъствието на задължителен контрол за безопасна експлоатация на корабите от страна на техните собственици, а също така и недостатъчния контрол за сигурността на плаване. Сред причините за трагичните инциденти са и правните неуредици за статута на Керченския пролив, отсъствието на задължителния контрол от украинска страна за работата на транзитния пункт в Керченския пролив и недостатъчният контрол за настоящата работа на филиала си от страна на Федералното държавно учреждение (ФДУ) "Руски речен регистър".

2. Хидрометеорологичната прогноза и предупрежденията за щормово време са недооценени и като следствие не са взети адекватни мерки за укриване на корабите на защитени котвени стоянки, което също

е причина за трагичните събития. Това до известна степен се обуславя от факта, че значителна част от фирмите опериращи или разполагащи с търговски кораби са малки и не са способни да понесат загубите от закъснения в графика на превозите при съществуващите високи стойности на навлата, което предопределя поемането на необосновани рискове от страна на капитаните, разбира се и вследствие на пряк или непряк натиск от страна на собствениците.

3. Географското разположение на Черно море определя ключовата му позиция като център на основни морски транспортни комуникации. През този регион преминават основни пътища, свързващи Европа с Азия, Близкия и Средния Изток, като те се характеризират с висока интензивност на товаро-потока.

Активността на корабния трафик в морските пространства на Р България (вътрешни морски води, териториално море, прилежаща зона и изключителна икономическа зона) е около 30 000 кораба на година.

Възрастта на корабите, съставляващи основния трафик в региона, бележи тенденция на увеличаване. Корабите са на границата на техническите изисквания на съответните морски регистри, като съществуват и съмнения във валидността на придобитите сертификати IMO, в смисъла на използване на корупционни схеми в процеса на освидетелстване. В предвид на това може да се очаква в бъдеще зачестяване на случаите на аварирали и търпящи бедствие кораби в Черно море.

4. В последните години се задълбочава противоречието между две паралелно развиващи се тенденции в световното корабоплаване. От една страна имаме тенденция на увеличаване на товарооборота и трафика, а от друга тенденция на влошаване на качеството и подготовката на кадрите, съставляващи командния и изпълнителския състав на търговските кораби. Това се обуславя от занижаване на атрактивността и интереса към морските професии. Разбира се, тези тенденции оказват влияние и върху състоянието на гражданското корабоплаване в Черно море.

5. Трудностите, свързани с метео-условията, значителната неопределеност породена от липса на надеждни комуникации в общия случай, както и недостига на достатъчно време превръщат спасителната операция на море в една от най-сложните по отношение на планирането, координирането на действията и провеждането й.

6. Проведените спасителни операции показаха, че ефективността на спасяването е най-голяма в първите часове след подаването на сигнала за бедствие, особено ако операцията се извършва в условията на зимно море.

7. За пореден път беше доказана непригодността за плаване при сложни условия в Черно море на корабите тип река-море, тъй като те съставляват основния тип кораби, претърпели крушение през месец ноември 2007 г.

8. Разгледаните събития отново показаха необходимостта от оборудване на корабите с адекватни технически изправни индивидуални и колективни спасителни средства.

9. Случаите на корабокрушения и аварии на море, в които участват български граждани представляват изключителен медиен интерес, но със съжаление трябва да отбележим, че в нашата страна не съществува единна медийна политика и строги процедури на предоставяне на информация на средствата за осведомяване от страна на всички заинтересовани институции, което в повечето случаи способства за разпространяване на слухове, а не рядко и на откровени неистини.

Разглеждайки събитията могат да се направят и някои изводи и препоръки за нашите ВМС:

1. В условията на зачестяващи климатични аномалии в черноморския район, ранното предупреждение за евентуални неблагоприятни изменения в атмосферните условия се превръща в ключов фактор за предприемане на адекватни мерки за опазване силите и средствата на ВМС. Изградената във ВМС система на оповестяване за щормово време удовлетворява изискването за своевременно свеждане на информацията до командирите, но е необходимо да се промени формата и срочността на прогнозата за времето, предоставяна на същите. Прогнозата, предоставяна на

командирите, трябва да бъде по-детайлна, да обхваща минимум двудневен период от време и задължително да съдържа информация за тенденцията на развитие на отделни параметри на метеорологичната обстановка.

