

Наръчник за морска култура





Наръчник за морска култура

While they build
our tomorrow,
we support them
today

The TotalEnergies Foundation program supports organizations leading successful community projects to promote youth employment and the local economy



TotalEnergies



© „Наръчник за морска култура“ е осъществен по идея на Сдружение „За интелигентен растеж“ и „Ветроходна академия Кор Кароли“ и финансиран от ТоталЕнерджис ЕП България Б.В.

© **Издател:** Сдружение „За интелигентен растеж“;

© **Автори:** Петър Стоилов, Лилия Атанасова, Нурал Джамбазов, Габриела Явнчева, Михаил Денев, Златозара Стоилова, Гергана Дърлева, Бруна Мартинс, Мария Табанлиева, Мирослава Попова-Кирова, Радослав Леондиев, Евгения Крижановска, Борислав Божидаров, Надежда Станулова-Делкова, Антоанета Георгиева;

© **Рецензенти:** Мирослава Попова-Кирова, Гергана Дърлева; Антоанета Георгиева, Дияна Янева;

© **Снимки:** Момчил Игнатов, Ивайло Старчев, Марин Тинчев, Неделчо Неделчев, Нели Александрова, Юлиан Недев;

© **Дизайн и предпечат:** Едно към едно ЕООД

© **Печат:** Хеликс прес ООД

© **Варна, ноември, 2021**

ISBN 978-619-188-727-9

ISBN 978-619-188-728-6

СЪДЪРЖАНИЕ

Предговор	1
Въведение	2
Морска култура - какво е това?	6
Красотата на българското Черноморие	8
To the sea with love	16
География на Черно море	20
Морето като ресурс и индустрия	22
Море от здраве	26
Морски ветрове	30
Видове яхти	34
Суеверия в морето	38
Кръщение на яхта	40
Яхтено облекло	44
Поведение на борда	46
Морска болест	48
Ветроходство	50
Морски възли и мили	52
Регати	54
Звук и светлина в морето	58
Морски институции	62
Контрол на трафика и категоризация на плавателните съдове	66
Морско образование	72
Замърсяване на Черно море	74
Пернатият свят на морето	76

Морски бозайници	78
Рибарство	82
В кухнята на рибарската жена	84
Фауна на Черно море	88
Флора на Черно море	90
Подводна фотография	92
Гмуркане	94
Среща с командира на подводницата	96
Морска археология	99
Популярни водни спортове	100
Уважение в морето	106
Плуване	110
Плажна култура	114
Морска култура	118
Екология на Черно море	122
Опазване на Черно море	124
Глоби за замърсяване	125
Исторически данни за Черно море	126
Морска култура - филологичен аспект	130
Морски професии	134
Жените в морските професии	140
Морска правна рамка	142
Морската култура - какво е това?	146
Заклучение	149
Източници	152

ПРЕДГОВОР

Уважаеми читателю,

В ръцете ти е иновативният „Наръчникът за морска култура“. Много време мислихме как да го наречем – сборник, книга, есета, писма... Истината е, че този Наръчник е една еволюирала идея от „проблеми“, които срещаме всеки ден при досега на хората с морето. Първоначално се роди идеята да се обърнем към хората и да ги попитаме как осмислят морската култура. Организирахме конкурс за есе на тема: „Морска култура – какво е това?“ в две възрастови групи: младежи до 29 години и всички останали над 30 години. Целта за разделението по възраст бе да окуражим младите хора да изкажат мнение, въпреки по-малкия си житейски опит. Резултатът беше прекрасни текстове и активно младежко участие. Умишлено не сложихме рамки на темата на конкурса и може би именно затова участниците представиха великолепни теми. Те не са в стилистичния вид на есе, но са забележителни с гледните точки и разбирания за морската култура.

Осъзнахме, че темата наистина е интересна и важна не само за хората от морето. Със сигурност ти, читателю ще научиш нещо ново, дори цял живот да си бил в морето или да си живял край него.

Настоящият проект за създаване на Наръчника премина през няколко етапа: подбор на млади хора (студенти) с желание да опознаят морето чрез обучение по ветроходство; срещи и общуване с морски лица на Варна от различни области; написване на материали от младежи по морски теми и накрая дизайн на Наръчника, обогатен със снимки от целия процес. Основната цел на проекта бе студенти до 29 годишна възраст от шестте варненски университета да изградят морска култура по новаторски начин, като се докоснат до конкретни ситуации на море чрез ветроходство. Друга цел бе да се изгради устойчива морска култура сред техните връстници и обществото като цяло чрез създаване на „Наръчник за морска култура“, написан на достъпен и разбираем език. И ето, Наръчникът е във Вашите ръце.

Благодарим за старанието на участниците в проекта!

Благодарим на Павлин Надворни, Лъчезар Братоев, Камен Кукуров, Юлиан Недев, Дарина Иванова, Диди и Емил Милеви, които отделиха от времето си да се срещнат с младите хора и да споделят професионалния си опит в морето!

Специално благодарим на ТоталЕнерджис ЕП България Б.В. за подкрепата на проекта във всичките му фази, която ни позволи да реализираме Наръчника за морска култура!

С уважение,

Антоанета Георгиева

Председател Сдружение „За интелигентен растеж“

Ръководител „Ветроходна академия Кор Кароли“

ВЪВЕДЕНИЕ

Скъпи читателю,

Пред теб са събраните есета, писма и текстове с разработки на група млади хора, които пожелаха да разширят мирогледа си на морска култура. Събраха се заедно, заявявайки, че искат да научат повече. Искат да опознаят морето, да го разберат, да могат да общуват истински с него. Те поискаха да се приобщят към морската душа на Варна-града, в който учат и живеят, към т. нар. особена порода на морските хора. Но струва ми се, че дори тогава, в онзи първи момент, в първите срещи, идеята за „морска култура“ беше малко озадачаваща и чужда за всички. Каква пък толкова култура е морето!? Ние просто искаме да ходим на плаж, да караме яхти, да се гмуркаме, да плуваме, да ловим риба или да правим подводни снимки, да се запишем на точните курсове за конкретните умения, може би да завържем приятелства с хора със сходни интереси... и какво има още тук да се знае? В крайна сметка, всеки първо вижда това, което вече познава.



Вероятно, това което основно мотивира участието на нашите младежи в този проект за морска култура беше преди всичко желанието да станат ветроходци. Това, само по себе си за нас е повод за голяма радост, защото мнозина, мислейки за морето, всъщност имат предвид плажовете му. „Българското черноморско крайбрежие е чудесно място за лятна почивка“ – из онлайн портала за туризъм, поддържан от Министерството на туризма на Р България. Четейки нататък представянето на българското Черноморие става ясно, че под лятна почивка на море се има предвид основно това, което се случва на същата? Добре позната е историята на българското туристическо движение и планинарство и неговия основател, писателя Алеко Константинов. От времето, когато организирани от него туристически групи са се състояли от дами

на токчета и почти официално облечени господа, както и от първото масово изкачване на Черни връх през 1985 година, е изтекла много вода, натрупала се е много туристическа и планинска култура у хората. Особеностите и нуждите на планинския туризъм са добре разбирани от болшинството българи. Много от децата в София, както и от планинските ни градове имат възможност да посещават организирани от училищата им ски-лагери, а ски училищата са по принцип добре развити. Какво обаче е отношението ни към активната почивка на море и морските спортове!? Колко българи действително умеят да плуват?... Малцина са имали възможност да опитат някакъв морски спорт? А да придобият истински умения? Доколко позната е историята на българското ветроходство и корабоплаване, например? И колко деца от морските ни градове посещават организирани от училищата им лагери по ветроходство и други водни спортове? Още ли търсим нашия морски Алеко или пък сме решили, че уменията и радостта от близкото общуване с тази стихия ще бъде лична мисия на отделния човек? Преди десетина години се появиха може би първите абитуриенти, които пък се качиха с обувки на високи токчета на яхти, в желанието си да преживеят нещо луксозно и различно. Дали пък това не е било началото, така аналогично с Алековия опит, на опознаването и трайното приобщаване на морската култура към бита ни като народ?

„На изток България граничи с Черно море.“ Това може да е цитат от произволен училищен учебник по география на България и е нещо, което учениците научават още в първите класове и което някак по подразбиране им се обяснява така: морският бряг е нашата граница, а морето е чуждо... И за много пораснали деца морето наистина се превръща в граница – граница на познанието, на интереса, на реалното, на възможностите, на събитията. Неволно изграден стереотип, който за жалост е оформял отношението на доста поколения българи към морската територия на България. Стереотип, който всъщност прокарява граници не по морския бряг, а навътре в сушата, защото някак пропуска да приобщи към идеята за българското бита и особеностите на хората от морския бряг – един своеобразен свят с различно ежедневие. Когато работих по редакцията на някои от темите тук, и по-конкретно на темата за ветровете по българското крайбрежие, потърсих консултация със служба „Езикови справки и консултации“ към БАН. Разбира се, услуга, базирана в София. Отзивчивата и много приятна служителка-филолог многократно ме увери, че в България ветровете като мелтем, драмодана, майстро, грео няма, та затова звучат екзотично – у нас духа фьон. И с това „зачеркна“ едно цяло местно знание, определящо поминъка на хиляди хора. За мен, азбучен пример за последствията от концепцията за морския бряг като граница. Защото, да, България граничи с Черно море, но къде наистина минава тази граница?

„Територията на България не е 110 994 кв. км. В това число влиза и територията на 7-те български черноморски острова.“ Друг цитат от учебник. И пак неточност: тези квадратни километри включват сушата, също островите, морски и речни, дори и край граничните речни води, определени от международни спогодби. Но е пропусната българската акватория или с други думи, българските морски пространства: вътрешните води, заключени

зад отсеци по мислена права линия между два носа, не непременно съседни, и териториалните води – международно регламентирана дванадесет-милна зона (12 морски мили са равни на 22,224 км), навлизаща навътре в морето от границите на вътрешните води и бреговата ивица, както разбира се и въздушното пространство над тях. Това е територия, която всъщност е част от държавата ни, територия, в която се упражнява българския териториален суверенитет. По-нататък, акваторията включва и прилежаща зона – още 24 морски мили отвъд териториалните води, както и изключителна икономическа зона (ИИЗ), в която страната ни има суверенни права и никой без държавното ни съгласие няма право да експлоатира живите богатства на морските пластове или дъното, и чиято най-източна точка отстои на 120 морски мили (222 км) от нос Шабла и граничи с Кримската ИИЗ.



В тези съвсем не малки морски територии държавата ни има права от различен порядък, но има и задължения. Например ангажимент по опазването на чистотата на водите, както и свой район за морско търсене и спасяване, почти напълно съвпадащ с ИИЗ. Така погледнато, България не е „земя като една човешка длан“, както казва поета Георги Джагаров, би трябвало да добавим още 35 132 кв. км. Но колко често се замисляме ние за това? За възможностите и отговорностите, които този факт ни носи? Размерите на площта на тази морска територия е изцяло и пряко зависима от дължината на българските морски брегове. Това пък децата учат така:

„Морската граница на България е 378 км“. Още един учебникарски факт, чиито значими последствия обаче може да останат неразбрани. Двадесет

български черноморски общини, от три административни области – Добрич, Варна и Бургас, с техните населени места дишат и живеят в ритъма на морето, носят неговия специфичен дух и същевременно особена космополитност. Това са 378 км, по протежение на които морето определя свои правила за живота. Тези правила сме се опитали да съберем тук, в една книга-Наръчник, посветен на морската култура, защото чувстваме, че сме й длъжници. Първите текстове, които се родиха, бяха някак ръбати, често непълни и малко объркани, но много бързо вдъхновението промени всичко; имаше случаи, когато чудесни текстове се появяваха в рамките на часове – когато коментирахме нуждата от написването им се оказваше, че същата мисъл е терзаела и бъдещите им автори: пропуснахме да напишем за ограниченото време, в което трябваше да завършим Наръчника, всъщност ограничи и съдържанието му. Обещахме си обаче, че ще намерим начин да попълваме липсите, с които още отсега сме наясно, както и тези, които по-късно ще усетим и занапред. Защото това, което изглеждаше просто и обозримо в началото за всички ни, се показва така голямо, необхватно, възхитително и запленяващо, както са морските дълбини.

Надявам се, не уверена съм, че този макар и скромно опит да съберем в едно колкото можем повече от аспектите на морската култура, ще принесе полза и на теб, читателю, ще те обогати и ти помогне да направиш морето част и от своя свят или пък, ако ти самия си от онази местна порода морски хора, носещи в себе си огромна любов към синята стихия, ще те вдъхнови истински.

Мирослава Попова - Кирова



МОРСКА КУЛТУРА - КАКВО Е ТОВА?

**Конкурс за есе на тема: Морска култура - какво е това?
Гергана Дърлева, 1-во място младежи**

„Момчето, което говори с морето на някакъв странен език...“ е казал някога поетът. Дали сърдечното и вечно море допуска всеки така близо до себе си, дълбоко в прегръдките си? Дали би дарило всеки с глътка любов за неговия ден? Дали има надежда?

Рискуваш!

Тръгваш към него босоног и смирен, устремен, но предпазлив. То те кани, но не те очаква. Приветства те с блясък на вълните, но бързо-бързо се отдръпва. Връща се към дълбините си. Дълбоко е скрито сърцето му, а душата му – ту бурна, ту спокойна – душа на жена. Отвън я гледаш – кротка и тиха, потопиш се – ще се удавиш.

Рискуваш.

Не знам дали морето е дало на човека толкова, колкото е и взело, но несъмнено неговите поклонници остават в магията му, верни до живот. Както обичаше да казва един старец: „В морето се влиза или както трябва или завинаги!“ Едва ли ще го разбереш преди да попаднеш в неговия плен. Тогава ти става ясно и защо тази стихия е станала муза, обект за възхищение и преклонение на не един творец. Рисувано и възпявано, римувано и разказвано, наричано с най-нежни имена е дълбокото синьо море. Още в своята повест „Старецът и морето“ Хемингуей го е казал:

„Той винаги мислеше за морето в женски род. “La mar” както го наричат хората на испански, когато го обичат. Случва се тези, които го обичат, да злословят за него, но тези думи винаги се казваха тъй, сякаш морето е жена. Някои от по-младите рибари — онези, които връзваха въжетата си на шамандури и притежаваха моторни лодки, купени, когато черният дроб на акулите струваше много пари — наричаха морето “el mar”, което е мъжки род. Те гледаха на него като на съперник или местност, или дори като на враг. Но старецът винаги мислеше за морето в женски род, като нещо, което щедро прави или отказва големи добрини; и ако морето беснееше и вършеше злини, то бе, защото не можеше да не ги върши. „Луната ѝ действа, както действа на жената“ — си мислеше той.“

А как можеш да оцелееш в обятията на едно женско същество, особено след като погледът ти отдавна се е разделил с брега и последния морски фар? Като го обичаш. Като го обичаш с всичките му вълнения, добрини и злини.

А от брега животът изглежда друг. Гледаш белите платна как проблясват в безкрая. Рибарска лодка меланхолично се поклаща, погалена от вълните. Железен кораб се завръща от далечния океан. Никой за никъде не бърза. Морето така е омиротворило своите гости, че ни се струва, че са станали едно

цяло – те част от него и то – част от тях. Утопия.

На мачтата – бяло платно...
Така да описваш
е лесно. –
Турни му „безкрайно море“,
залей го излеко
с синило
и всичко излиза добре –
картинно
и мило.

казва най-романтичният и морски поет – Вапцаров неговото тематично произведение „Рибарски живот“. Но малцина знаят цената да живееш в утопията на морската власт. И в този ред на мисли авторът продължава така:

А туй,
че със вълчи зъби
студеният вятър ни хапе
и като тежки
сачми
те бият смразените капки?
Прогизнал
се връщаш дома
от влага.
А лодката зее.
...
Не мож го разправи,
а то –
иди, че реди го на песен...

Така е, драги читателю! Така е било и така ще бъде! Морето възпитава, а не ние него. И ако нямаш културата, ако нямаш куража – то ти си никой за него – то ще открадне тялото и живота ти. Но ако подходиш с уважение, ако си готов в черни и бели дни да си негов поданик, ако устоиш на тежкия му характер – то ще открадне душата ти и ще те приеме в силната прегръдка на дълбините си.

И още песни ще се редят за дълбокото синьо море и още пленени ще бъдат. Защото то тъй напомня за човешката душевност – безкрайна и необятна, и както любим човек разгадаваме и жадуваме, и все по-интересен ни става, така е и с морето. И още в „Импресии от параход Бургас“ поетът го е казал: „Ние идеме, пленени от твоята миражна далечност, омагьосани от вечния стремеж към неизвестното, и душите ни ще останат завинаги заключени в легендата на твоите вълни, очаровани от неотменната жажда по незримото.“

Незримо, а всъщност най-любимо... море!

Гергана Дърлева

Писмо до приятел

КРАСОТАТА НА БЪЛГАРСКОТО ЧЕРНОМОРИЕ

Златозара Стоилова

Здравей, Кристина!

В последното си писмо ме попита: „Защо трябва да посетя българското Черноморие?“.

Аз мога да ти отговоря кратко: „Защото това е място, където се докосваш до спираща дъха природа и можеш да разбереш какво означава „la dolce vita“, но по български. Ти трябва да дойдеш, ако искаш да се потопиш в свят на митове и легенди, ако искаш да откриваш древни руини и артефакти от началото на човешката цивилизация, ако искаш да посещаваш резервати с дива природа и редки видове и ако искаш да разбереш какво е да се живее с дъх на море.“

Аз обичам да се наричам „момиче от Черно море“. Вярвам, че хората от черноморието са специални. Авантюристични, леко твърдоглави и с различно усещане за време. Предлагам ти да посрещаш изгреви и залези на брега на Черно море. За мен, перфектната комбинация е да усещаш златния пясък между пръстите на краката си, отпивайки разхлаждаща напитка в добра компания. Да, ние ще те посрещнем с усмивка и ще искаме да ти покажем красотата на нашата земя.

Но нека ти разкажа с повече детайли какво ще видиш.

Винаги започвам от Варна. Важна част от региона е Варненското езеро с неговата лечебна кал и загадъчност. Интересен факт е, че това е най-голямото и най-дълбокото езеро по Българското Черноморие и част от Виа Понтика (един от главните маршрути за миграция на прелетните птици). На северния му бряг се намира Варненския некропол, където е окрито най-старото златно съкровище в света, на повече от 7000 години. След като разгледаме съкровището във Варненския археологически музей, ще се отдадем на дълга разходка из Морската градина – така правят варненци. Тя е произведение на парковото изкуство на чеха Антон Новак и е уникален парк заради факта, че е разположен по брега на Черно море. Ще започнем от морето и фара на вълнолома, с мозайката на Св. Никола, която посреща всички влизаци в пристанището кораби, с прекрасна гледка на юг към Аспаруховия мост, най-дългия мост на Балканите, с обща дължина 2 км и 50 м. Мостът е висок 54 метра, за да могат под него свободно да преминават корабите, плаващи навътре по Варненското езеро, до товарните пристанища н Девня и Повеляново. От тук тръгват и фериботите Варна – Батуми, засега единствения редовен транспорт, прекосяващ Черно море, между България и първата ни съседка от източното му крайбрежие – Грузия. На Аспаруховия мост се организират бързи скокове. Ще опиташ ли да скочиш? Опитните инструктори няма да допуснат да се „приземиш“ на палубата на преминаващ кораб, обещавам. От

фара се виждат хубаво и кварталите на Варна, на юг от моста – Аспарухово и Галата, както и под нос Галата е едно от най-красивите места да стигнеш по вода-плажа Романтика. После ще тръгнем край вълнолома, покрай яхтените марини, откъдето можем да си наемем яхта или да се учим на ветроходство. Аз прекарах три невероятни дни с курса на „Ветроходна академия Кор Кароли“ (www.corgarolisailing.org), където научих много за плаването под ветрила. След яхтите е пътническия терминал на Морска гара. Там акостират големите круизни кораби. Ще навлезем в зелените алеи на Морската градина, която е свързана с морето чрез крайбрежната алея, носеща гордо името „Кап. Георги Георгиев“ – първият българин направил околосветското плаване с яхта „Кор Кароли“. Самата яхта можем да разгледаме във Военноморския музей,



както и да посетим историческия торпедоносец „Дръзки“, да видим Аквариума и Делфинариума. Или пък ще тръгнем по пясъка на дългите градски плажове, оградени от старите сгради на „Морските къпални“, днес приютили приятни плажни барчета и ресторанти. По-нататък ще продължим покрай буните. В северната част на парка ще след глинестите склонове ще намерим двореца Евксиноград, построен върху имот, подарен от варненци на първия български княз след Освобождението – княз Александър Батенберг. Между другото затова и Варна е известна като Морската столица на България, защото дълги години през лятото, а дори и до днес, всички държавни решения са се вземали точно от там, когато управляващите съчетават почивката на море с работата. В красивия парк на двореца, при слънчевия часовник ще посрещнеш своя първи залез в България. „Оставям другите да разказват за бури и ветрове, аз ще отмервам вашите слънчеви часове“ – това гласи неговият надпис и вярвам, че това послание ще се запечата в твоето съзнание.

Нека пренощуваме на Златни пясъци – перлата на българското Черноморие. Близостта до зелените гори на Природен парк „Златни пясъци“, златистите пясъци покрай морето и безкрайно многото легенди за скривалища на пиратски съкровища ще събудят твоето въображение. Местните обичат да разказват, че в миналото курортът е бил заселен от змии и че с фургони са били донесени таралежи от Албания, за да се прочисти района и да се използва за туризъм. Ще те попитам: „Страх ли те е да се срещнеш с някоя спасила се змия или агресивен таралеж?“. Това беше просто шега – аз никога досега не съм имала подобно ново познанство. Ще отседнем в хотел на първа линия и ти препоръчвам да се оставиш да се унесеш от успокояващия шум на черноморските вълни.

На другия ден ще отидем до Балчик. Ще посетим Балчишкия дворец с ботаническите му градини, архитектура, която отразява влиянието на религиите, белязали Балканите и градини, които са късче от рая и в които искаш да се загубиш. Ще се разходим по улиците на стръмния град, сгушен между белите отрязани скатове на варовитите скали. Там се добива прочутия шуплест Балчишки камък, в който често могат да се открият малки, нежни, бели, мидени черупки. Североизтокът е уникален.

Ще продължим на север, към Каварна, древно пристанище, което в миналото е било особено значимо. Можем да изберем дали да поемем по живописния крайморски път, свързващ двата града, който минава по високите брегове с бели глинести скали и тучна зеленина, по които са изградени множество луксозни голф игрища, дело на най-добрите архитекти в света. Тук са и големите вятърни паркове, задвижвани от морските ветрове. А можем да минем и през плодородните земи на Дунавската равнина. Когато пътуваш в тази част на България, виждаш безширните полета на златна Добруджа от жито, слънчоглед, рапица, лавандула и душата ти се изпълва със спокойствие. Но на нос Калиакра е различно: диви вълни, които се разбиват в скалите, разходка сред древни руини и солена вятър, който гали или брули лицето ти. И един малък параклис на края на носа и една легенда за девойки, вптели косите си и хвърлили се в морето, за да запазят своята вяра и чест. И тук разбираш какво означава българската борбеност и родова памет.

Ще продължим още на север, но не много далеч. Мечтая да те заведа на един специален залив – Болата. За мен: най-красивият залив в света. Слънцето, луната, звездите отразени в спокойните води на този залив са чист източник на вдъхновение.

След спирация дъха мир и сурова красота на Болата ще продължим отново, пак на север и задължително ще спрем на Русалка – кристално чиста вода и дива красота. А фон ще са песните на уникални видове птици.

Ще се разходим из парк Яйлата с камени брегове, а ако е през май, ще се полюбуваме на нацъфтелите диви божури. Вероятно ще видим и кормораните, които сушат криле по стърчащите като зъби черни скали в морето. Знаем, че ще се влюбиш в скалната арка край Тюленово. Знаем също, че имаш откривателски

дух и ще ти предложи да се впуснем в пътешествие до Тюленовата пещера. Казват, че там се били заселили тюлени, но дали ще ги видим...? Пригответи се, дотам се стига само по вода и при спокойно море.



Нос Калиакра

Разказвала си ми за твоите пътешествия в Италия и за магията на фаровете по средиземноморското крайбрежие. Ето защо аз искам да отидем до фара на нос Шабла – най-стария и най-високия в страната, на над 150 години, извисяващ се на 32 метра, боядисан в бели и червени хоризонтални ивици. Надявам се да почувстваш неговата достолепност и значение за региона. Ако имаме време непременно ще отидем и до Шабленската тузла, за да се намажем хубаво с черна и лековита кал. Нали няма да се уплашиш от намазаните с кал хора, бродещи наоколо?

Няма как да не посетим и последното село на българското Черноморие – Дуранкулак. Защитена местност и една от най-значимите крайбрежни влажни зони, Дуранкулак и неговото езеро са дом на над 260 редки птици, застрашени от изчезване: като белооката потапница, немия лебед, тръстикова блатар и индийското шаварче. Биоразнообразието тук включва и други биологични видове. Част от Виа Понтика, тази зона е място за почивка и хранене на редица прелетни птици. Само тук може да се намери див шаран, големи популации на малък корморан и розов пеликан. Ако си любител на редки видове птици – това е твоето място!

Северното Черноморие е моята слабост и гордост. Най-големите разлики с юга са, че има по-малко туристи, повече диви заливи, уникални резервати и застрашени видове птици.

Време е да потеглим и на юг. На около 30 километра от Варна се намира устието на река Камчия – най-голямата българска река, която се влива в Черно море, а по долното ѝ течение се намира резерват “Камчия”, който обхваща най-големите лонгозни гори в България. „Удавеното устие“ на реката е уникално място за разходка с малки корабчета и за риболов. Какво ще кажеш да пробваме?

Покрай село Горица, с все още дивите плажове на Карадере, бивш ловен резерват в който навремето са развъждали дори муфлони, град Бяла, с останките от древни крепостни стени и винарни и Обзор с красивите си плажове в подножието на Стара планина. Тук ще започнем нашето изкачване – ще преминем Балкана. Ако ни остане време може да се отбием да посетим плажовете на Иракли или да отидем до село Емона и фара на нос Емине – най-източната точка на Стара планина. Фарът е чудно красив, но достъпът в прекалена близост до него е невъзможен, защото там има военни подразделения. Най-добре е да го видиш от морето. Нос Емине е и поворотната точка, през която Стара планина "определя" вятъра. Ако времето и вятъра до нос Емини са едни, то след него много често може да стане пълна противоположност. Балканът дели Черноморието ни и на две различни по характер зони. На юг от билото всичко е един почти непрекъснат “град курорт”, започвайки от Елените, Св. Влас, огромния курорт Слънчев бряг, Несебър, Равда и така – селище след селище – чак до Бургас.

Преди да посетим главния морски град на юг, трябва непременно да отделим време за спирка в Несебър – град, включен в списъка на ЮНЕСКО за световно културно наследство. Уникално разположен на полуострова, свързан с тясна ивица земя и старинна вятърна мелница по средата на провлака – може би най-разпознаваемия символ на стария Несебър, град с вековна история и красиви византийски и средновековни базилики, обграден от антични градски стени и пазен от морето, Старият Несебър е известен като “Град на църквите” – тук ще се докоснеш до красотата и мира на православие. Минало, настояще и бъдеще, и тази земя, земята на хората на морето. Ще се оставиш ли Черно море да те покори?

Поморие е друга любопитна спирка по пътя ни на юг – солниците, музея на солта, близката антична тракийска „куха“ могила, и соленото Поморийско езеро – лагуна, където често кайтисти мерят сили с ветровете. Но ако искаш и ние да се включим, трябва да внимаваме, това в никакъв случай не бива да се случва през размножителния период на прелетните птици, които гнездят на специално изграден остров в езерото. Най-добре да дойдем тук специално през зимните месеци. Вместо това, предлагам да се възползваме от предложенията за спа процедури със солена вода от лимана на някой от околните хотели.

Ето ни и в Бургас. Има странно състезание между Бургас и Варна – двата водещи градове по българското Черноморие, за това кой град е по-красив. Ще видиш много прилики между тях, като например идентичните сгради на ЖП гарите им и подобното устройство на градските паркове, но те са и много различни. Просто им се наслади. Бургаските солници са толкова мистично

красиви – ако искаш може да пробваме СПА на открито. Приморският парк на Бургас-морска градина, наистина е чудесен: в северния му края всяко лято се устройва фестивал на пясъчните скулптури, в който участват творци от цял свят, като създават своите произведения по предварително зададена обща тема. Тук покрай морето не се движат никакви автомобили, а заведенията са на голямо разстояние едно от друго, оставяйки възможност на разхождащите се по алеята да се любуват свободно на морето. Богатият афиш от фестивали в Морската градина на Бургас няма да ни остави да скучаем. Невероятно е, че в рамките на града се намира и Атанасовското езеро – дом на зимуващи водолюбиви птици. Тук ще видиш чапли и корморани и още толкова много чудни птици. Бургас и морето: толкова песни са изпяти за тази уникална симбиоза... Дали и ние няма да се превърнем в поети и художници след посещението на този район.

Предлагам ти да посрещнем заедно изгрева на туристическо корабче, което ще ни заведе до остров Св. Анастасия, разположен в дълбокия Бургаски залив. Черно море няма много острови, но за сметка на това всеки един от тях е уникален. Късче суша обградено от безкрайна морска шир. Нека избягаме от света на този остров и да се насладим на дивата му красота и на историите за неговото минало.

Ако искаш почивка с кемпер, може да отседнем в някой от многобройните къмпинги на север или на юг, но тук наблизо е къмпинг Градина, наскоро обновен, с широк плаж, приятна сянка от дървета в задната му част, където в летните нощи фосфоресциращи водорасли ще карат глезените ни, потопени в приборя, да светят. Тук е доста ветровито и освен да плажавуме, ще можем и да се радваме на уинд и кайт сърфинг или местния фестивал на хвърчилата. А когато се уморим от хамаци и песни край огъня вечер, можем отскачаме за градски глъч и светска атмосфера, разходки с фойтон и културен живот в близкия Созопол.

Той е най-старият град по Българското Черноморие – първото селище на това място е от V-то хилядолетие пр. Хр. Архитектурен и археологически резерват, Созопол е запазил облика на Възрожденска България. Разхождайки се сред над 180 възрожденски къщи, ти ще усетиш духа на България от 18 и 19 век. Този град е дом на известният фестивал “Аполония” — провежда се в последните дни на август и първите дни на септември. Град с дъх на смокини. Който посреща с песента на чайки и рибарски песни. Можем да погледаме залеза от някой от ресторантите, сгушени под южните крепостни стени на града. А ако искаш да посетиш силно енергийно място, то тогава ще отскочим до остров Св. Иван – там където през 2010 г. бяха открити мощите на Св. Йоан Кръстител.

Докато опознаваме юга ще видиш един уникален природен феномен: пясъчни дюни. Уникални, единствени и причудливи – май може да отидем за миг на някой див плаж.

Приготвила съм ти изненада – разходка с малка лодка по река Ропотамо.

Ние наричаме този резерват Българската Амазонка. Ти си от Латинска Америка и се чудя дали Ропотамо няма да събуди детски спомени в теб. Живописно, екзотично, диво...

На около 70 километра от Бургас се намира Царево, малък град разположен на два черноморски полуострова. Последните години, този стар пристанищен град привлича множество филмови продукции. Сигурна съм, че ще искаш да се разхождаш с часове по плажа, в красивия парк, извисяващ се над пристанището, любуйвайки се на огромните скали и на дивата природа. Това е място където общуваш с морето и с полята, със себе си и намираш душевен мир.

Да, вече сме в Природен парк Странджа и това е едно от най-прелестните кътчета по Черноморието: естуарът на река Велека. Тук ще можеш да се насладиш на срещта на морето и реката: едно късче от рая, което ще се отличи от всичко видяно от теб. Морски пясък и папур, зелени гори достигащи до самия бряг и пясъчна коса, която разделя морето и реката. Ще се насладим на освежаващите морски вълни и бавнотечащата речна вода. Морската вода е с различни причудливи нюанси – започвайки от небесносиньо и достигайки до изумруденозелено. Тук е възможно да видиш делфини и да се докоснеш до защитени и редки представители на флората и фауната като например: жълтата водна лилия, блатното кокиче, змиорката, дивият шаран и блатната костенурка. А ако вече тъгуваш за Ропотамо, може да повторим разходката с лодка нагоре по течението на Велека. Там ще ни покажат и билото па прастария вулкан, отговорен за образуването на южното ни крайбрежие. Ще отидем тук, в село Синеморец и после пак ще продължим на юг, преминавайки през плажа Бутамята – невъзможно е да навлезеш пеш покрай морето в Синеморец, без да запретиш крачоли, селото е обградено от реки от север и от юг, и ще започне едно истинско приключение – дългата разходка през крайморския защитена местност Силистар. Тук не можем да плажуваме или бивакуваме, защото плажовете са находище на пясъчни лилии, но какво е по-красиво от тихото и почтително мимолетно преминаване през пътеките на дивата природа – някак разбираш, че присъствието ти там е неуместно. Пълниш очите и ума си с красота и отминаваш. Ще разгледаме причудливите вулканични скали – скални рози, характерни шестоъгълни скални стълбове и всякакви други неочаквани форми. В края на деня ще се спуснем на плажа на Силистар, за да отидем и да се разхладим отново в морето.

Последната ни спирка ще бъде най-южната крайбрежна точка на България: устието на река Резовска – нека посрещнем още един магичен залез наслаждавайки се на пресечната точка на река, море и гледка към две държави: България и Турция. Тази част на България е специална. Там се намира и Странджа планина – най- голямата защитена природна територия в България. Познавам твоята страст към птиците и че те често се превръщат във вдъхновение за твоите картини. Вярвам, че Странджа и нейния животински и растителен свят ще те омагьоса. Над голяма територия на Странджа преминава втория по големина прелетен път на птиците в Европа – Виа Понтика. Странджа е земя на легенди и на тайнствени ритуали. Няма да разбереш напълно духа на България докато не

станеш свидетел на нестинарски танц върху жарава. Не, не е шега- танц с боси крака върху жарава. Уникален и магичен, този ритуал е включен в Списъка за нематериално културно наследство и определено променя възприятията за силата на духа, вярата и човешките граници.