2. Разнообразието и комбинацията на хидрометеорологични условия е изключително богата и никой не е готов да действа при всякакви условия и сложна обстановка, но независимо от това усилията трябва да се насочат към отработване на тематика, свързана с търсенето и особено спасяването на човешки живот на море. Отработването на корабните разписания по оказване на помощ на кораб или летателен апарат и човек зад борда, трябва да се превърне в приоритет като се търсят нови форми за повишаване на натренираността на екипажите и максимално доближаване на условията на провеждане до очакваните. Така например отработването на маневрата човек зад борда може да се отработва с използване на манекен или чрез привличане на водолаз.

3. Действията на командирите и екипажите при обявяване на щормови готовности отчасти са описани в ПИП-82 и „Инструкция за мероприятията по осигуряване на безопасността на корабите при щормови условия" от 12.12.1996 г. Считаме за целесъобразно във ВМС да се разработи нова инструкция за действията на командирите и екипажите при обявяване на щормова готовност, като се отчетат измененията в състава, оставащ постоянно на корабите и се детайлизират действията на базата на опита от борбата със щормовете през последните години. По преценка на командирите на вмб Варна и Бургас, могат да бъдат разработени и конкретни инструкции за действия при щормова готовност за съответните пунктове за базиране, с отчитане на конкретните особености на пристанищата, опасните направления на вятъра и вълната, както и техническите характеристики на корабния състав, базиран в тях.

4. Считаме за целесъобразно при настъпване на случаи на корабокрушения и провеждане на операции по търсене и спасяване на море в района Черно море, а и извън него, да се изготвят анализи на базата на наличната информация, които анализи да бъдат обсъждани с командния състав в рамките на командирската подготовка през годината.

5. През последните години, главно поради усилията положени от ВМС, се подобри значително междуведомственото сътрудничество по въпросите на търсенето и спасяването на човешки живот на море. Считаме, че ВМС и за напред трябва да играят активна роля в това сътрудничество, като отстояват позицията за съществената роля на ВМС при провеждане на операции по търсене и спасяване на човешки живот на море, особено в по-отдалечените от крайбрежието райони.

По-горе беше посочено, че по време на събитията в Керченския пролив в края на 2007 г., големият разлив на мазут причини екологична катастрофа и показа готовността на Руската Федерация и Украйна за справяне с бедствия от подобен характер. Как стоят нещата при нас?

Статистиката показва, че средногодишно през Черно море преминават около 60 милиона тона суров петрол. 50% от тях се транспортират през Босфора. Към настоящия момент през Бургаския залив за нуждите на рафинерията в Бургас преминават 8-10 млн. тона. С началото на функционирането на нефтопровода "Бургас – Александруполис" се очаква количеството на петрола да бъде увеличено приблизително пет пъти (до 50 млн. тона). Това от своя страна води до значително нарастване на риска от възникване на авария и евентуален нефтен разлив, както в акваторията на Бургаския залив, така и по цялото българско черноморско крайбрежие.

Според началника на отдел "Контрол и опазване на морската среда" в Морска администрация - Варна - г-н Любомир Стоянов, България не е достатъчно добре подготвена за реакция при нефтен разлив. Страната ни разполага с твърде ограничени средства - един мореходен нефтосъбирач, две устройства за събиране на нефта от повърхността на водата и 5 000 метра бонови заграждения.

При нефтени разливи в района на Варненски залив ще бъдат поразени:

- плажната ивица на курортен комплекс "Златни пясъци", курортен комплекс "Св. Св. Константин и Елена", резиденция "Евксиноград", централният плаж на гр.

Варна, плажовете на "Аспарухово", "Фичоза", "Паша дере" и курортен комплекс "Камчия";

- пристанищен комплекс Варна-Изток и Морска гара;

- защитени територии, както следва: устието на р. Батова, природен парк "Златни пясъци", защитена местност "Лиман", резерват "Камчия", защитена местност "Камчийски пясъци" и др.;

- основните миграционни пътища на птиците - Виа Понтика.

Очаквана заразена брегова ивица от Балчик до Черни нос.

В предвид посоката на вътрешните течения във Варненски и Бургаски заливи (от циклоничен характер, по посока обратна на часовниковата стрелка), при отсъствие на вятър, заразената зона се очаква да бъде по южните части на същите, а при разливи на разстояние 30 мили източно от 28-я меридиан, се очаква заразяването да бъде размито в посока на турските брегове, около пролив Босфор, вследствие на основната струя на течението.