Какво ще кажеш? Искаш ли да опознаеш душата на Черно море? Ела!

С обич,

Златозара

Златозара Стоилова



Залез във Варна

TO THE SEA WITH LOVE

Конкурс за есе на тема: "Морска култура - какво е това?"

Мария Табанлиева, 1-во място

Отговарям веднага на въпроса: Любов

И нещо като пролог, но не съвсем:

Написах това есе почти на един дъх, по-скоро на два, с почти месец разстояние. Явно това ми е интервала за внезапно придобило вдъхновение. Тези встъпителни слова са, защото отговорите на въпроса от заглавието се надпреварваха в главата ми и се бориха за оригиналност. В самите ми разсъждения по темата се разбира как стигам до всеки от тях. Но най-простичкият и тривиален, и навярно мнозина ще стигнат до него е Любов. Ако си влюбен в морето, животът ти е подвластен на това.

Казвам се Мария, на 44 г. Напоследък така започват всичките ми писания, когато трябва да разкажа преживяно, или да изкажа мнение, или в този случай, в който реших да напиша есе. Докато пиша се замислих защо ли конкретизирам още в началото коя съм и на каква възраст, дали искам да се похваля, или да се оправдая По-скоро на тази възраст, човек гордо може да представи себе си, и каквото и да сътвори с думите дошли в съзнанието ми просто ей така, ще съм доволна, а и безразлична за „какво ще си помислят хората“.

Не мога да не споделя, че започвам да пиша в момент на неочаквано появило се в мен вдъхновение. Датата е 10 септември – последни спокойни летни дни, преди училищната въртележка да се задвижи, а мястото е Старият Несебър – е, няма по-прекрасен град за тази тема.

За морската култура, разбира се, може да се разсъждава в няколко аспекта.

Неизбежно се започва от това, дали нашата красива Родина е морска страна по същество, и народът ни се възприема като морски, и идва ред на въпроса дали имаме култура към морето. След така модерно, а и практически вече наложило се изселване за почивка по бреговете на Турция и Гърция, май сме решили да си демонстрираме културата там. И факт е, че сравнявайки отношението към морето на южните съседи с нашето, ние определено не се считаме за морски хора. Много е просто – имаме море, а не му се радваме, не го обичаме, не се грижим за него, и най-вече – малко грубичко – не го използваме.

Като човек израснал на морето, то за мен беше даденост. В детските ми години мислих, че всеки град трябва да си има море. Спомням си, ходейки на екскурзия във вътрешността на страната, и разхождайки се в местния парк, аз неволно очаквах след края на алеята да зърна морето. Всяка градска градина я сравнявах с Морската градина във Варна. И когато живееш във Варна,

а прекарваш ваканциите в Несебър, няма как морето да не е част от теб. Дааа не си представям живота на друго място, но на това ли му се казва морска култура ...

Няма да изпадам в болезнени разсъждения, как цялото ни крайбрежие е погубено от грозните силуети на безумно застрояване; от пошли заведения за демонстрация на деградиращи същества; от най-обикновени битови отпадъци – не знам дали имаме морска култура, но със сигурност нямаме елементарно-хигиенна. Ще споделя възмущението си от липсата на морски транспорт. Най-обикновен междуградски морски транспорт. Разни разходки с лодки не се броят. Моите връстници ще си спомнят за прословутите комети. Опитаха се преди няколко години да ги възстановят, но нещо сметката не излезе. Аз ги пробвах, разбира се. Припомних си детството, удоволствието и удобството да „прелетиш“ от Несебър до Варна за малко повече от час. И да си спестиш рисковано пътуване с автомобил по един от най-натоварените летни маршрути.

Дотук стигнах до извода, че морска култура на Държавата България липсва. Но дали е така с народа й. Морската култура едва ли е умение и желание да хапваме морска храна, културно. Макар, че много се вбесявам по абсурдните начини на приготвяне на определен вид риба. Като рибарска внучка съм научена, че всяка риба си има тертип на готвене и не може да се осквернява улова с разни импровизации, най – често яхниени или салатени.

Дойде ред и на това което ми е най-на сърце аз да нарека морска култура. Това е съвкупността на човека с морето, досега му до него, усещането да си в него. Ще започна от най-елементарното – плуването. Според мен всеки човек трябва задължително да умее да плува. Това, за бога, е животоспасяващо. Но за съжаление тук морската култура отново ни куца. Като дете си спомням вуйчо ми от Несебър – треньор по плуване да казва: "Ние, които живеем на море не плуваме, ние се къпем". Добре че напоследък стана популярно, та голяма част от децата тренират.

След като споменах за плуване, идва ред и на плаването. Разбира се в частния му вид – ветроходството. Моята нова страст, повишена до спортна зависимост от това лято. Но като за начало, съм длъжна да си призная, че в това отношение съм доста морско-некултурна. Не знам защо минавайки през няколко спорта като дете и девойка, не съм направила първи стъпки във ветроходството. Някак си сме се разминали в детството ми, докато не го срещнах на зряла възраст и пламна голямата любов. Болезнена любов, с ясното съзнание за наличие на „морска болест“. И съм живото доказателство, колко може да е упорит човек, и как приоритетите, които си избира са единствената водеща сила, когато искаш да правиш нещо от душа и сърце.

От наблюденията и връзката ми с ветроходството по нашето Черноморие, през последните 7 години, може да се каже, че има известна доза Морска култура. Но както всичко сътворено от хора и нрави, подлежи на усъвършенстване.

.....

Неделя сутрин, 06.10.2019. Продължавам да пиша, с цел да завърша, защото срока приближава.

Прочетох първата си част – никаква редакция. Искам всичко написано да е първично, истинско, излято от душата.

След месец, изпълнен с морски емоции, ще разсъждавам малко по-прозаично над темата, според моето възприятие за морска култура.

Първият отговор на въпроса, който ми хрумна бе – Усещане за море. При мен обаче, е по-скоро Усещане за вода. Тази така необходима златна течност, без която не можем. Където и да отида, каквото и да правя търся Водата. Дали ще е градска чешмичка или ручейче в планината, искам да я пипна, да я усетя, да се „изчистя“. Винаги си измивам ръцете и челото. Все едно се покръствам всеки път. Каква е връзката с морето... Не е имало град, в която и да е държава, и да не потърся морето, реката, езерото. Това ни е като малка традиция със съпруга ми. Винаги отиваме до брега – там където е края или началото Без значение дали е бряг на океан, езеро в парк , златисто-пясъчна лагуна или мидено рибарско плажче на канала. И винаги я докосвам ... водата.

Пак се връщам към нашето море и ежедневието и откривам поредния отговор: Това е начин на живот. Моят живот е неизменно свързан с морето. Както написах в началото, не мога да си го представя без него – елементарно звучи, но това е истината. Защото може и да живееш на море, но то да е далеч от сърцето ти. Моят ритъм на живот е обвързан с морето: от летните плажове, до есенно-зимните разходки в парка; от сутрешния крос покрай брега, до плаване с лодка навътре в морето; от срещите с приятели във вкусен морски ресторант, до вечерните разходки из романтичните улички из Старият Несебър...

Това лято морето ме запозна с много нови хора. Нови, но сякаш съм ги срещала и преди. Както се казва от едно тесто замесени. От пръв поглед се разпознаваме. Всеки път когато попадам на ограничено пространство в морето се удивявам как не ми е тясно и некомфортно, когато си с правилната компания. Среда, с която освен любовта към морето и ветроходството, споделяме и други общи интереси – професия, хоби, спорт, музика. Това е големият дивидент, който получих от изминалите невероятни летни дни. И разсъждавайки по този въпрос, един от новите ми приятели беше казал: „Какво се чудиш, това е вид поведение, което човек проявява независимо дали е на море или не – характер, навици, чувство за хумор“. Неволно намерена дефиниция за морска култура. Морската култура, която ме събра с прекрасни личности.

„Морска култура – какво е това?“ Много отговори, обединени в една единствена дума: Любов. Защото най-лесно се живее, когато си влюбен в избора си как да го правиш. По професия съм строителен инженер и темперамента ми не се връзва с нея, но благодарение на него обичам живота си, и се осмелих да напиша тези редове.

В заключение ще си позволя да изложа откъс от книга, препоръчана ми от един познат ветроходец, за което съм му сърдечно благодарна. Книгата се казва „Империята на моретата“ на Пол Гимър. И този прекрасен писател е написал следното:

„Тези, които наивно вярват, че всичко морско им е чуждо, тези, които си мислят простодушно, че връзката им с морето ще се ограничава винаги с летните къпания и порцията кефал, тези, които искрено си въобразяват, че завинаги и съвсем твърдо са стъпили на сушата, тези, които не знаят, че морската болест е прилепчива като любовта и също тъй неразумна, нека всички те да внимават: океанът е на прага им , а те и не подозират това.“

И нещо като епилог, но не съвсем: Довърших есето минути преди да получа покана за Регата Свобода (импровизирана гонка във Варненския залив) – е как да не съм щастлива.

Благодаря на всички мили хора, с които ме свърза морето.

Мария Табанлиева



ГЕОГРАФИЯ НА ЧЕРНО МОРЕ

Антоанета Георгиева

Черно море е вътрешно полузатворено море. Керченският проток го свързва с Азовско море, а Босфорът – с Мраморно. Чрез Дарданелите комуникира с Егейско и Средиземно море, оттам, чрез Гибралтарския проток – с Атлантическия океан, а посредством Суецкия канал – с Червено море и Индийския океан.

Има бъбрековидна форма и се простира надлъжно между Европа и Азия. На запад граничи с Балканския полуостров (част от Турция, България и Румъния), на север с източноевропейските степи и Кримския полуостров (Молдова, Украйна и Русия), на изток с Кавказ (Русия, Абхазия, Грузия, Аджария и част от Турция) и на юг – с Мала Азия (Турция). В тези си граници, Черно море има площ 436 402 кв. км. и заема 0,12 % от световния океан. Най-голямата му дължина по паралела-43 градуса 12 минути е 1 148 км. Най-голямата ширина по меридиана-31 градуса 12 минути е 615 км. Най-малката му ширина е между н. Сарич на Кримския полуостров и н. Керемпе бурну на малоазийския бряг и е 263 км. Максималната му дълбочина е 2 245 м (южно от Кримския п-ов), а средната – 1 253 м.

В Черно море вливат водите си такива големи европейски реки, като Дунав, Днепър, Днестър, Буг, Дон, Кубан и др. От реките, заедно с валежите, морето получава годишно 559 куб. км. прясна вода – много по-голямо количество от водата, която се губи от изпарение (354 куб. км.). Излишната вода се оттича през Босфора и Дарданелите в Средиземно море. Ако не съществуваше тази връзка, нивото на морето ежегодно би се повишавало с около 1 м. Благодарение на този голям приток на сладка вода, солеността на черноморските води е значително по-ниска от тази на останалите морета. Докато солеността на Средиземно море е от 36,0 до 39,5 промила, средната соленост на черноморските повърхностни води е 17,5. В северозападната му част, където се вливат по-големите реки, тази соленост пада, дори, до 12 промила.

Приливите и отливите в Черно море са незначителни (3 – 8 см). Това се дължи на малките му размери и отдалечеността от Световния океан. Въпреки, че има слава на бурно и опасно море, максималната височина на вълните достига 5 – 6 м, при дължина 70 – 80 м. Средната годишна височина на вълните във Варненския залив е 31 см. Най-спокойни месеци, в които липсват вълни, по-високи от 1 м, са май, юни и юли.

Морето влияе благоприятно върху климата на българското черноморско крайбрежие. Водата се нагрява по-бавно от сушата, но и по-бавно изстива. Поради това, морето е най-топло на повърхността си не през месец юли, както е на сушата, а през месец август. Тогава, край бреговете, повърхностният слой на водата достига температура до +29 градуса по Целзий. Нагрятата, през лятото,

морска вода продължава да отделя топлина, като по този начин, се повишава и температурата на въздуха. Затова, есента тук се характеризира с много ясни, слънчеви и топли дни. През най-горещите месеци (юли и август), средната месечна температура по българското Черноморие е +22,8 градуса. По същото време, температурата в Ница е +23,2, в Генуа и Ливорно - +24,4, в Анкона - +25,7, в Биариц - +19. Това сравнение показва предимството на българското Черноморие пред курортите по Средиземноморието, които се намират на почти еднаква географска ширина. Голямо предимство на българския черноморски бряг има и неговото източно изложение, което дава възможност да се използват и най-ранните слънчеви лъчи.

Заледяването на повърхностните черноморски води през зимните месеци е доста рядко явление и то, предимно, по северозападните му брегове. Най-близко до наши дни е заледяването през 1929 г., когато морето замръзва край българския бряг, на разстояние 20 – 30 км, с дебелина на ледената покривка – до 30 см.

Особеност на Черно море е наличността на голямо количество сероводород, който се съдържа в ниските пластове на водите му. Той се появява на дълбочина под 150 – 200 м и не позволява наличието на живот, заради което, всички морски обитатели се срещат в по-горните морски слоеве.

Цветът на Черно море не е еднакъв. В откритите части той е син до зеленикаво-син. Към бреговете преминава в синьо-зелен и, дори, зелен. При устията на реките се променя в жълто-зелен, повлиян от носения разтворен материал. Прозрачността на водата е различна: край бреговете е до 7 – 8 м, докато във вътрешността на морето достига до 20 – 30 м.

Антоанета Георгиева



Нос Емине

МОРЕТО КАТО РЕСУРС И ИНДУСТРИЯ

Петър Стоилов

Важността на световните океани и морета непрекъснато нараства и засяга всички аспекти на човешкото развитие. В днешната глобална икономика, където пазарите са взаимосвързани, а суровините и готовата продукция се товарят и транспортират на различни етапи от производствения процес, никоя страна не може да си позволи да пропусне възможните печалби, пренебрегвайки морския сектор от нейната икономика.

Моретата и океаните имат възможност да дадат голям икономически тласък на европейската икономика, от която България е част, но трябва да се подхожда и много отговорно към това да се постигне баланс между икономическия растеж и запазването на екологичната среда.

Важно е да разберем всъщност и какво означават две много основни понятия - „синя“ икономика и „синия“ растеж. „Синият растеж“ е цялостна дългосрочна политика на Европейския съюз, която се отнася към създаването на устойчива концепция за развитие на морския и крайбрежния сектор и реализирането на пълния потенциал, с който разполагат моретата и океаните. „Синята“ икономика включва сектори като корабостроене и ремонт, морски транспорт, риболов, крайбрежен туризъм, дейността на пристанищата, обработка на морски ресурси, биотехнологии, добив на суровини и морски ресурси. Според Европейската комисия „Синята“ икономика се оценява на около 750 милиарда евро годишно и тя създава над 5 милиона работни места на територията на Европейския съюз, а за сравнение продукцията на световната „синя“ икономика в момента се оценява на около 3.6 трилиона евро и се очаква тя да се удвои до 2030 г. Според данни от 2018 г. в „синята“ икономика на Република България са заети 102 960 души, което се равнява на 3.4% от всички заети в страната и генерира брутна добавена стойност в размер на 990 милиона евро, което се равнява на около 2.4% от националния брутен вътрешен продукт¹.

Интересно е да се анализират и различните морски сектори, които изграждат „синята“ икономика, в България.

По отношение на сектора „Енергетика“ на територията на българските крайморски общини попадат три находища на нефт и природен газ – „Тюленово“, „Дуранкулак“ и „Българево“. Находищата се експлоатират чрез издадена концесия за добив в полза на „Проучване и добив на нефт и газ“ АД, гр. София.

В акваторията на Черно море са регистрирани четири находища на природен газ – „Галата“, „Каварна“, „Калиакра“ и „Каварна-изток“. От находищата се добива природен газ от концесионерите „Петрокелтик“ ООД, гр. Варна и „Петрокелтик“ ООД, Люксембург.

1 World Bank. 2020. "Bulgaria: Toward Blue Economy Development."

На територията на шелфа и изключителната икономическа зона на Р. България в Черно море към настоящия момент има една площ с действащо разрешение за търсене и проучване на нефт и природен газ („Блок 1-21 Хан Аспарух“ с титуляри „ТоталЕнерджис ЕП България“ Б.В. и „ОМВ Офшор България“ ГМБХ) и една площ с концесионен договор за добив на природен газ (находище „Галата“ с концесионер „Петрокелтик“ ООД). На територията на крайморските общини Шабла и Каварна попада „Блок 1-11 Вранино“, за който е издадено разрешение за търсене и проучване на нефт и природен газ с титуляр „Парк Плейс Енерджи Корп“.



HAN ASPARUH EXPLORATION

Лого на проучвателния проект на ТоталЕнерджис ЕП България Б.В. и ОМВ Офшор България ГМБХ

Според анализ на Световната банка техническият потенциал по отношение на енергийните мощности за производство на вятърна енергия от така наречените офшорни инсталации в Черно море само за България и Румъния е над 100 гигавата, но на този етап тази сфера не е развита, въпреки големия ѝ потенциал.

В световен план са създадени и технологии, които да добиват енергия от морските вълни, но те са в сравнително ранен етап в развитието си, и пред тях стоят множество трудностите – пречки при инсталацията на съоръженията в открито море, повишените изисквания към устойчивост на солената морска вода и неблагоприятни климатични условия, сложната поддръжка и скъпия транспорт на генерираната енергия. За момента в България няма разработени такива инсталации.

Към настоящия момент няма данни за извличане на пясък и чакъл и подводен минодобив в акваторията на Черно море.

Дружествата, които добиват минерални ресурси от Черно море, са

„Черноморски солници“ АД, „М-Поморийски солници“ ЕАД, „Солари 98“ ООД и БСКД „Анхиалски солници“. Всички те добиват кристална морска сол, която се използва за производство на луга за поддържане на пътищата, медицинска луга за целите на фармацевтичната промишленост и физикална терапия, за нуждите на хранително-вкусовата индустрия и крайния потребител.

По данни на Изпълнителната агенция по рибарство и аквакултури (ИАРА), през 2019 г. общият улов на риба и други водни организми от стопански риболов в страната възлиза на 10 330,4 тона, от които 10 269,7 тона в Черно море и 60,8 тона - в река Дунав. По отношение на общият брой на активните рибовъдни стопанства към края на 2019 г. е 700 . От тях, 675 са за сладководни аквакултури, а 25 - за морски аквакултури. През 2019 г. в рибовъдните стопанства са произведени 14 053,4 тона риба и други водни организми за консумация. Най-голямо е производството на риба за консумация от видовете дъгова пъстърва, шаран и пъстър толстолоб. Основният вид от морските аквакултури, отглеждани в крайбрежните акватории на страната, е черната морска мида. През 2019 г. нейното производство за консумация се увеличава с 15,7% на годишна база, достигайки 2 928,9 тона².

Крайбрежният и морският туризъм е най-големият свързан с морето отрасъл по брутна добавена стойност и заетост. Отрасълът генерира брутна добавена стойност в размер на 692 милиона лева и в него работят около 82.5 хил. души, което се равнява на около 2.6% от всички заети в страната и 79% от всички работещи в рамките на „синята“ икономика³.

Секторът на „сините“ биотехнологии също е един от бързо развиващите се и трябва да започне да снабдява пазарите с масови козметични, хранителни и фармацевтични продукти, химикали и биогорива.

В сектора на морския транспорт са заети около 1.83 хиляди души⁴. За България водният транспорт се извършва по Дунавския воден път, а също и чрез Черно море. Така страната ни се свързва с всички европейски страни, през които минава Дунав, а също и с всички морски страни по света. Чрез канала Рейн – Майн – Дунав, който функционира от 1992 г., България има достъп до най-късия воден път от Черно море до Северно море. Според информацията, публикувана на интернет страницата на ИА „Морска администрация“ в България функционират 61 морски пристанища, като 35 от тях (57,4%) са разположени в района на Морска администрация – Бургас, а останалите 26 (42,6%) – в района на Морска администрация – Варна. Според официални данни от Националния статистически институт за 2019г. натоварените и разтоварените товари в морските пристанища са общо 30 997 хиляди тона, а в речните пристанища – общо 4 038 хиляди тона. Част от дружествата, които работят в сферата са –

„Параходство БМФ“ АД, Logistic Group Ltd., Юнимастърс Лоджистикс Ес Си Ес, „Бон Марин Лоджистик“ ООД и други.

Корабостроителният и кораборемонтният сектор е също динамично развиващ се и обхваща 5 основни завода във Варна и Бургас – „Булярд корабоостроителна индустрия“ АД, „Корабостроителница Бургас“ ЕООД, „МТГ Делфин“ АД, „Кораборемонтен завод Одесос“ АД, Кораборемонтен завод „ТЕРЕМ-КРЗ ФЛОТСКИ АРСЕНАЛ – ВАРНА“ ЕООД. Този сектор е допринесъл към българската икономика в размер на 95 милиона евро и в него работят над 5000 души.

Черно море е невероятен ресурс, с който България разполага, и все още има огромен потенциал, който може да бъде реализиран чрез инвестиране в технологии и иновации и чрез създаването на по-добро законодателство и интегрирани морски политики. Развитието на „синята“ икономика на страната ще доведе до устойчиво развитие, запазване на околната среда и подобряване на живота на населението.

Петър Стоилов

2 Годишен доклад за състоянието и развитието на земеделието (Аграрен доклад 2020). Министерство на земеделието, храните и горите

3 World Bank. 2020. “Bulgaria: Toward Blue Economy Development.”

4 World Bank. 2020. “Bulgaria: Toward Blue Economy Development.”

МОРЕ ОТ ЗДРАВЕ

Нурал Джамбазов

Скъпа Меги,

Около сто пъти вече ти споменах за красотата и това, колко младолики са морските хора. Не, не е защото нямат стрес от работата, децата и бита си, а защото морето е един лечебен извор. В това писмо ще ти разкажа за всички лечебни действия, които изпитах върху себе си.

Благодарение на богатия и уникален състав от олигоелементи и минерални соли в морската вода тя е и лечебна, като този вид лечение се нарича таласотерапия. Основните минерални соли са сулфати, карбонати и хлориди. Натриевите хлориди придават соления вкус, а магнезиевите горчивия. Морската вода действа предимно на кожата, като при влизане в морето електролитите навлизат в кожата, най-вече през потните жлези след прекратено потоотделяне, тоест най-ползотворно би било, ако се влезе след сауна. Количеството резорбирана вода е не повече от 5-10мл, но е напълно достатъчно за нуждите на организма. По този начин кожата ни става по-здрава и красива. Освен на кожата, морската вода повлиява и вътрешните органи чрез отпускане на мускулатурата и благоприятства осъществяването на метаболитните процеси.

След като излезем от водата може спокойно да си направим и псамотерапия. Какво е псамотерапия ли – това е лечение с нагрят пясък. Използва се по-често в рехабилитационни центрове, но можем да го направим и сами на плажа: покриваме се с горещ пясък, без главата, и стоим така около 30 минути. Ако изпитаме било то и малък дискомфорт, трябва да прекратим процедурата. Важното е тялото да се загрее добре, при което се подобрява кръвообращението, като йони от пясъка да влязат в тялото ни. Трябва да прием по-голямо количество вода и течности преди и след процедурата, за да не се дехидратираме.

Хубавото на морето е, че дори и въздухът е полезен. Спане на плажа или просто разходка по брега са части от аеротерапията. Чистият, богат на кислород въздух повлиява положително психоемоционалното състояние на човека и благоприятства работата на вътрешните органи.

На няколко места по черноморското крайбрежие – Шабленската тузла, Балчишката Тузла, Варненско и Бургаско езеро, както и в Поморие се образува лечебна кал. Лечебната кал е естествен продукт с органични и неорганични съставки, формираш се при естествени условия от землисти частици, органични и неорганични съединения, чрез химични, биологични и микробиологични процеси. Лечението с кал се нарича пелоидотерапия. Покрай морето се среща така наречената лиманна кал. Тя съдържа железен хидросулфид и сероводород, на който се дължи и характерната миризма. Тя е кремообразна, черна на цвят, хомогенна и с неутрално рН. На тялото ни тя действа неспецифично – чрез

необичайното за нас дразнене, което активира адаптационни механизми, което от своя страна повишава имунната ни реактивност и специфично – чрез химичния си състав. С кал можем да намажем цялото си тяло или само част от него, можем да престоим в кална вана или да я използваме като компрес. Най-често кал се използва за лечение на проблеми с опорно двигателния апарат, като с по-добри лечебни качества е черната кал.



В Поморийските и Бургаските солници се добива също и лечебна луга. Тя е остатъчен продукт на солодобива, като след изпарението на водата остава като гъст маслоподобен жълтеникаво-червен пласт над кристализиралата сол. „Узрява“ за медицинска употреба в периода август-септември. В лугата в концентриран вид се съдържат всички ценни минерали на морската вода и рапата (соленоезерната вода): калций, натрий, магнезий, хлор, бром, сулфати, хидрокарбонати, много микроелементи, органични вещества и др. Може да се ползва по същия начин като лечебната кал, но поради по-голямата си трайност, по-често се влага в редица козметични продукти и дори противопародонтозни пасти за зъби; твърди се, че именно Поморийската луга е с едни от най-добрите лечебни свойства.

Страшно е чувството да докоснеш нещо в морето с крак, винаги си мислиш за медуза, а се оказва обикновено водорасло. Лечението с водорасли се нарича алготерапия и е доста застъпено по спа курортите ни.

Водораслите са едни от най-старите растения на планетата ни и са изключително богати на минерали и микроелементи, които лесно биват усвоени от кожата ни. Употребата им може да бъде: покриване с водорасли, вана с водорасли, могат да бъдат консумирани и да бъдат използвани като съставки в различни козметични продукти. Алготерапията е признат медицински подход от Министерството на здравеопазването на Франция, който хидратира и регулира йонния баланс на кожата, премахва целулитата и реминерализира кожата. Освен всички полезни свойства за кожата, те имат и антиоксидантно действие и забавят стареенето. Използват се в различни диети за сваляне на тегло, тъй като помагат за премахване на излишни мазнини и имат детоксикиращ ефект. Всъщност, водораслите са в пъти по-богати на някои полезни за хората вещества от всичко, което се отглежда на сушата. Например, кафявите водорасли съдържат 200 пъти повече желязо от цвеклото (най-богатия на желязо зеленчук), 100 пъти повече йод от който да е зеленчук и имат 14 пъти повече калций от кравето мляко. Зелените водорасли пък имат над 200 пъти повече керотин от морковите и съдържат биологично активни вещества, като при рибите, като например омега мастни киселини. И това са водорасли, които са характерни и за нашето Черно море.



Регата Пълнолуние

Всички обичаме да събираме топлина и тен на морския бряг. Да, слънчевите лъчи са най-добрият производител на безценния витамин D в нашето тяло, а също и производството на серотонин, който ни прави бодри и енергични. Особено нужни са ни те след дълга и тъмна зима, ако работим в затворени пространства или живеем на север... Но тук нещата са малко по-сложни: излагането на слънчевата радиация е нож с две остриета. Различните типове кожи реагират различно на UV лъчите, като по-тъмните са значително по-защитени от светлите. Едно изследване е показало, че ако по принцип човек носи къси дрехи в летните месеци и е с непокрити ръце и лице през пролетта и есента, то слънчеви бани за по около 9 минути на ден по обяд са напълно достатъчни за да се избегне дефицит на витамин D и същевременно да не се стигне до увреждане на ДНК във всички слоеве на кожата. Приблизително толкова е здравословното излагане на слънце и дълго чаканата ваканция на морето не трябва да ни кара да забравяме това.

Така че, Меги, ако все пак планираш това лято разходки по плажа и по-дълги слънчеви бани, добре е те да са по-рано сутрин или в късния следобед и също да не забравяш, че водата действа като лупа – докато плуваме в морето също хубаво изгаряме. И за да не помрачи нищо ваканцията ти, най-добре е просто да не пропускаш да ползваш слънцезащитния си крем, за предпочитане – водоустойчив и с по-висок фактор.

Морето ни обгръща с любов и здраве. Всеки лъч, всяко вдишване ни подмладяват и успокояват. Всеки един от нас трябва да има място в сърцето си за морето и да го вижда възможно най-често!

Очаквай следващите ми интересни писма възможно най-скоро!

Нурал Джамбазов

МОРСКИ ВЕТРОВЕ

Габриела Янчева

Привет, Алекс,

Чувала ли си за Розата на ветровете? Не, не става въпрос за розата на Малкия принц или някое друго цвете, обрлено от ветрове. Розата на ветровете, наричана още компас на ветровете е векторна диаграма, която обозначава всеки вятър, според посоката от която идва. В миналото ветровете са били изключително важни за препитанието на хората. Трябвало е да познават характера им, кога се появяват, затихват, как влияят на морските течения, рибните пасажи и атмосферните промени. Във вътрешността на страната хората добре познават например топлият и сух фьон, който се спуска от високите планински склонове, но от морските ветрове познават само бриза. А ветровете, които господстват над моретата са много повече, защото по гладката повърхност на водата нищо не препречва пътя им право напред и всяко малка промяна в посоката от която идват, може да носи големи промени. Някои ветрове се отличават само по посоката си и по силата, с която духат. Други са сезонни, срещат се само лятото, след първата половина на месец август или през зимата.

Първи Омир споменава за основните ветрове, подредени според световните посоки: северния бореас, източния еурос, южния нотос и западния зефирус. По-късно Аристотел дообогатява компаса на ветровете с полупосоки, дели ги на зимни и летни, според променящото се положение на залеза и изгрева и ги изобразява във формата на „роза“ с осем лъча. През Средновековието в Европа се стига до такива рози с по 24 ветрови лъча, а наименованията на ветровете пазят в себе си отпечатъка на средиземноморската мореплавателна история: те произхождат от гръцки, латински, арабски и разпространената по-късно през Средиземноморието обща „лингва франка“.

Оказа се, че по българското крайбрежие, макар и произнасяни и употребявани с някои разлики в различните селища, морските хора използват най-вече наименованията на ветровете според розата на ветровете за Черно море, изработена през 1559 година от португалския мореплавател Диого Хомем, която се съхранява в Френската националната библиотека в Париж и се основава на Генузката система от 14 век; това вероятно е спомен, завещан ни от времето, когато венецианските и генуезки кораби са търгували с местното население. Затова, макар и включващи някои типично местни ветрове, днес тези наименования звучат малко чуждо и необичайно за нашите уши и често хората смятат, че такива ветрове у нас не духат.

Преди да ти разкажа за ветровете от „розата“, нека обясня, защо така познатия на всички бриз не е част от нея. Бризът е тих, лек постоянен ветрец, чиято посока се мени постоянно в зависимост от бреговата ивица. Този вятър се поражда от температурните разлики между водата и земята;

земята се нагрява и изстива по-бързо от водата. Затова денем, с изгряването на слънцето, въздухът над сушата първи се затопля и издига нагоре, като освобождава място за въздушните маси над по-хладното море. Така, лятно време, хората на брега се радват на разхлаждащия морски бриз (през зимата това може да не е толкова приятно), а нощем, когато морето започне бавно да изстива, бризът сменя посоката си и задухва от сушата към водата. Както виждаш, тук световните посоки нямат никакво значение и посоката на бриза се мени противоположно. Заради същия този принцип на различна скорост на нагряване на водата и сушата не само в рамките на денонощието, но и на сезоните, а също и заради постоянното действие на бризовете, климатът по крайбрежието е доста различен от този в останалата част от страната. Зимите са по-меки, но пък ветровити, летата не така горещи и по-прохладни, а дъждовете са най-малко, в сравнение с вътрешността на сушата.

Както вече ти казах, за метеоролозите и непосветените, ветровете, които духат по нашето Черноморие, обичайно са западни и северозападни, а през зимата и лятото често и северни и североизточни, но за местните е далеч по-важно да не те хване бонацата, да изчакаш острия да се вдигне, да следиш за щормова сигнализация по рейките на военните, за да не те изненада шквала, колко ще задържи мелтема това лято, кога най-накрая ще спре тоя леванти, върти ли вятъра или е постоянен, дали ще падне вятъра, дали бонети е отдръпнал достатъчно водите... Звучи като цял един друг свят, нали?

Независимо, че ветровете от розата са постоянни и имат едни и същи характеристики, в различните населени места заливи по нашето Черноморско крайбрежие, те може да имат различна сила и роля, заради разположението на заливите и релефа на сушата. Ето най-общо как се наричат ветровете от север по посока на часовниковата стрелка и какво носят те:

Драмудана, (още познат като Драмодана или Трамодана на юг, а по северното черноморие обикновено наричан Борей или Бора) е студен северен вятър, най-често зимен. Предизвиква големи вълни, не толкова опасни. Този вятър е сух, без валежи, но пък носи доста студ, скалите се вледеняват и стават опасни и хлъзгави. Когато Драмудана духа в продължение на няколко дни и постепенно завърта към източния Леванти, идва много лошо време. Ако премине към южняка Серекко – идват топли дни. Познава се кога ще духа по Луната – когато „голямата звезда“ се приближи много до луната. Сигурен знак е още червеният кръг около Луната („харман“).

Друг такъв опасен северен вятър, който обаче духа през лятото е Мелтём (от итал. mal tempo – лошо време) – много силен, който стихва след 1-2 седмици. Този вятър е най-лош за летовниците, понеже както местните казват „обръща морето“ и носи „мъртвите вълни“. Благоприятен е обаче за соларите: когато духа Мелтём, солниците на Бургас и Поморие имат добър добив. Обичайно, Мелтем идва в края на юли, около Илинден (20 юли), когато според морските поверия морето взема най-много жертви и духа целия август. Нарича се още Зарзаливия, Прасковия, Карпузовия и Гроздовия – според плодовете, които зреят тогава.

Грео е североизточен вятър, подобен на Мелтем, защото предизвиква „подводни вълни“; той е и един от най-влажните ветрове, защото идва от откритото море.

Източният вятър-Леванти идва от откритото море и води най-големите вълни. Счита се за доста опасен, затова рибарите не влизат в морето и „мързелуват“, докато спре.

От югоизток духа Серёко (Сирёко, Сиреко), обичайно приятен сух вятър, който вешае затопляне. Наричат го още Мореникът. Известен е като Сироко-Леванти – югоизточен вятър, който духа между Сироко и Леванти и предизвиква големи вълни.

Нотя (Нотия) или Лодос (Лодоз) е южнякът. Не причинява вълнение. Използва се от моряците и рибарите за прибиране в пристанищата, често носи дъжд.