При нефтени разливи в района на Бургаски залив ще бъдат поразени:

- плажната ивица на: "Северен несебърски залив" (Елените, Свети Влас, Слънчев бряг), градовете Несебър, Поморие, Бургас, Созопол и др.;

- пристанищен комплекс Бургас, пристанищата на Несебър, Поморие, Черноморец, Созопол и др.;

- защитени територии както следва: защитена местност "Ортото", природен резерват "Атанасовско езеро", защитена местност "Ченгене скеле", защитена местност "о-в Свети Иван" и др.

Очаквана заразена брегова ивица: от нос "Емине" до нос "Колокита".

Съгласно съществуващия "Авариен план за борба с нефтени разливи в Черно море" от 2001 г., ВМС съдействат за противодействие на нефтени разливи чрез:

- организиране и провеждане на радиотехническо наблюдение на определени акватории от българския участък на Черно море;

- извършване на мониторинг на нефтени петна, включително с хеликоптер;

- осигуряване на специализирани команди за аварийно отшвартоване и буксиране на аварирали кораби;

- участие в гасене на пожари;

- осигуряване на допълнителни комуникации.

Във ВМС е разработен "План за участие на сили и средства от състава на ВМС на Р. България при активиране на националния авариен план за борба с нефтени разливи в Черно море" от 2002 г.

Организация на управлението.

1. Управлението на силите и средствата на ВМС се осъществява съгласно схемата на управление заложена в Националния авариен план за борба с нефтените разливи чрез Поста за търсене и спасяване на ВМС и оперативните дежурни на ВМС и поделенията.

2. Предвид спецификата на управлението на полетите, действията на вертолетите от ВМС задължително се управляват чрез ОД-ВМС.

3. Управлението се извършва по действащата във ВМС свързочна система

4. Силите и средствата от ВМС се привеждат в готовност от ОД-ВМС и получават задача от Командира на МАСО с писмено искане до Началника на Щаба на ВМС, подписано от Председателя на Обл Съвет по Сигурност . Те докладват за всички свои действия на ОД-ВМС и на ръководителя на ПТС на ВМС.

5. Средствата на ВМС от състава на МАСО от първи и втори ешелон след привеждането им в готовност установяват незабавно радиосвръзка на 16 канал на УКВ с командните пунктове на МАСО и получават задачи и правят донесения по назначения канал от Ръководителя на ПТС на ВМС или ОД-ВМС.

Сили и средства от ВМС на Р. България, привличани при активиране на Националния авариен план за борба с нефтени разливи в Черно море.

Северен подрайон:

Първи ешелон

• Вертолет МИ-14 – от под.36940-Варна

Втори ешелон - от под.32140-Варна

• Танкер (тнб пр.650)

• Водолазен катер с водолазна група на борда (вка пр.245)

• Санитарен катер (мка пр.160)

Южен подрайон:

Втори ешелон

• Вертолет МИ-14 – от под.36940-Варна

• Противопожарен кораб (ппк пр.250) – от под. 32890-Бургас

• Водолазен катер с водолазна група на борда (пр.245) – от под. 32890-Бургас

• Санитарен катер (мка пр.160) – от под. 32890-Бургас

Резерв

• 1бр. минен заградител (мз пр.106К) – от под. 32890-Бургас

• 150 м бонови заграждения от под. 32890-Бургас

При излизане от строя на горепосочените сили, същите се заменят по възможност с други сили, които са в състояние да изпълняват поставените задачи.

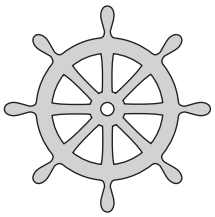
Изводът който се налага е, че единствено с тясна кординация и взаимодействие с другите ведомства и частни фирми, свързани с добива и преноса на нефтени продукти е възможно да се повиши ефективността на действията по преодоляване на последствията от крупни разливи.

**Щаб на ВМС**


NAVILART GALLERY

**Галерия „НавилАрт”**
**Ул. „Дръзки” №9, гр. Варна**
**Тел. 052 630-089**

*Галерия за изящно и приложно изкуство. Работи с български и чуждестранни съвременни художници. Предоставя възможност за изява на млади таланти от Варна и други селища на страната.*



# СЪС ЗЛАТНАТА ЗВЕЗДА

Някога учителката им по английски казваше „Единствено в ан¬глийски език съществителното „кораб” е от женски род”. Това тя обясняваше със силната привързаност на моряка към кораба, така както към жената. Добри Байчев не знаеше доколко тези тълкувания почиват на логиката, но беше сигурен: стъпи ли на кораб, заобиква го като нещо скъпо, близко. Може би и затова така болезнено преживя новината за аварията на параход”България”.

- Какво недоразумение - помисли си той - Да ти поискат от мостика заден ход, а да дадеш преден! И то по време на маневра във влизане в пристанище. Стопроцентова катастрофа.

Кейовата стена, врязана в носа на “България” ! Тази покъртител¬на картина не даваше покой на главния механик на кораб “Калиакра”. И Байчев си спомни плаването си на параход “България”, където главен механик беше един от известните механици на параходството Иван Златарев. Човек на реда, с висока техническа култура.

- Тогава - помисли си Байчев – беше някак си по-лесно. Няколко специални наблюдения на филтрите по време на вахта и той заявява смело пред шефа:

- Другарю Златарев, ние с Минко смятаме, че там, във филтрите, има грешка.Друго и не може да бъде при това постоянно задръстване... Разрешете ни да ги отворим.

Цяла нощ Добри Байчев и елмеханикът Минко Бакърджиев работят. Повредата е открита. Един от филтрите е сложен обратно.

“България” е отново на път. Вахтените, главният механик са спокойни. Филтърът, който дотогава чистеха на всеки 3-4 часа, вече не им създава грижи.

“Сега случаят с “България” е по-особен - разсъждава Байчев - Трудно е, но непременно трябва да се направи нещо. Да се измисли нещо, което да предотвратява подобни грешки!”

Пресмятания, чертежи. Опити. Един, два...неуспешни... и най-после победа.

Моторен кораб “Калиакра” има сигнална инсталация за погрешен ход.

Първата рационализация на механика Добри Байчев е внедрена на всички кораби на Параходство “Български морски флот” – Варна. Случаят с “България” повече не се повтори.

“Емона” - главният механик Добри Байчев е отново обезпокоен. Този наш пътнически кораб е новопостроен в ККЗ “Георги Димитров” - Варна, а двигателят му има дефект. Къса разпределителната ос. Скъпа част, която не се произвежда у нас.

Засега само двигателят на “Емона” показва този недостатък, но утре той ще се яви и на останалите кораби със същия двигател. Главният механик отива до завода в Казанлък. Но там отказват да направят нова ос.

- Причината трябва да се търси отново на място - заключава за себе си Байчев.

Отново изследвания. След продължи-телно търсене задачата с много неизвестни е решена. Материалната награда е скромна - 10 лева /тогавашни 100/, но моралната е голяма. Усъвършенстването се прилага и на другите кораби с двигател от същия тип.

Цилиндровите втулки на “Калиакра” загряват. Специалистите от завода и регистъра са категорични.

- Да режем нови цилиндрови втулки? В никакъв случай – отсича Стефан Ковачев - Оставете ме да се посъветвам с Байчев, пък после...

Двамата колеги обмислят. Увеличават слабината и цилиндровите втулки вече не загряват.

- Машината може да даде много - учи Добри Байчев помощниците си. Но за да искаш от нея, трябва добре да я познаваш.

В параходството помнят изследванията за оптимална скорост, които преди години Добри Байчев направи с капитан Димитър Цанев на корабите “Родина” и “България”.

Опитът започна с “Родина”. След като осигуриха добра регулировка на главния двигател, насочиха вниманието си към оборотите и диферента. Наблюдения на десетина прехода и главният механик и капитанът определят: “Параход “Родина” постига най-добра скорост при 83 оборота на машината и един фут - положителен диферент.

Същите наблюдения правят и на параход “България”. Дълго време след това капитан Дюлгеров , капитан Боев и други капитани на двата парахода използват посочената от тях оптимална скорост.

Резултатите от всичко това са големи икономии на гориво и съкратени преходи между пристанищата.

Танкер “Дунав”. Фирмата “Доксфорд” е разтревожена. Вестниците вече писаха, че главният двигател на този кораб има дефекти. Лоша реклама на челния танкер от серията, построена за България.