Острият вятър пък е южно-югоизточен и се появява между Нотя и Серёко. Той е опасен и неблагоприятен за корабоплаване и риболов. След него често вали и времето се разваля.

От юг към запад духат Костис, Гарби (Харби), но най-често Бонети (или още Стёря)-югозападен вятър, който обикновено се появява след дъжд. Често духа и като бриз – от десет часа вечерта до десет сутринта. През ранна пролет, когато не спре, предизвиква големи отливи, а това време е най-подходящо за бране на черни миди.

Западният вятър е Майстро (наричан по северното крайбрежието също вечерник или йълдъз). Обикновено се появява от десет часа вечерта до десет сутринта – винаги след дъждове. Той е попълтен вятър, особено за тези, които отплават към Босфора. Има го и като Маистро-Трамондана – северозападен, често започващ след дъжд. Предизвиква вълни и прави пристанищата несигурни. Продължителното му духане през лятото избутва топлата вода навътре и се заема с по-хладка, но по-богата на храна за рибата. Маистро събаря вълната и често след спирането му се получава Бонаца – пълно безветрие.

Липсата на вятър или безветрието, морските хора наричат Бонаца (Бунаца). Затишието най-често се появява към обяд и полунощ, при смяната на посоката на дневния и нощния бриз, но може да дойде и след падането на някакъв друг силен вятър. Тогава морската повърхност е гладка като огледало, а ветроходците казват „хвана бунацата“ и чакат да излезе вятър, за да вдигнат ветрила.

Познати са още:

- БОРАТА (порязът) – силен, северен и студен вятър. За него се разказват легенди;

- ГАРБИ – духа между Нотя и Бонети, южно-югозападен, който често носи дъжд; Счита се за неблагоприятен. Ако се прояви за по-дълго време през

лятото, изгаря посевите;

- МЪРЗЕЛИВИЯТ ВЯТЪР – силен източен вятър, при който рибарите не работят;

- ПАЛАОМЕНИ – северен вятър;

- СТАРИЯТ ВЯТЪР, Топлият вятър, Белият вятър и Турсю – топли, южни ветрове

- Черният вятър – западен, много студен. Счита се за много лош, защото зимата уморява добитъка;

- Ясникът – вятър, който прояснява небето;

Освен безветрието, беда за плаващите под ветрила, както и за всички кораби е шквала – внезапен порив на вятър, който може да бъде много силен, да чупи мачти и да причини сериозен крен на товарните кораби. Може да прерасне в щорм – внезапно разразяваща се буря със силни и разнопосочни поривисти ветрове. Понякога силния щорм може да бъде квалифициран като ураган.

Друга опасност във водата са торнадата. И да, в нашето море такива също има и макар не като онези, които гледаме в новините, и които са отнесли къщата на Дороти, черноморските торнада също могат да бъдат много опасни. Появяват се обичайно през лятото и понякога в привидно съвсем спокойни дни и могат да бъдат наблюдавани недалеч от пълните с хора плажове.

Познаването на ветровете е от съществено значение за прогнозирането на времето, затова хората са търсили знаци, които биха могли да им подскажат какво предстои. Например, ако залезът е оцветен в червено, ще има западен вятър. Когато медузите се изтеглят от брега към морето, птиците се къпят или иларията скача над водата – идва лошо време. При ранна сутрешна роса, ветровият цикъл е нормален. Луната също „издава“ кога ще духа: когато „голямата звезда“ (планетата Венера, вечерница или наричана още йълдъз) е много близо до луната или пък когато около луната има червен кръг.

Има много митове, свързани с ветровете, споменати в гръцката митология, както и орфическите химни – възпяти са с молитвена песен. Такъв е Борей в „Илиада“: Ахил полива с вино загасналата погребална клада на Патрокъл и моли бог Борей да разгори огъня. Името му се споменава в много митове, което говори за широкото влияние, което природните стихии оказват върху фолклора и местните народи.

Габриела Янчева

ВИДОВЕ ЯHTИ

Бруна Мартинс

МАЛКО ИСТОРИЯ:

Ветроходната яхта започва да се използва с цел развлечение на важни и богати личности в Англия след като Чарлс II, който се намирал тогава в Холандия, бил поканен да заеме английския трон. Върнал се в Англия с много бърз за тогавашното време ветроходен плавателен съд. Новият крал решил да запази транспортното средство, тъй като много обичал да плава. Оттогава британската монархия притежава своя кралска яхта.

Наименованието произлиза от нидерландската дума "jagen", която означава лов или преследване и първоначално се отнася до леки, бързо, плаващи кораби, които военноморският флот на Нидерландия използва за преследване на пирати.

За радост, днес всеки обикновен човек може да се възползва от удоволствията на яхтата, било тя моторна и/или ветроходна, в морета, реки и езера, за спорт или развлечение.

КАКВО СЕ НАРИЧА ЯHTА?

Яхтата, това е плавателен съд с корпус, борд и рул (кормило), който обичайно е снабден с мачти и ветрила, но може да бъде задвижван и само от мотор; може да има една или повече палуби, кабини (каюти) с удобства за настаняване през нощта, както и други жилищни и битови помещения, също машинно отделение и мостик за управление, ако е по-голям; притежава добри естетически качества и в най-общия случай е предназначен за индивидуален туризъм и/или спортни състезания.

У нас яhti се наричат и швертботните ветроходни лодки, които имат дължина под 10 метра, нямат палуба и не разполагат с каюта. Особено популярни за деца и младежи са лодките клас Оптимист (най-масовият ветроходен клас в света), Кадет, Лазер 4,7 (като Лазер радиал и Лазер стандарт са олимпийски класове), Фин, 420 и 470 (олимпийски клас), за които се организират държавни първенства в България, като доайенът сред тях у нас е смесената гребно-ветроходната лодка Ял (в случая Ял 6). На английски език тези класове ветроходни лодки, както и всякакви малки моторни, надуваеми и спасителни лодки се наричат с общото наименование динги (dinghy), но истината е, че тази терминология за дингитата у нас не е напълно уточнена.

КЛАСИФИКАЦИЯ

Конструктивно ветроходните яhti могат да се класифицират по няколко основни показателя: по формата и броя на корпусите и по стъкмяването (вида и броя на ветрилата), и по броя на мачтите.

Видът на корпусите се определя от вида на кила и формата на шпангоутите

(вертикално сечение на корпуса, без кила).

Киловите яhti имат неподвижно закрепен баластен кил, който осигурява по-голяма устойчивост на яхтата, пречи ѝ да се преобръща и намалява дрефта (отнасянето по вятъра и течението), но пък поради по-голямото газене е неподходящ за плитки води и реки. По формата си кила може да бъде цял, плавников и булбил. Днес най-широко приложен е плавниковия кил.



Килови яhti

От тип швертбот са яхтите, които вместо кил имат подвижен шверт. Както споменахме, те обикновено са по-малки по размер, но има и изключения, като по атлантическото крайбрежие на Франция все повече се строят океански шверботи. Поради подвижния шверт могат да плават в по-плитки води или при подходящ вятър да намаляват съпротивлението на водата, чрез издърпване на шверта, но устойчивостта им е по-малка. При спортните шверботи „окапачването“ и „откапачването“, т.е. преобръщането на лодката с мачтата надолу и изваждането ѝ обратно над водата е част от задължителната подготовка на състезателите.

Основните форми на корпуса са: кръгъл, трапецовиден ъглов, тип шарпи, U-образен, V-образен и S-образен, което определя и вида на шпангоутите (силовата конструкция, „скелета“ на корпуса – ребрата и напречните греди) S-образните се използват най-често при конструирането на яhti с цял кил. През последните години се използва комбинираното приложение на различните по форма шпангоути: U-образните за носа и кърмата и кръгли или трапецовидни за средната част на корпуса. В зависимост от броя на корпусите яхтите могат да

бъдат монокорпусни – с един корпус, катамаран – с два корпуса, тримаран – с три корпуса. В последните години все по-голяма популярност при скоростните състезателни яхти си печелят фойл-яхтите катамарани и тримарани, които при набирането на висока скорост буквално се вдигат над водата и започват да „летят“, опирайки се на нещо като тънки и дълги игли с плавници.

В зависимост от броя и вида на ветрилата (или стъкмяването) яхтите най-общо са:

- Кет – яхта, снабдена само с едно ветрило, наречено грот. Ако гротът е с триъгълна форма, яхтата е бермудски кет. Може да бъде още гафелен кет или хуари кет.
- Шлюп – яхта, която освен с грот е снабдена с още едно или две предни ветрила, наречени стаксел или генау и кливер (такива ветрила са и спинакера или джинакера).
- Тендер – яхта снабдена с три предни ветрила. Третото ветрило се нарича топ стаксел.

Според броя на мачтите си яхтите са едномачтови, двумачтови, тримачтови и многомачтови, като тези с повече от една мачта обикновено се наричат ветроходни кораби, а на английски „tall ships“.

Яхтите могат да се различават и по своето предназначение: те могат да бъдат спортни и туристически, туристически луксозни, да са конструирани за крейсерски или презокеански плавания, да се ползват за изследователски или учебни цели. В днешни дни почти е отпаднала употребата на яхтите като кораби за пренос на пътници и товари с редовни маршрути.

При туристическите яхти се дава предимство на комфорта на пасажерите и екипажа, улеснява се управлението им и се повишава устойчивостта на яхтата, за сметка на по-малка скорост. При състезателните с предимство е развиването на максимална скорост и добра маневреност, чрез олекотяване за сметка на битовите удобства и максимално изчистената палуба, подsigуряваща бързото придвижване на екипажа по нея.

В България особено масов клас монотипни килови яхти от 70-те години на 20 век и до днес са четвъртонниците Конрад 25Р (Conrad 25R) или още Петерсон, по името на дизайнера им, които са се произвеждали в Полша. Дължината им е около 7,64 м, газят 1,56 м, имат кубрик и една обща каюта в трюма и са за екипаж от 3 до 5 човека; предлагали са се в туристически и спортен вариант. Във флотилията на България тези лодки все още преобладават и се правят опити за възстановяването на производството им.

Видове яхти:

1. Спортен крайцер – яхта с единична палуба над корпуса и жилищни помещения отдолу.
2. Sport Bridge – яхта, която има площ с контролна станция и място за

сядане, и отдиш в горната част на надстройката, която осигурява видимост навсякъде около плавателния съд.

3. Моторна яхта – много-палубна, с голяма вътрешна основна палуба. Голяма яхта, която се задвижва с мотор.

4. Трипалубна – яхта, която притежава 3 нива жилищни помещения и е дълга повече от 36 метра.

5. Мега яхта – яхта, която е дълга повече от 24 метра.

6. Sportfish – яхта предназначена за риболов. Притежава голям кокпит, обособено място за съхранение на въдици и стръв и за улова за деня. Имат по-голям мощни мотори от туристическите моторни яхти.

Бруна Мартинс



Регата на килови яхти

СУЕВЕРИЯ В МОРЕТО

Михаил Денев

Какво е суеверие? Понятието идва от старобългарска дума “суе”, означаваща напразно, напусто, безсмислено и безполезно. Суеверието е празна вяра, на която хората остават подвластни. Що се отнася до суеверията в морето, те несъмнено са толкова много, че едва ли ще мога да ви разкажа за всички от тях.

Знаете ли, че повечето капитани имат свои собствени суеверия и ритуали, без които в никакъв случай не биха тръгнали да плават? Колкото и странно да изглежда този факт на някои от вас, не трябва да забравяме, че морето всъщност е една стихия. Тази стихия се опитва по всякакви начини да потопи плавателния съд и моряците несъмнено стигат до момент, в който предпочитат да се вслушат в „мъдрите думи“ на по-опитните от тях или да се доверят на шестото си чувство за нещата. Все пак до голяма степен суеверията произлизат от вече преживени събития и то не винаги с благоприятен изход. Точно затова, миналите през тези изпитания на живота хора, са склонни да повярват в свръхестествените сили, като припознаят някои от суеверията и за свои.

Нека се върнем назад във времето, когато Колумб е кръстосвал моретата и океаните. По негово време плаването се е осъществявало единствено на ветрила и съответно екипажът е бил изцяло зависим от вятъра. Едно от най-разпространените суеверия е било това за свиренето с уста на борда. Смятало се е, че ако се свирека, вятърът спирал и корабът оставал на едно място в продължение на дни и седмици. По-късно това суеверие се променя точно обратно, а също някои моряци чешат мачтата, за да привлечат вятъра. Не по-малко разпространен е бил и предразсъдъкът за жена на борда. Качването на жена на борда, както и участието на жени в строежа и поддръжката на плавателния съд, е било сигурен знак за лоша поличба. Разбира се, това суеверие не е валидно в днешни дни, като даже за имена на плавателните съдове се избират най-често женски имена. Едно много интересно за мен суеверие, което наскоро бях прочел в интернет, е лошият късмет, който носят бананите на борда. Дали заради мита за опасност от подхлъзване на бананова обелка или нещо друго, ще разберете в следващите няколко реда. Това суеверие датира от стотици години в историята на корабоплаването. Но защо? Смята се, че когато има банани на кораба, улова на риба е нищожен. Това е така, заради историята на рибар, който през 1700 г. пренасял банани на кораба си през Карибите. Той толкова бързал да се прибере, за да не се развалят бананите, че не успял да улови достатъчно количество риба. Другата причина за това суеверие е, че бананите предвещават потъване. Преди по морските търговски пътища много кораби са потъвали и след като бивали открити, се разбирало, че те са пренасяли именно банани.

Ето какво разказаха няколко капитани – рибари и ветроходци:

- Никога не тръгвам на заден ход; никога не отплавам в петък; на дълго плаване трябва да се почерпи дядо Нептун с ром; автопилот винаги да завършва на 7 (сменя през 10 градуса); на 44 градус се моля на ангела хранител; преименуването на корабите носи лош късмет; котките на борда носят късмет; когато съм тръгнал да се прибирам от риболов към пристанището, не се връщам да ловя риба, дори и колегите да съобщават по радиото, че наблизил се е появил голям пасаж.

Михаил Денев



Пристанищен буй

КРЪЩЕНЕ НА ЯХТА

Лилия Атанасова

Скъпа Миме,

Пиша ти отново за нещо супер интересно, а именно кръщение на море, смяна на името на яхтата. Това е един от най-важните ритуали, правени в морето.

Когато мине завладяващият момент на еуфория от покупката на нова лодка, идват останалите отговорности, свързани с кръщаване, регистрация и поддържане. Почти всички хора не се замислят особено за тези неща. Независимо какъв е плавателният съд – малък или голям, яхта, надуваема лодка, RIB-лодка, лодка за риболов с бордови или извънбордови двигател и т.н., животът му започва с кръщаването. Хората ще познават лодката и ще я наричат с името, което ще ѝ се даде, затова трябва да се помисли добре. Сега, тя е член на семейството, особено за големите любители на този тип превозни средства, затова трябва да се отнасят с внимание към нея. Това всъщност, Миме, идва от дълбока древност, свързано е със суеверия, касаещи съответното име и съдбата, което предопределя то. По-вещите в занаята вярват, че не е хубаво да се променя първоначалното име на лодката.

Така че, първата работа трябва да бъде свързана с трудния избор на име. То може да се асоциира с най-различни неща. Най-често те са свързани с ежедневието, характера, хобито, семейството, децата или приятелите на собственика. Като се замислим, това са и най-предвидимите неща. Естествено, може да се прояви оригиналност и креативност, подбирайки нещо коренно различно или екстравагантно. Може също, ако лодката е фирмена или собственост на институция например, да се използва корпоративно име или девиз. Много често и от суеверие яхтите имат женски имена. Каквото и да е, то трябва да бъде хубаво, звучно, представително и най-важното – уникално, понеже то ще бъде нашата гордост пред другите. С това име, ще се свързана нашата личност, бизнес, семейство и др. Пример за екстравагантно име, което всеки е чувал е „Черната перла“. Нашето също може да е подобно, защото то ще представя нас. Друга опция също е яхтите да носят имена на конкретна тематика. Така например, може би от астронавигацията, в Яхт клуба във Варна са кръщавали яхтите само с имена на звезди, като „Кор Кароли“, „Сириус“, „Проксима“, „Стела Поларис“, „Каприкорн“, „Андромеда“ и т.н.

После следва подготовката на тържеството за кръщаването на лодката, в което централно място заема добре познатия ритуал със счупването на бутилка в борда на лодката или в специално спуснатата за целта котвена верига, като разбира се внимаваме да не повредим корпуса ѝ. Някои свързват този ритуал с поверието, че така се гонят зли сили и недоброжелатели. Кръстницата задължително винаги е жена. По традиция, бутилките за кръщането винаги са две. Първата бутилка се чупи от кръстницата, която трябва с един удар да я

разбие в лодката – ако не успее от първия път, това се счита за лоша поличба. Също, удара трябва да е много добре съобразен и да се премежи няколко пъти, за да не се пропусне котвената верига, тогава, когато корпуса не е железен. Гърлото от тази счупена „кръщелна“ бутилка може да се запази като сувенир на борда. Втората бутилка, разбира се, е за гостите. Понякога, в основата на мачтата се вгражда или слага монета, която да носи късмет след кръщението.