Договорните условия са, да се предадат двигателите в изправност, но изпитанията излизат несполучливи. Добри Байчев отново търси причините за недостатъците на двигателя. Фирмата също е заинтересована от подобренията, затова моли да бъде взет на кораба един от конструкторите. Робърт Смит, който със страх тръгва по трапа на танкера е удивен. С работата, с държанието си, екипажът опровергава онова, което му бяха наговорили в Сандърланд за българите. Скоро се убеждава във високата техническа култура на екипажа. Още с тръгването машинната команда прави някои подобрения, които го учудват. По-късно е открита и причината за дефекта на двигателя – в клапаните по време.

В докладите си до фирмата Робърт Смит пише: “Българите познават машината по-добре от нас”.

Удевала - Швеция. Добри Байчев е в комисията за получаване на танкера “Антон Иванов”. Инженерите от фирмата-строител са определени да направят изпитанията, на кораба. Първият опит да пуснат двигателя е неуспешен. Машината гърми.

- Няма изход на изгорелите газове сеща се веднага опитният механик, но премълчава.

Не е зле да ги остави да отворят и цилиндрите. И без това беше научил за тях, че са нещо клеясали.

Когато след четидневен упорит труд по отваряне и почистване на цилиндрите двигателят отново отказва, Добри Байчев се намесва.

- Запушени са димоходите, господин Ройтър - обръща се той към един от представителите на фирмата.

- Това е невъзможно - отговаря едрият висок мъж.

- И все пак не е зле да пратите някой да. провери - настоява Байчев.

Когато инженерът разбира, че димоходите са наистина запушени, Байчев се обръща отново към него:

- Но въпреки това, ако разрешите, ние ще пуснем двигателя.

- Няма да успеете, докато не дойде кранът да изтегли тапата - засмива се Ройтър, сигурен в това, което казва.

Добри Байчев изпрати веднага да отворят регистъра на димохода за утилизация и двигателят тръгна.

Много са още случаите, в които главният механик Добри Байчев показа професионално майсторство и техническа култура, затова скоро на гърдите му заблестя златната звезда. Параходство “Българско морски флот” - Варна има още един герой на социалистическия труд. Вторият моряк и първият главен механик, удостоен с това високо отличие след капитан Любен Генов.

“Любен Каравелов” се готви за далечен път. От Риека корабът дойде във Варна, за да се включи в новооткритата българо-кубинска товарна линия.

- Другарю Гинев - обръща се Добри Байчев към началника на техническия отдел при ДСО “Воден транспорт”. - По време на ремонта аз си водех точна сметка за всяка работа. Според мен трябва да се смъкнат около 30-40 000 долара от ремонта, тъй като с ремонтната бригада и екипажа ремонтирахме трите котела, един агрегат ... Добре ще бъде когато пристигне документацията за окончателната стойност на ремонта, това да се има предвид.

Добри Байчев прави последния си рейс. След завръщането от Куба излиза в пенсия. Но въпреки това така загрижено постави и въпроса за своя заместник. А когато в кабината влезе колегата му Алекси Алексиев, той засия.

- Тъкмо навреме идва - помисли си

Бакчев. Той е бил на този кораб толкова години. И сега ще продължи отново това, което аз успях да направя по завеждането на документацията.

- Машината е като живия организъм - обича често да казва Байчев - и тя като него има нужда от прегледи, от профилактика. А добре заведената техническа документация, редовните диаграми, са единственото нещо, което всеки момент може да покаже нейното състояние с най-големи подробности.

Главният механик на кораб "Любен Каравелов" - носител на ордените "Георги Димитров", "Червено знаме на труда", "Народен орден на труда" - сребърен", и отличник на водния транспорт пенсиониран. Героят на социалистическия труд Добри Мавродиев Байчев след 36-годишен плавателен стаж слиза на брега. Но той е спокоен. Своята любов и всеотдайност към морето той е завещал на много свои колеги, на собствените си синове.

**Стоянка Савова Хаджииванова**





**9000 Варна • площад Славейков 4-6, етаж 2**
**тел. 052 655 773, тел./факс 052 655 787**
**e-mail: veronika66@mbox.contact.bg**

**Очакваме Ви в нашата преводна агенция. Гарантираме, че ще останете доволни от резултата.**

**Доц. д-р Вяра Петкова**

# In Memoriam



Асоциацията на възпитаниците на Морско училище с прискърбие съобщава на членовете и симпатизантите си, че на 03.04.2008 г. почина о.р. капитан I ранг доц. д-р Георги Антонов.