Ако пък се налага да се смени името на някоя лодка, то трябва внимателно да се премахне и изнесе всичко на яхтата, свързващо я със старото име, като чинии, чаши, корабни дневници, бележки, разписки, фактури, корабни часовници, гравирани табелки, лепенки, залепени или гравирани букви и др., за да няма никакви следи. Тогава се произнася и специална реч, Нептун да ни прости за всичко каквото е правила лодката преди в неговото царство, под старото си име. Това е като опит за омилостивяване на Нептун, задето по някаква причина ни се налага да сменим името на яхтата, за да се покаже добра воля и да не изглежда, че с измама искаме да се отървем от евентуално натрупаната предишна „лоша карма“ на лодката.

В крайна сметка обаче кръщението е ритуал на радост и празнуване на новата ни придобивка, която обещава нови приключения, стил на живот, разрастване в бизнеса или нещо друго хубаво за нас. Естествено, не е хубаво да се пренебрегва и по-нататъшната поддръжка на лодката, защото освен хубаво име, тя трябва да има и достойна визия. Трябва с любов и постоянство да се грижим за изрядността на всяка нейна част – от моторния двигател до палубата, мачтите, ветрилата и такелаж.

Поздрав: Твоята вярна приятелка Лилия

Лилия Атанасова



КАК СЕ КРЪЩАВАТ ЛОДКИТЕ?

Гергана Дърлева

Кръщаването на плавателните съдове има дълга история, като най-древни примери за това са античните бойни кораби. В днешно време името на лодката е неразделна част от нейната идентичност и визия, и я свързва със собственика. Богатството на имена се простира от забавни и закачливи имена до семейни традиции и лични отношения. За разлика от днешно време, през античността традициите са били съвсем различни и са повелявали името на кораба или лодката да показва неговата функционалност или преклонение пред божествата.

Първите сведения за кръщаване на кораби са документирани около 1500 г. пр. Хр. Макар че „Арго“, корабът на Язон и Аргонавтите от гръцката митология е често споменаван като най-ранно именуван кораб, египтяните са кръщавали своите плавателни съдове много преди това. „Рамзес II, който умилостивява Атон“ и „Аменхотеп II, който направи могъщи Двете Земи“, са само част от списъка с имена. По-рядко са били кръщавани на животни или за възхвала на някой владетел.

В Древна Гърция всички имена на плавателни съдове са били в женски род, така че обичайната употреба на „тя“ (“she”), когато говорим за лодка или кораб, има дълга история. Всъщност не винаги са били използвани женски имена, но винаги думите са били в женски род. Произходът на тази традиция се свързва с умилостивяването на боговете. Древните моряци са вярвали, че представяйки на Посейдон плавателните си съдове като женски същества, богът на морето би бил по-благоклонен към тях и тяхното плаване.

В днешно време традицията е запазена и най-често срещаните имена на лодки са женски, на техните кръстници. Задължително преди кръщенето е всички вещи в лодката, които носят старото име, да бъдат премахнати или сменени – корабни дневници, табелки, стикери, фактури, чинии, чаши. За ритуала се предвиждат две бутилки шампанско. Едната се отделя за жертвоприношение към бог Нептун – кръстницата изнася реч и излива бутилката в морето. Втората бутилка се счупва в корпуса на лодката. Традицията с шампанското е британска, докато гърците са поливали палубата със зехтин. С времето към зехтина прибавили и вино по простата причина, че то напомняло човешката кръв. Преди разбиването на шампанското има предвидени кратки речи на официалните лица - при корабите на главния инженер по строителството или на конструктора, както и на собствениците, а при лодките - на кръстницата. След счупването частта от гърлото на бутилката, която остава вързана за въжето, се прибира в специална кутия и се съхранява на най-видно място на борда на самия плавателен съд.

Различните народи изпълняват най-различни ритуали при кръщаването на лодките. Японците нямали практиката да правят кръщене с вино или

светена вода. Вместо това те изработвали специална сребърна брадва, която връчвали на собственика на кораба. С нея той прерязвал въжето, което държало плавателния съд вързан за пристанището, а след това я пазел на специално място на борда. В началото на двайсети век индийците имат друга традиция при кръщаването на кораби. Млада и доблестна жена трябвало да разбие в тялото на голямата лодка кокосов орех.

Гергана Дърлева



ЯХТЕНО ОБЛЕКЛО

Лилия Атанасова

Скъпа Миме,

Днес аз сбъднах една своя мечта, а именно да се кача на ветроходна яхта.

Преди качването си на борда, бях получила инструкции относно облеклото, с което трябва да съм. Но се оказа, че не съм екипирана достатъчно добре. Белият панталон и моряшкото райе в синьо и бяло на борда просто се оказаха крайно неподходящи. Именно защото там, където сядаме, другите могат да стъпват, белият панталон на края на деня не изглеждаше особено чист.

Капитанът на яхтата ми обясни, че независимо през кой сезон реша да плавам, задължително трябва да съм с дълъг ръкав от изкуствена материя, блуза или кафтан/туника от лека материя: хем да пази от слънцето, хем и от вятъра, а пък ако захладнее няма да е толкова студено, колкото ако съм просто с тениска. Защото в морето е доста по-студено, а лятото от слънцето се изгаря толкова много, че никакви слънцезащитни кремове не могат да помогнат. В по-студен сезон, хубаво е да имаме отгоре върху блузата щормово яке или поларен гащеризон, върху които задължително трябва да имаме и друг специален гащеризон, чрез който изпотяването ще е малко вероятно.

Аз лично най-харесах сухия костюм, въпреки че както каза капитана, този костюм е предназначен най-вече за състезателите на малки лодки, които имат нужда от цялостна защита от мокрене, пръски и заливане с морската вода, защото бордовете на лодките им са съвсем ниско до водата, а и често се преобръщат. Латексовите чорапи на ходилата на този костюм, както и маншоните на врата и китките, не позволяват водата да навлезе вътре, дори в случай на падане зад борда. Трислойната му дишаша мембрана предоставя нужния комфорт при продължително излагане на вода, а подсилванията на коленете и седалището не позволяват протриване на материята.

Ако не се налага да сме облечени чак в „сухо“, трябва да сме обути с меки, кожени обувки за лодка. Тези, тип мокасина са класика. Те предпазват пръстите, имат гъвкави подметки, които улесняват движенията, събуват се и се обуват лесно. А на лодката често се налага да се събувате боси, затова това е важно. В никакъв случай не трябва да слагаме обувки с черни подметки, защото могат да оставят следи по палубата, както и такива с грапави подметки – могат да оставят драскотини. Естествено – токчета, платформи и подобни модели, не са никак за препоръчване, дори и на яхтите от най-люксов клас, защото това е въпрос на добра култура и неспазването на това правило не се толерира.

На ветроходните яхти, а и на моторните лодки духа доста. Затова не трябва да рискуваме да подаряваме на морето романтичната си капела. Най-добре ще е да имаме платнена шапка с козирка и с връзки или пък снабдена

със специална щипка с шнур, за да не излети през борда. Друг вариант е класическата бейзболна шапка с козирка, която застава плътно на главата. Все пак, яхтата бавно забавя ход и сменя посока, така че възможността да спрем и да се върнем за шапката е малко вероятна.

Очилата пък, скъпа ми Миме, са нещо също толкова изключително важно, което ще е хубаво да вземем на борда. Трябва да ни пасват добре, т.е. да не са широки, защото могат да паднат, докато се навеждаме и движим из яхтата и да се счупят. А нека сега споделя и една интересна хитринка, която научих по време на плаване. Ако си вземем очила с поляризация ще е супер, защото цветовете на морския пейзаж, който ще виждам през тях, ще са wow!

Мила приятелко, трябва да знаеш, че и ръкавиците са също от голяма необходимост на борда на спортната ветроходна яхта, но не какви да е, а такива с изрязани в края пръсти – поне на палеца и показалеца, за по-голяма чувствителност заради възлите, но с покрити фаланги, за да не се протриват от въжетата, и да са от лека и гъвкава мрежеста материя, която не причинява умора на ръцете и по възможност лесно съхне. С такива ръкавици екипажът може да отреагира по-бързо и по-добре на променящите се условия.

Хубаво е също да се ползва непромокаем спортен сак за багажа, техниката и документите, които са ценни – така няма да се страхуваме, че ще се повреди нещо от пръските на водата или че ако падне зад борда, ще се намокри и потъне. Могат да се ползват плаващи калфи за телефони, поплавци за ключове и дори за слънчевите очила. И не трябва да се забравя слънцезащитния крем – за всички части от тялото, които остават непокрити.

Ако някой път и ти решиш да се впуснеш в приключението по вода и спазиш моите съвети, ти гарантирам едно прекрасно и изпълнено с истинска емоция приключение.

Поздрави от твоята вярна приятелка Лилия!

Лилия Атанасова



ПОВЕДЕНИЕ НА БОРДА

Габриела Янчева

Здравей, Алекс,

с нетърпение очаквах да ти пиша, днес имахме вълнуваща среща с двама варненски ветроходци – Лъчезар Братоев и Павлин Надворни. Те участват активно в национални и международни регати. Имат богат опит във ветроходното плаване и много спечелени победи. Двамата спомагат за развитието на ветроходството и организирането на състезания.

Ветроходството не е лесен спорт, изисква напрежение, непрекъснато внимание и съобразяване с вятъра. Изборът на правилен маршрут има голямо значение за развитието на състезание например. Вятърът е непредсказуем и в последния момент може да смени посоката и силата на духане.

За да успееш да се подготвиш, е необходимо да имаш основни познания за навигация, морето и знания за местните метеорологични условия. Ако за първи път се качваш на борда на ветроходна яхта, ти препоръчвам да прегледаш предварително терминологията, никога не е излишно. Проучи шкотите, поворот – смяната на халса, генау, грот. За капитана ще е голямо облекчение и ще бъде сигурен в теб. Независимо от това винаги го слушай и по възможност не го ядосвай много, защото има право да те заключи, ако буйстваш.

Не забравяй, че капитанът разчита на теб и задачата, която ти е поставил. И ако трябва да скочиш от лодката на пристана, за да опънете въжето – го правиш. От съществено значение е да бъдете екип, независимо колко много обичаш индивидуализма си или различния си характер. На яхтата няма много място за тях, както и за излишен багаж. Няколко непознати души делите около 20 квадратни метра пространство, около 100 литра вода, храна и отговорности. Когато всеки знае какво да прави, това много улеснява плаването. Допълнителен бонус е доброто отношение и толерантност, грижата един за друг.

Не се паникьосвай, следващият важен урок! Екстремната ситуация не пита колко опит имаш, понякога няма вятър, понякога вали и гърми. Просто го приемаш. Нещото, в което съм сигурна, обаче е, че гледката е безумно красива. Дъждът, светкавиците и гръмотевиците в морето са величествени. Има моменти, в които е скучно. Пече слънце, няма вятър, ветрилата са прибрани и лодката се движи на мотор. В такива случаи бъди търпелива. Точно тогава може да видиш нещо неочаквано. Ще има моменти, в които се чувстваш като в поетичен разказ, но морето има свой характер. Най-неочаквано излиза вятър, който позволява движение на крен със скорост над 6 възла...

За сигурен прогрес в обучението и плаването се цели във вземането на бързи решения и уменията да импровизираш. Старай се постоянно и непрекъснато да се контролираш, да разпознаваш опасността и да цениш хората. При необходимост бъди самостоятелна, независима и упорита, но

трябва да можеш и да се подчиняваш. Открий без притеснение границата на възможностите си и когато изглежда, че няма повече начин да избегнеш неприятностите, помисли преди да се откажеш напълно. И дори тогава не се отказвай!

Твоя: Габи

PS: не зная, дали вече си отказала цигарите, но имай предвид, че те не са добре дошли на борда. Никой няма да се зарадва на прогорено ветрило или белег от незагасена цигара по палубата, а пепелници не се намират. А ако излети фас зад борда, капитанът като нищо ще те прати да си го гониш в морето

Габриела Янчева



МОРСКА БОЛЕСТ

Михаил Денев

Колко от вас са имали възможността да се качат на лодка? А на катамаран или яхта?

Предполагам, че дори и да не сте преживявали подобно приключение, силно ви се иска да опитате. Горещите летни дни, в които бризът е единственото ни спасение, ако сме навън, ни карат все по-силно да желаем разходка в морето. Разбира се, тя задължително трябва да включва скачане и плуване в морето. Представихте ли си го? Всичко в мислите ни изглежда съвършено, но много от вас изобщо не подозират, че на пръв поглед перфектният следобед, може да се превърне в страшно неприятен и мъчителен. За да не ви се налага да минавате през ада, ще ви обясня какво представлява морската болест и как да предотвратите нейната поява.

Всъщност морската болест представлява кинетоза. Това е синдром от оплаквания, които се появяват по време на движение – най-често при морски, автомобилен и въздушен транспорт. В нашето тяло има стройна система на равновесие – цяла армия от рецептори изпращат информация, до главния мозък, какво е нашето положение в пространството. Там тези данни се обработват и се подават сигнали за заемане на тази позиция, която ще ни държи стабилни и в равновесие. Когато организъмът ни е подложен на необичайни условия като висока скорост, въртеливи движения, бързи ускорения и рязко спускане или изкачване, мозъкът ни не винаги успява да реагира мигновено. При плаване тялото ни изпраща разнопосочни сигнали. От една страна центърът за равновесие във вътрешното ухо и очите ни сигнализират, че се движим, а от друга, обаче, рецепторите от мускулите и ставите показват, че стоим неподвижни. Основната теория е, че мозъкът ни приема тази двусмислена информация като знак, че сме се отровили. Затова и първичната реакция, която следва е гадене и повръщане, с което да премахнем отровата от тялото. Другата теория е тази за стимулацията на вагусовия нерв от движенията на околомочните мускули. Трикът, който може да използвате, ако пътувате, е да не се фокусирате върху даден обект. Оставете на очите си да изследват обширния хоризонт пред вас.

При кинетозите сериозна роля играе това дали по начало сте предразположени към тях. Знаете ли, че около 33% от хората имат оплаквания при пътуване от всякакъв тип, а 66% споменават за неразположеност при тежки транспортни условия. Тази реакция, която движението поражда, е по-често срещана при жените и силно се влияе от ендокринната им система. Поради тази причина по време на бременност оплакванията обичайно се засилват. Състоянието се наблюдава често и при деца, заради недостатъчно зрялата им вестибуларна система. След всичко казано едва ли сте предполагали, но съществуват и хора, при които чувствителността на центъра на равновесието във вътрешното ухо е по-слаба и никога нямат подобни оплаквания.

Кои са основните симптоми?

- Повишено слюноотделяне, прилошаване, гадене и повръщане;
- Пребледняване на лицето, изпотяване със студена пот;
- Главоболие, световъртеж, повишена чувствителност към миризми;
- Потиснатост, отпадналост и сънливост – последното успешно се използва от всеки родител – люлеенето на малкото дете улеснява заспиването му;

В някои случаи, ако знаете как правилно да се подготвите, спокойно можете да избегнете необходимостта от медикаменти. Ето и няколко съвета от мен:

- Наспете се добре – когато знаете, че ви предстои пътуване, си осигурете пълноценен сън.
- Нахранете се, но не прекалявайте – двете крайности (празен или препълнен стомах) биха ви влошили състоянието.
- Хидратирайте се добре през цялото време.
- Дръжте главата си покрита през цялото време – фактори като директен вятър, студ и прегряване само ще утежняват състоянието ви.
- Носете си есенциални масла – маслото от мента има доказани свойства при борбата с гаденето – няколко капки върху памучен тампон могат да се окажат от голяма полза и да ви облекчат.
- В плавателния съд най-слабо се усещат клатенето и вибрациите ако стоите по средата. Ако лесно ви прилява, избягвайте носа и кърмата.
- Фактори като тютюнев дим, алкохол и стрес улесняват появата на морската болест.

Ако информацията, която ви предоставих, не ви помогне и тежестта на симптомите го изисква, най-добре ще е да се посъветвате с УНГ- специалист или невролог, който да ви предпише подходящи медикаменти при пътуване. Морската болест е състояние, в което може да останете и няколко часа след слизане от плавателния съд. Това, разбира се, не трябва да ви спира да прекарате уникални моменти с близки и приятели, а просто да имате едно на ум, какво може да ви сполети, и да сте готови да му се опълчите по най-ефикасния начин.

Михаил Денев

ВЕТРОХОДСТВО

Лилия Атанасова

Скъпа Миме,

Сега ще ти разкажа малко за преживяването ми на борда на ветроходна яхта.

Още при качването си усетих прекрасно вълнение... Мечтата ми да се кача на яхта и то не каква да е, а на ветроходна, се сбъдна. Но не само се качих на ветроходна яхта, а и се обучавах на ветроходство в курс за начинаещи на "Ветроходна академия Кор Кароли" (www.corcarolisailing.org). С групата ми прекарахме едни от най-интересните дни в живота ми. С помощта на чудесния ни инструктор научихме доста нови неща, а именно частите на такъв тип яхта и как се управлява.