Кап. Антонов е роден на 03.03.1928 г. Постъпва първо в гимназиалния отдел на Народното военноморско училище през септември 1945 г., а след това от февруари 1948г. до 1950 г. е юнкер във Висшия отдел на НВМУ. На 7 септември 1950 г. му е присвоено първо офицерско звание лейтенант и е назначен като командир на взвод в училището. През 1952 г. е назначен за командир на рота, а от следващата година е слушател във Военноморския факултет на Военнотехническата академия - София. От ноември 1955 г. е началник на Школата за старшини в НВМУ. От ноември 1956 г. е старши помощник-началник в Учебния отдел. На 16 октомври 1959 г. започва преподавателската си дейност в катедра «Тактика на ВМФ и морски оръжия». Следва академичен курс във Военноморската академия в Ленинград. Повече от 40 години преподава история на военноморското изкуство. Защитава научна степен «кандидат на историческите научи» през 1976 г., а научното звание «доцент» получава през 1977 г.

От 1983 г. до 1991 г. е директор на Военноморския музей През първите години на прехода отстоява авторитета и целостта на музея. Важно направление в неговите научни изследвания е темата : «Структура, състав и участие на българските ВМС във Втората световна война». На нея е посветена монографията му : «Българският военноморски флот през Отечествената война 1944-1945 г.». Капитан I ранг о.р. доц. д-р Георги Антонов има изследвания с приносен характер, отнасящи се до емблематични личности в морската ни история, биограф е на живота и делото на контраадмирал Иван Вариклечков, автор на книгата «Съдбата на адмирала», издадена през 2006 г.. Има множество доклади на научни конференции, над 15 сценария за документални филми и телевизионни предавания, над 150 беседи в радио Варна. Автор е с активна гражданска позиция, радетел за премахването на «белите полета» в българската морска и военноморска история. Оглавява и членува в редица научни съвети, комисии и конференции. За безупречната си служба във ВМС и неоценимия му научно-изследователски принос, преподавателска и обществена дейност о.р. капитан I ранг доц. д-р Георги Антонов е удостояван с редица воински и граждански отличия.

Поклон пред светлата му памет !

**КАНЦЛЕРЪТ**

На кап. I ранг Георги Антонов

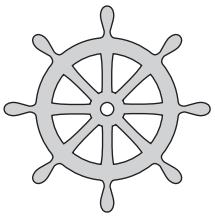
Покоят не, а бурите ти бяха братя
и спътницив житейския ти път.
В кипежа на житейските повратности
дерзаеше, подвластен на дълга.

И окрилен от дързост и копнежи
в прибоя на стихиите живя, твори.
Моретата за теб не са безбрежни,
ти хоризонтите им – с доблест озари.

Милееш свята правда да намериш,
във минало и в бъдното прозрял.
Възкръсваш истини, рушиш химери –
да блесне правдата като кристал.

Затуй сътвореното добро от тебе
ще свети, тържествува и цъфти.
Бъди на вахта ! Там – на своя гребен !
И чест, и съвест все бъди ни ти !

**Васил Дачев**



## БЕЗСМЪРТИЕ

На о.р. кап. I ранг Панайот Иванов Панайотов

Боли ме сърцето. Мъка се надига,
очите пълнят се със сълзи...
Попарен флагът реята не стига
приспуснат до половината стои.

За този що напусна ни тъй рано
житейския си път не извървял...
Как тежко е – и да помислим само.
че някой казал би за теб – „умрял”.
Нелепа дума ! Някак не приляга !
Безсилни ще са тленности и време,
смъртта ръката може да протяга,
тя Пането не ще ни вземе !

Че той ни е – на всеки в сърцето
и крачи пак на випуска в строя.
Лети с жеравите по небето
и като чайка „спори” с прибоя...

Че старо моряшко поверие има:
Паднел ли мъртъв в боя моряк-
не под цветята на родния бряг-
в синята гръд на морето пенливо
хвърлят моряци моряка
и тръгват в сражение пак !

А из кипящите морски вълни
в миг подир кораба чайка разперва криле
чайка над кораба в боя лети
вий се над флага, флага закриля с криле.
Чайка е станало моряшкото храбро сърце !

... годините минават и отлитат ...
на всеки пътят земен има край.
Живялите достойно само не умират
поели от живота тежък, труден пай ...

Подобно на онази птица феникс
крила размахват пак сред пепелта
и пак политват бодри и засмени
живот започват пак от пролетта

Ще идваш често във сънят ми
ще дойдеш просто да ме видиш
и все като забързан пътник
ще се усмихнеш и ще си отидеш ...

Пане, няма да те забравим ! Никой не може да те замени

**О.р. кап. I ранг Георги Василев**



# SHIPREPAIR YARD

# ODESSOS

# VARNA



*Guaranteed Quality and Timely Delivery*

*at Reasonable Prices*

**www.odessos-yard.bg**

# МОРЕТО-НАШАТА ГОЛЯМА ЛЮБОВ

*"… Не стигат думи, които да разкажат и ръце, които да опишат всички чудеса на океана"*
*Христофор Колумб*

Всеки моряк, който е кръстосвал моретата и океаните с охота ще потвърди тези думи на Адмирала на Моретата. В действителност, онази величава необятност, която ние с основание наричаме Море, Стихия, Вечност, може да се изрази само с любов. За милиони хора морето е съдба, надежда, дом, сол и хляб, другар и побратим, а с обаянието си – муза на поети, писатели, композитори.

Легендарният мореплавател, писател-маринист капитан Джоузеф Конрад по свой начин изразява своята любов към Морето: „Бих искал да се отблагодаря на морето, казва той, на неговите кораби и хора, на моряците, на които оставам задължен за всичко, изградили ме такъв, какъвто съм."

Многоликата любов към морето се ражда в Откритото море. Хиляди възпитаници на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" с достойнство развяват родния трибагреник по планетата. Някои моряци се изкушиха да пресъздадат многоликото, необозримо море в свои спомени и произведения. В килватера на амбициозни творци заплава и маринистиката на капитан Васил Дачев.

Прозата, поезията, сатирата и музиката на възпитаника на Морско училище Дачев не подслажда солената морска действителност, нито пресолява романтиката. Според възможностите и емоциите си, той е пресъздал уважението и признанието към морето, подвластен на неговия зов.