Миме, знаеш ли, ветрилата, които винаги са ни възхищавали, си имат имена. Предната част на корпуса на яхтата е нос, а задната – кърма; страничните повърхности на корпуса се наричат бордове. Кой е ляв и десен се определя, като се гледа от кърмата към носа. Двигател на яхтата са ветрилата и не е правилно да се наричат платна. Всяко от тях има различно име – грот, генуа (стаксел), спинакер, бизан и др. Мачтата е прикрепена към палубата с помощта на щагове и ванги, които осигуряват нейната надлъжна и странична устойчивост. Към подвижният такелаж спадат още т.н. фалове – за вдигане и спускане на ветрилата, шкотите – за управлението им. Най-предното ветрило е генуа или стаксел, а това зад мачтата – грот. Яхтата има котва, която я удържа на място и рул или шурвал за управление, разположен в задната част.

Когато вятърът духа в левия борт, казваме, че яхтата плава на ляв халс и обратното. Смяната на курса от ляв към десен халс се прави чрез повороти или хората, които не разбират от ветроходство казва, че лодката завива. Поворотите могат да бъдат „поворот оверщак“ – когато пресичаме линията на вятъра през носа на яхтата, и „поворот фордевинд“ – линията на вятъра се пресича през кърмата. Но най-ми беше любопитно кой е основният фактор за управление на силата на вятъра и сега ще ти го обясня, защото от това зависи безопасността на плаването. При по-силен вятър се намалява ветрилната площ или като се сменят ветрилата с по-малки, или с рифоване – намаляване на опънатата им площ. Съпротивлението на подводната част и на руля също оказват влияние върху скоростта и управлението.

На борда на всеки плавателен съд има радиостанция, чрез която различни кораби, яhti и рибарски лодки обменят информация. При излизане от пристанището, капитанът или някой от екипажа трябва да сигнализира за намерението си, че ще излиза от територията на пристанището и до къде смята да плава. На борда на всяка яхта задължително има и съответния за позволения брой екипаж и пасажери брой спасителни жилетки за непредвидени ситуации и за безопасност.

Скъпа приятелко, когато бях на борда на яхтата забелязах, че не бяхме единствените в морето. Целогодишно в морските води влизат и млади спортисти ветроходци. Това са деца и юноши от 7 до към 18 годишна възраст, със своите малки лодки с ветрило. Едните, по-малките се наричат „Оптимисти“, а по-големите „Лазери“. При срещата ни с тях ние трябваше да намалим своя ход, за да ги предпазим и да не се сблъскаме, защото макар и вече опитни ветроходци, малките моряци са още деца и може да се объркат в някое решение. От друга страна в близост до пристанището навлизат и рибари с лодки, които на свой ред трябва да дадат предимство на нас, защото техните лодки са на мотор, а ние плаваме под ветрила. Всичко това – основните правила за движение по вода както и основите на ветроходството и различните възли се изучават в нещо като морски шофьорски курс. Накрая, успешно преминалите теоретичната и практическа част на курса могат да положат изпит в Морска администрация и да придобият свидетелство за шкипер. Или с други думи Водач на кораб до 40 бруто тона по море или приблизително до 18 м дължина на плавателното средство. Без тази „морска шофьорска книжка“ никой няма право да управлява яхта до 40БТ, катер или джет.

На борда на яхта или кораб е доста забавно, стига да знаем правилата и да ги спазваме, а ако пък не сме само пасажери, а сме част от екипажа, познанията ни трябва да включват и частите на яхтата, морските възли и морската терминология. Най-вече да не забравяме преди плаване да видим първо прогнозата за времето, че колкото и прекрасно да е морето, то бързо може да се промени и с него шега не бива. Между другото, на входа на пристанището военните издигат специална сигнализация, която предупреждава за очаквана внезапна промяна във времето – идването на шорм. Ветроходците добре я познават и винаги преди отплаване поглеждат и към нея.

Очаквам те скоро във Варна за това страхотно изживяване и запознанство с морето.

Поздрави: Лили

Лилия Атанасова



COR CAROLI
SAILING ACADEMY

МОРСКИ ВЪЗЛИ И МИЛИ

Златозара Стоилова

Защо скоростта на кораба се измерва във възли?

Древните мореплаватели са измервали колко бързо се движи корабът им, като са хвърляли парче дърво или друг плаващ предмет от носа на кораба, след което са отчитали времето, което е нужно на предмета да стигне до кърмата на кораба. Този метод бил известен като "дървото на холандеца". Към края на 16-ти век моряците са започнали да използват корабен лаг за измерване на скоростта. При този метод, по дължината на въже се правят възли на равни интервали и в единия край на въжето се прикрепя парче дърво (или „чип“). Този край се хвърля във водата. Докато корабът се движи напред, въжето се оставя да се развива свободно за определен период от време. Времето обикновено се измерва с пясъчен часовник. След това се броят възлите, преминали през кърмата на кораба и се изчислява скоростта на кораба. Един възел означава една морска миля в час. Следователно, кораб, пътуващ с 15 възла, може да премине 15 морски мили в час.



Българските ветроходци във времето са измервали скоростта на вятъра със салфетки или парче плат, като са засичали времето им от носа на яхтата до мачтата или кърмата. Също е важно да се отбележе, че в българската морска и ветроходна общност е прието множественото число на думата възел да се ползва архаичното име, а именно ВЪЗЛИ. Когато някой ти каже, възЕли, знай че не е от морето!

В продължение на няколко години между различните нации има



разногласия, свързани с обиколката на Земята, относно точното измерване на морска миля. През 1929 г. международната морска миля е стандартизирана на 6 076 фута; това решение е прието от Съединените щати през 1954 г. Морската миля се различава от сухопътната миля, която се основава на пешеходно разстояние. Римляните първи определят сухопътна миля като 1000 стъпки или "двойни крачки". Актуалната стойност от 5 280 фута за една сухопътна миля е утвърдено от кралица Елизабет I през 1593 година.

Не забравяй да правиш разлика, че една морска миля е равна на точно 1852 метра (1,852 km), а една сухоземна миля е равна 1609 метра.

Златозара Стоилова

РЕГАТИ

Габриела Янчева

Привет, Алекс,

преди няколко месеца една мечта се превърна в реалност – за три дни бях част от екипажа на ветроходна яхта, като част от обучението по ветроходен курс във “Ветроходна академия Кор Кароли”. Бях впечатлена от толерантността на всеки, включително и на шкипера, което допринесе да преминем през всички позиции за управление на яхтата. Научих, че всеки един играе съществена роля за управлението на яхтата. Ветрилата са основният двигател на ветроходната яхта, а въжетата, с които се настройват ветрилата се наричат шкоти. Много трябва да се внимава с тях, защото при секунда невнимание, при навиване или отпускане, могат да причинят големи телесни вреди. През определено време се въртахме на руля, при смяна на посоката, се синхронизирахме – докато единият отпускате шкотите от вишката, другият навиваше с лебедката. Разбрах как действат аеродинамичните сили и силата на съпротивлението в управлението на яхтата. Благодарение на екстремните моменти и добрата координация уловихме всеки полъх. Усещам още тръпката, страхът, адреналинът и съм благодарна за страхотните хора, с които ме срещна съдбата. Копнея за свободата и морското вълнение. Несъмнено преживяване, което разпали огъня и желанието ми да науча по-обстойно за ветроходството и морската ни култура.

Ветроходството е изключителен спорт, в който участниците се доказват в състезание, наречено регата. Тя обхваща шампионат за яхти, сърфове, гребни лодки и други плавателни съдове. Издръжливостта, уменията и способностите са от голямо значение. Състезанията за видовете лодки се определят прямо състава на флотилията от лодки в една държава. Провеждат се за отделни дивизии плавателни съдове, според правилото – всеки за себе си.

Интересно е отборното състезание – Тийм рейс – форматът има специални тактики. Съставът включва 2, 3 или 4 яхти. Има също и Мач рейс, или щафетни състезания на късо разстояние между две монотипни (еднакви по дизайн) яхти, които се управляват последователно от различни екипажи – при този формат има голяма динамика.

Когато яхтите не са монотипни, включването в регата става, след като собственикът на яхтата премине през обмер на плавателния съд и получи сертификат. Той се издава по една или по двете използвани у нас международни хендикапни системи /ORC и IRC/, след което яхтата попада в една или две състезателни дивизии. Има обаче регати и в свободен клас, когато яхтата не е обмерена и няма сертификат. Няма как да пропусна, че има въведена и българска хендикапна система, която за съжаление в последните години не се ползва в българските регати за килови яхти. Състезанията са тренировъчни, регионални, национални, международни и се обявяват по съответен ред – с

покана или обява, където се обявяват класовете, по които ще се състезават яхтите и съответно системата на обмерване.

Хендикапната система изчислява и оценките за лодките от прогнозираните скорости на движение, плюс два „оптимални“ ъгъла: левентик, когато яхтата застане с носа срещу вятъра и фордевинд, когато вятърът духа точно по посока на движението на яхтата. Коефициентите са им съвкупност от дължина, тежест, ветрилна площ и много други показатели на яхтата. Шампионът се определя от съответната рейтингова система и коефициента на всяка яхта. Това означава, че не непременно първата преминала финала яхта ще е победител.

Според класа на яхтите и тяхната плаваемост, регатите могат да се провеждат в акваторията на заливите и пристанищата- иншорни (банани, триъгълници, трапаец и др.) с гонки по определена дистанция, обозначена с вежи във водата, но могат да бъдат и крейсерски (офшорни) – плаванията са покрай бреговата ивица по маршрут, разделен на етапи или да са презморски/презокеански, с две или повече крайни точки и определен маршрут. Винаги се засича контролно време (определено преди състезанието за всяка гонка), след изтичането на което изостаналите съдове вече не се състезават в конкретната гонка.



Старт на регата Пълнолуние

Когато има състезания, организирани в акваторията пред градски плажове, е важно да се знае, че е забранено навлизането на външни лица, съдове и плувци по дистанцията на регатата.

Правилата на ветроходните регати са изработени от Световната

ветроходна федерация World Sailing и се обновяват на всеки 3 години, като се публикува състезателен правилник. Те определят поведението на екипажите както по вода, така и непосредствено след излизане на брега, когато се обявява протестно време, в което състезателите, заявили при финиширането на вода, че имат някакъв протест по хода на състезанието, могат да го опишат, да бъдат изслушани от специално жури-протестни съдии. Провежда се нещо като малък съдебен процес, разпитвайки двете спорещи страни и привлечените от тях свидетели. След необходимите изслушвания журито отсъжда и ако се налага, класирането се пренарежда. Ветроходството, обаче се счита за спорт



Стартова процедура на регата Пълнолуние

на честта и състезателите са длъжни да се саморегулират и сами да изпълняват предвидените при нарушение наказания на вода, така, че до протести и изслушвания да се стига само в краен случай.

Когато се провежда официална регата, организаторите внимателно

трябва да оформят в срок необходимите документи – до Военноморски флот, Морска администрация, Гранична полиция, Пристанищните власти и да разпратят обява за състезанието. От тези национални състезания и републикански първенства се класират за Балканиади, Европейски и Световни първенства и Олимпиади. В олимпийското ветроходство са включени само швертботни яhti – 470, 49erFX, Lazer Standart, Nacra 17 /катамаран/, RS:X /сърф/, а от 2024 г. и кайтсърф (кайтбординг). Българската федерация по ветроходство организира държавните първенства за тези класове.

Крейсерските яhti са по-големи съдове, предназначени за продължително плаване в открити води. Неразделен атрибут на тяхната конструкция е баластният плавников кил, който изпълнява две задачи. Първата – с площта си да се противопоставя на дрейфа /склонността на кораба и особено на ветроходната яхта да се отклонява от курса си по силата на вятъра/. Втората – с теглото си да се съпротивлява на крена /накланянето/ на яхтата. В случай, когато яхтата се наклони силно до определено положение, то тежестта на баластния кил връща лодката в нормално положение. Това означава, че във фатална ситуация килът спасява яхтата и екипажа.

„Мирабела V“ – най-големият слуп в света, обаче е швертбот. Яхтата прибира мечовидния баластен шверт с около 6 м, за да влиза в по-плитките води на марината на Монако. Тя е компромис между килова яхта и швертбот, защото част от швертът ѝ остава винаги извън корпуса на съда.

В Европа и предимно Франция, крейсерските швертботи с метални корпуси се радват на голяма популярност. Крейсерският швертбот е безопасна яхта за океански плавания, защото, когато вятърът е силен и усилията на екипажа не са достатъчни за откреняване на лодката, швертът се вдига. Вследствие на това дрейфът се увеличава, но лодката продължава да плава в кондиция, а в тези кризисни условия, това е по-важното! Друга опасност за овъркил е при голямо вълнение, когато лодката може да бъде залята от вълната и преобърната. Тогава крейсерският швертбот отново вдига шверта и отново се плъзга странично по водата, без да има опасност от овъркил. С други думи няма нужда от баласт в кила. А, щом няма тонове баласт в кила, то тогава може да се мине на подвижен кил, наречен шверт. Крейсерските швертботи също имат баласт, но той е вътре в корпуса и неговата задача е не да върне в нормално положение яхтата, а да намали риска от това екстремално обръщане.

В последните години всичко става все по-голямо и по-сложно. Новите технологии позволяват все по-сигурни и екзотични инженерни решения. Така е и при яхтите. Все по-смело се предприема строителство на крейсерски швертбот. Да кажем направо – не се страхувайте от по-сложното, то е част от времето, в което живеем, а опитът и решителността да го направим, е начин да откриваме елементарни решения на сложните задачи.

Габи

Габриела Янчева

ЗВУК И СВЕТИНА В МОРЕТО (МОРСКИ ФАРОВЕ)

Гергана Дърлева

Звук и светлина в морето

Докато има мореплаватели, морските фарове ще продължават да светят...

Както морската шир, със същата сила и силуетите на фаровете и светлините им привличат погледите, раждат легенди и често са изкушение за поети и художници. Българското Черноморско крайбрежие и неговите фарове, светещи и несветещи навигационни знаци са обект на интерес от не малко автори у нас повече от век. И въпреки че навигацията, осигурявана от спътници, отдавна е всекидневие в корабоплаването и GPS, електронни карти, автопилоти бяха на път да пратят в историята не само морските фарове, но и цялата романтика на корабоплаването, много преди това водещи морски университети и военноморски академии решиха да възстановят обучението на бъдещите корабоводители в класическата навигация, като го съчетават с модерните технологии.

Да се върнем още по-назад във времето...

Преди развитието на астронавигацията, моряците са плавали по изчисление (счисление). Този метод се използва и до ден днешен и е включен в един от първите уроци по предмета навигация. Всичко онова, от което се нуждае шурмана, е начин за измерване на курса и проплаваното разстояние. Курсът се е измервал чрез магнитния компас, който е бил известен в Европа още от XII век. Проплаваното разстояние се получава от умножението на времето по скоростта на кораба. Скоростта се е измервала с ръчен лаг и пясъчен часовник. Вахтеният помощник капитан е измервал скоростта на кораба по лага на всеки половин час и я е умножавал по времето, за да получи проплаваното разстояние. Разстоянията и скоростите са се записвали надлежно в специален дневник и ежедневно добавяни, за да се поддържа запис за текущото счисливо място на кораба.

Първите астрономически методи в морската навигация са позволявали да се определи ширината по измерване на височината на слънцето при кулминация. За този метод се изисквало да се знае само склонението на слънцето към този ден. Друг известен способ за определяне на ширината е чрез измерване на височината на Полярната звезда при зазоряване или здрачаване, след което са се прибавяли прости корекции, защото Полярната звезда не е точно в северния небесен полюс. Естествено, Полярната звезда може да се наблюдава само в северното полукълбо. Първоначално височините са се измервали с астралаб, прав ъгломер, обратен ъгломер и октант. През 1750 г. е изобретен секстантът, такъв, какъвто го познаваме в наши дни. Поради факта, че определянето на ширината по кулминация е сравнително просто и

не изисква точно време, този метод се ползва и до днес.



Секстант е уред за измерване на ъгъла между Слънцето или някоя звезда и точка от хоризонта или за измерване на хоризонтален ъгъл между два обекта (най-често навигационни ориентири). Името произлиза от латинската дума за „една шеста“ - *sextāns*, тъй като скалата на секстанта е с дължина една шеста от кръга – 60 градуса. С него обаче могат да се измерват ъгли до 120 градуса.

Заедно с компаса и морския хронометър, секстантът образува тройката основни уреди за навигация в епохата на модерните времена: докато първият показва посоката на северния магнитен полюс, а вторият – географската дължина, третият позволява да се определи ъгловото разстояние по отношение на екватора, т.е. географската ширина.

След като проследихме историята на методите и инструментите за навигация, е време да потърсим нашия пътеводител към българския черноморски бряг. Трябва да знаете, че не всяка навигационна светлина е фар в точния смисъл на тази дума от гледна точка на международно приетите норми в тази област. Всъщност фар е масивно съоръжение, оборудване със светлооптическа апаратура с далечина на видимост на светлината не по-малко от 10 морски мили. Ако далечината на видимост на светлината е до 10 мили, става въпрос за светещ морски навигационен знак. Ако светлооптическият апарат излъчва светлина с по-малка далечина и е поставен върху естествен обект или на специално построено съоръжение, за да обозначава фарватер или някаква опасност – това е морска навигационна светлина. Осигуряването на безопасността на корабоплаването изисква също и използването на множество морски плаващи предпазни знаци (буйове и вежи), поставени на котва, за да обозначават навигационна опасност, граница на морски канал или фарватер, риболовни съоръжения и много още други препятствия и ограничения. Тези знаци могат да бъдат светещи и несветещи. Такива знаци има и на брега.