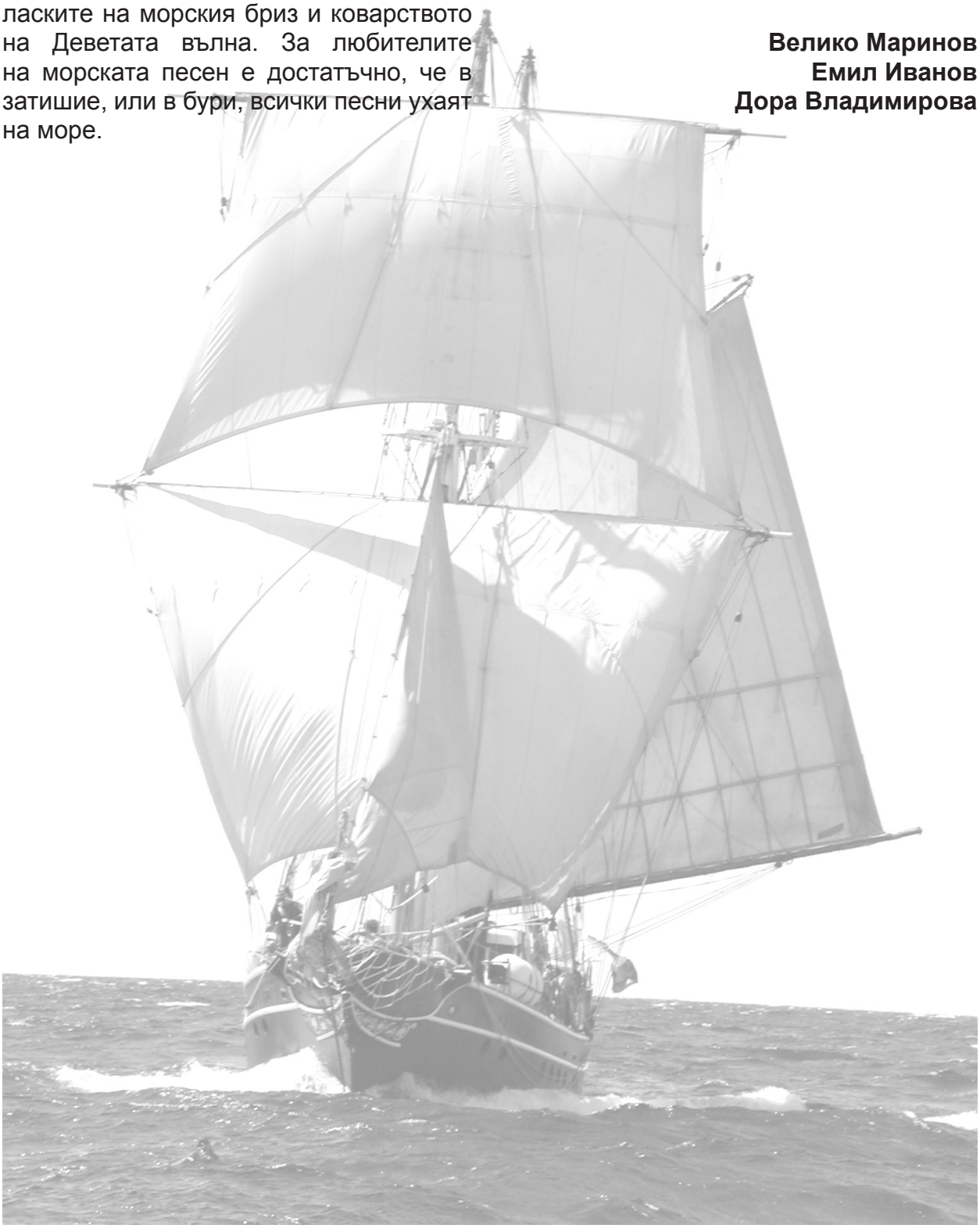
В осем обемни тома (два неотпечатани): „Великото море на залеза", „Солените перли на Атлантика", „В лоното на викингите", „Под ледената шапка на планетата", „Черната перла", „Мое люлчено Черно море", авторът се е постарал да отрази плаванията на гордостта на българското пасажерско корабоплаване – лайнерът „Варна", от вечните ледове на Северен Ледовити океан, до жарките широти на Екватора. Отразени са ласките и капризите на десетки морета, легенди, митове, сказания, нрави и обичаи на населението на крайбрежните държави, исторически и туристически забележителности, любопитни факти, морски битки и крушения и други събития по курса на кораба. Четива, които като на филм ни пресъздават чудесата на света и мъжеството на моряците, като емисари на дружбата между народите.

От солените канони на морската проза ни извеждат римите и метафорите на морската му поезия, хумор и сатира. В стихосбирките „Деветата вълна", „Сол и хляб", „Ах, този Нептун !...", „По гребени и бездни на вълните", „Риба на сухо" читателят наистина се чувства на борда на кораб, пленен от чара на морето, от капризите на вълните и тризъбеца на Нептун. Всичко, което е сътворило перото на Васил Дачев е само на морска тематика. Категоричен е авторът, че само тези автори, които „ТОПЯТ ПЕРОТО СИ В СИНЯТА МАСТИЛНИЦА НА МОРЕТО", могат най-правдиво да отразят обаянието и гнева на морската стихия.

Тогава, когато думите са слаби да отразят емоцията на автора, на помощ му идва мелодията. Много от стиховете му са гушнати в петолинието, а морската сол е заменена с ключа „сол” в нотната тетрадка. Ражда се нова песен за морето, в която, както авторът твърди, всяка буква се облича с отделна нота. Та нали са негови весели и капризни рожби ! Затова песните му са обвеяни от ласките на морския бриз и коварството на Деветата вълна. За любителите на морската песен е достатъчно, че в затишие, или в бури, всички песни ухаят на море.

Първите награди на фестивали за авторска песен нареждат капитана в килватера на малцината морски бардове, а песните му се изпълняват от вокални групи и изявени солисти. За песента си „Варна” и за поезия на Международния фестивал „Листопад на спомените”, капитан Дачев е удосотен с първи награди и персонална почетна емблема на фестивала.

**Велико Маринов**
**Емил Иванов**
**Дора Владимирова**






***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

## NAVIAGENT




## BC BULCON






## SAFETY, PROMPTNESS, QUALITY, COMPETITIVE PRICES!

## FERRYSPED





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