Цялото това многообразиетрябва да бъде непрекъснато експлоатационна годност, лете и зиме, денем и нощем, за да изпълнява предназначението си, а това е грижа на добре подготвени специалисти от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и от Хидрографската служба на ВМС.

Знаете ли, че от средата на 1909 г., вече всички морски фарове и навигационни знаци по българското Черноморие са под грижата на българската държава? По това време вече са построени фаровете на нос Шабла, нос Калиакра, нос Галата, нос Емине, остров Св. Иван, остров Св. Анастасия,

фаровете в Бургас и Варна. В периода 1910 – 1939 г. в България се строят нови фарове в Евксиноград, Маслен нос, нос Св. Атанас, Несебър, Поморие, Царево, Ахтопол и Созопол. Споменавайки Шабленския фар, не може да не отбележим, че той е най-старият автентичен действащ фар на Балканския полуостров. Също така е най-северният по нашето крайбрежие и е разположен на най-източната точка на България – нос Шабла. Твърди се, че е бил построен по модела на едно от Седемте чудеса на света – прословутия Александрийския фар, който бил разрушен от земетресение през средновековието. За разлика от него обаче шабленският фар е успял да оцелее през превратностите на времето и природните стихии. Наричат го още „пясъчния фар“, защото предпазва корабите от затъване в измамните морски плитчини, простиращи се между нос Шабла и близкото рибарско селце Тюленово. Това е единственият фар в България, който е в два цвята – червено и бяло. До 30-те години на миналия век фарът е бил изцяло бял. По онова време обаче южна Добруджа е била в границите на Румъния и румънските власти решават да го боядисат на ивици.

Шабленският фар си има и своя тайна. През 1996 г., когато отбелязват 140-годишнината му, хората, които стопанисват съоръжението, заровили в основата му послание към бъдещите поколения, което ще бъде отворено чак през 2056 г., когато фарът ще навърши 200 години.

Плавайки на юг и приближавайки брега на Морската ни столица ни посрещат входните фарове на пристанище Варна – изток. Първият светлинен сигнал в пристанището на Варна е „червеният фенер“, както е наричан десетилетия наред фарът на нос Варна, разположен приблизително в началото на днешния вълнолом. Открит е на 15 август 1863г. Фарът е електрифициран през 1932г., като едновременно с това е монтиран и наутофон – сигнал за мъгла. От 6 декември 1995г. Влизашите в пристанище Варна кораби са посрещани от мозаечния лик на свети Никола. Негов автор е художникът Пламен Монеv.

Отплавайки от пристанище Варна цели 22 морски мили ще ни изпраща светлинният поздрав на фара на нос Галата. Там в момента съжителстват един от най-новите български фарови комплекси – открит през 2001 г., и повредената от свлачищата сграда на стария фар, строен през 1912 г.

Бургаският фар е „запален“ през 1899 г. На него след изграждането на цилиндрична кула през 1907 г. е поставен и наутофон, модернизиран през 1931 г. През същата година фаровете са електрифицирани, а на единия от червените е променена цветовата характеристика (на източния мол) – със зелена светлина, а на южния остава червена.

Както във Варна, в основата и на Бургаския фар е бил поставен барелеф на княз Фердинанд I. Аналогична е и смяната му с лика на Георги Димитров през 1949 г., а през 2003 г. е поставена метална пластика, изобразяваща емблемата на пристанище Бургас.

Романтичното пътешествие по светлините на Черноморските фарове продължава през Созопол, Приморско, Китен, Ахтопол, та чак до нос Силистар

и обратно до най-северните ни брегове. На финала на нашето пътешествие оставям разказа на капитан Лудвик Волочук, публикувал своите впечатления от Варна в един виенски вестник. Преводът на статията, озаглавена “Тайната на фара” е отпечатан във Варненски общински вестник, бр. 256 от 25 септември 1931 г. Авторът започва така: “Ако чужденецът не намери довереник, който да му разкаже приказките и легендите, които правят Черно море така тайнствено, тогава гостът на романтичното крайбрежие е заставен самичък да си изпреди бляновете, защото фантазиите от “Хиляда и една нощ” лежат тук във въздуха, вълните на морето ги шепнат и ветровете ги разправят тихо на палмите, пиниите и кипарисите във вечно нови вариации.”

И по-нататък продължава: “Веднъж, месецът беше толкова голям, че ставаше болно на душата, лодкарят отпусна греблата, дълго гледа по подвижната светлина на фара и после внезапно ме попита дали съм чувал вече плача от кулата; всеки можел да го чуе, стига да има сърце. [...] Оная кула там, която вече от толкова време разнася поздрав и предпазителни сигнали на морските кораби, кулата с вечно подвижната светлина – тя е паметник на любовта. [...] Там, на нос Галата, преди повече от четири столетия живели двама пустинника, които били съвсем сами, само със своя Бог. При тях дошли в една бурна нощ две млади преследвани човешки същества, търсейки закрила от преследвачите си. Защо ги преследвали? Какво е било тяхното престъпление? [...] Той, безименен, повдигнал очи към дъщерята на един болярин, откраднал я и избягал с нея на края на света. [...] Щастието обаче било кратко, слугите на болярина открили любящите се, но младите все пак останали щастливи. Те се хвърлили в морето, тук от Галата.”

Гергана Дърлева



МОРСКИ ИНСТИТУЦИИ

Петър Стоилов

За островните и крайбрежните нации морето винаги е било неизменна част от тяхното ежедневие, но замисляли ли сте се кой поддържа кея, по който ходите? Кой отговаря за лодките, които снимате? По какъв начин се разтоварват корабите, за да получите любимото ви продукти от далечни страни в магазина? Какво ви предпазва от нарастващото ниво на водите и от морските бури? За всичко това е необходима пристанищна инфраструктура.

Пристанищната инфраструктура се управлява от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ). Съгласно чл. 115а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) е юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, със седалище София и с клонове – териториални поделения.



ДППИ управлява цялата територия (публична държавна собственост) и всички дълготрайни материални активи на българските пристанища. Тя се занимава с редица дейности, свързани с:

- Изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищни акватории, кейови стени, вълноломи, канали, морски и речни депа, други защитни съоръжения;
- предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик;
- организация на работата в пристанищата по отношение на преноса на стоки
- обезпечаване на достъп до пристанищата;

Важно е да се отбележи и различието между ДППИ, пристанище Варна и "Пристанище Варна" ЕАД, аналогово е за Бургас. ДППИ се разделя на няколко териториални поделения- клонове – пристанище Варна, пристанище Бургас, пристанище Русе и пристанище Лом. Всички правомощия на клоновете-териториални поделения са посочени в чл. 34, ал. 2 от Правилника за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Клоновете – териториални поделения провеждат политиката на предприятието в своя район на действие. Пристанище Варна е с район на действие от географски паралел на българо-румънската граница до географския паралел на нос Емине. От това следва извода, че клон – териториално поделение „Пристанище Варна“ към ДППИ управлява инфраструктурата на Пристанищен терминал Варна-изток, Пристанищен терминал Варна-запад, Пристанищен терминал Петрол, Пристанищен терминал ТЕЦ Езерово, Пристанищен терминал Леспорт, Пристанищен терминал Балчик, както и Пристанищен терминал Фериботен комплекс – Варна.

От своя страна "Пристанище Варна" ЕАД е оператор на пристанища за обществен транспорт с национално значение във Варна: Пристанищен терминал Варна – изток, вкл. Пасажерски терминал и Пристанищен терминал Варна – запад (пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и т. 3 от ЗМПВВПРБ). Предметът на дейност на едноличното акционерно дружество е свързан с пристанищната дейност и свързаните с нея търговско и техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова дейност, научно-изследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИАМА) е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерство на транспорта, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, със седалище София и с регионални дирекции във Варна, Бургас, Русе и Лом. Статутът на ИАМА е регламентиран в Кодекса на търговското корабоплаване - чл. 360, ал. 1. Дейността, структурата, организацията и съставът на агенцията се определят с Устройствен правилник, приет от Министерския съвет.



Някои от основните правомощия на агенцията са:

- организира и координира дейности по осигуряване на безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България;
- осигурява реалната връзка между държавата и корабите, плаващи под българско знаме;
- упражнява контрол върху условията за безопасност, изискванията за качеството на корабните горива, условията за живот на моряците, предоставянето на услуги относно трафика и информационното обслужване на корабоплаването;

· упражнява държавен екологичен контрол на корабоплаването за предотвратяване замърсяването на околната среда от кораби;

- води регистрите на корабите и морските лица;

Всички правомощия могат да бъдат намерени в чл.4, ал.1 от Устройствения правилник на Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИАМА).

Всички тези институции и държавни предприятия са под шапката на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Черно море има изключително значение за постигането на икономическите цели на Република България и охраната на черноморската граница и защитата на икономическите интереси на страната са от особено значение. Затова се грижи Главна дирекция "Гранична полиция", която е структура към Министерство на вътрешните работи. Дейността и правомощията на Главна дирекция "Гранична полиция" по охраната на морската държавна граница и контрол на граничния режим в морските пространства, бреговата ивица и пристанищата са регламентирани в Закона за Министерство на вътрешните работи и Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). Могат да се обобщят следните задачи:

- охрана на морската държавна граница;
- контрол на граничния режим във вътрешните морски води и териториалното море, акваторията на пристанищата и в граничната зона на

бреговата ивица;

- осъществяване на пропускателен режим и паспортен граничен контрол в пристанищата за обществен транспорт на Република България;
- по режима на плаване, риболов и промишлено стопанска дейност в морските пространства;
- контрол по опазване на околната и водната среда, флората и фауната, защитените видове и местности;
- откриване и задържане на нарушителите на морската държавна граница;
- разкриване, предотвратяване и разследване на незаконни дейности в морските пространства - нелегална миграция, контрабанда на стоки, наркотици и оръжие;
- незаконен риболов и други;

В своята дейност Главна дирекция "Гранична полиция" използва кораби, катери, както и на съвременни технически средства за навигация, радиотехническо наблюдение и опознаване, комуникация и корабно оборудване, постове за техническо и визуално наблюдение, гранични контролно-пропускателни пунктове и оперативен център за събиране и анализ на информацията и координиране дейността на отделните звена.

Главна дирекция "Аварийно-спасителна дейност", която е част от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, отговаря за гражданската защита в морето. Тя поддържа сили и средства в обединения авиационен и морски спасително-координационен център за координиране и провеждане на операции по търсене и спасяване на човешки живот и за оказване на помощ на търпящи бедствие кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване и във вътрешните водни пътища на Република България. Към нея могат да се отправят сигнали за:

- бедствие на море и във вътрешните водни пътища на Република България, включително от системата за спешни повиквания с единен европейски номер 112;
- замърсявания на морето, получени чрез Европейската система Clean-SeaNet за сателитен мониторинг на нефтеното замърсяване и идентифициране на корабите замърсители;
- безопасността на корабоплаването чрез системата SafeSeaNet - Европейска платформа за обмен на морска информация между морските администрации на държавите - членки на ЕС.

Петър Стоилов

КОНТРОЛ НА ТРАФИКА И КАТЕГОРИЗАЦИЯ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ

Петър Стоилов

Контролът върху трафикът на плавателните съдове се извършва от Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ през неговите специализирана дирекция „Ръководство на корабния трафик- Черно море“ и специализирана дирекция „Ръководство на корабния трафик- река Дунав“. Това се извършва чрез Информационната система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS).

Корабите могат да бъдат категоризирани по различен начин според тонажа, вида или предназначението си:

- Речни или морски кораби;
- Кораби до 40 бруто тона (малки кораби/плавателни съдове) и Кораби над 40 бруто тона (големи кораби/плавателни съдове);
- Круизни кораби, пасажерни кораби, фериботи, сухотоварни кораби, петролни танкери, химикаловози, контейнеровози, газозовози, кораби с дедеуйт над 150 000 тона;

Важно е да се отбележи, че всички кораби, които попадат в категорията на малки или големи кораби, подлежат на вписване в регистъра на корабите на Република България без водни колела, академични лодки, кану, каяк, надувни лодки, сърфове, парасейлинг, хидроделтапланери, както и ветроходните яхти, използвани само за спортни цели, и плаващи пристанищни съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега.

Също така регистрирането на плавателни съдове с максимална дължина до 4,57 метра (15 фута) и мощност на двигателя, по-малка от 15 kW, неизвършващи стопанска дейност, не е задължително. При надвишаване на една от двете или и двете характеристики регистрацията е задължителна.

Вписване в регистъра на корабите се извършва в срок до 7 дни след извършване на прегледа за съответствие на кораба с националните и международни стандарти и завършил с положителен резултат, при подадени редовни документи.

Съгласно Тарифа № 5 се събират такси, както следва:

- Чл. 74. За вписване в Регистъра на корабите на Република България се събират следните такси:
 - на морски кораби с големина до 40 БТ и на малки кораби, плаващи по вътрешните води на Европа - 100 лв.;
 - на морски кораби, по-големи от 40 БТ, и на другите кораби, плаващи

по вътрешните води на Европа - 300 лв.

- Чл. 76. (1) За вписване в Регистъра на корабите на Република България на промени в техническите и другите данни на кораб се събират следните такси:

- на морски кораби с големина 40 БТ и на малки кораби, плаващи по вътрешните води на Европа - 50 лв.;

- на морски кораби, по-големи от 40 БТ, и на другите кораби, плаващи по вътрешните води на Европа - 100 лв.

- (2) За вписване или заличаване в Регистъра на корабите на Република България на ипотека или друга финансова тежест се събира такса 100 лв. Таксата се събира от собственика на кораба.

- Чл. 77. За издаване на документ във връзка с вписване или отписване в регистрите на корабите в българските пристанища по чл. 74, 75 и 76 се събират следните такси:

- на морски кораби с големина до 40 БТ и на малки кораби, плаващи по вътрешните води на Европа - 20 лв.;

- на морски кораби, по-големи от 40 БТ, и на другите кораби, плаващи по вътрешните води на Европа - 75 лв.

Вписването на корабите в регистъра се извършва въз основа на писмено



заявление от корабособственика до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или директора на съответната дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в Бургас, Варна, Русе или Лом и след извършен преглед.

За вписване на кораб, корабоприжателят или негов упълномощен представител подава:

- 1) Заявление за вписване на кораб (образец АУ № 1487). Заявлението се подава до Изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или Директора на съответната дирекция на Изпълнителна агенция „Морска

администрация“ в Бургас, Варна, Русе или Лом;

2) Документ, установяващ основанието за придобиване на кораба (договор за покупко-продажба с нотариално заверени подписи, платежен документ и др.); когато придобивната сделка е осъществена извън територията на Република България, за формата на договора се прилагат изискванията на националното законодателство по местосключване на договора;

3) При сделка за придобиване право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения, по която страни са производител или негов дистрибутор и първият собственик се изисква писмен договор, придружен от декларация на прехвърлителя, че към деня на сключване на сделката корабът не е вписан в нито един корабен регистър;

4) Документ, удостоверяващ класа на кораба, когато има такъв

5) Документ (оригинал), удостоверяващ, че корабът е отписан от регистъра на корабите на държавата, под чието знаме е плавал, както и документ (оригинал), удостоверяващ наличието или липсата на морски ипотеки и други ограничения в разпореденията с кораба, подлежащи на вписване в чуждия регистър, редът на тяхното учредяване;

6) Документ (оригинал), удостоверяващ, че корабът не е вписан в регистъра на държавата, в която е придобит или нотариално заверена декларация от заявлия вписването за това, че корабът не е вписан в чужд регистър - за кораби, подлежащи на вписване в регистровите книги на малките кораби;

7) Документи (копия) за непрекъснат запис историята на кораба – CSR

8) Попълнена форма БК;

9) Декларация за съответствие или копие съгласно Наредбата за съществените изисквания и оценяване съответствието на плавателните съдове за отдих.

10) Документ, съдържащ описание на кораба и данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационните средства, товарните устройства, ветрилното стъкмяване и др.;

11) Проектна документация, съдържаща описание на кораба и данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационните средства, товарните устройства, ветрилното стъкмяване и др. – когато корабът е построен със собствени сили и средства.

12) Информация за платена такса по Тарифа № 5 на МТИТС (Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията);

Документите по т. 2 – 6 могат да бъдат оригинали или нотариално заверени копия. Когато някой то документите са на чужд език, те трябва да бъдат придружени с легализиран превод на български език.

За вписване на кораб в строеж, корабопризежателят или негов упълномощен представител подава:

1) Заявление за вписване на кораб (Образец АУ № 1487).

2) Договор за строеж на кораб, или декларация при строеж със собствени сили и средства, съдържаща информация относно мястото на строеж на кораба;

3) Попълнена форма БК;

4) Проектна документация, с описание на кораба и данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационни средства, товарните устройства и др.;

5) Информация за платена такса по Тарифа № 5 на МТИТС;

Когато някой от документите по т. 2 и т. 4 са на чужд език, те трябва да бъдат придружени с легализиран превод на български език.

За вписване в регистъра на корабите на промени в техническите и другите данни на кораб, корабопризежателят или негов упълномощен представител подава:

1) Заявление за вписване на кораб (Образец АУ № 1487).

2) Документ, установяващ основанието за придобиване на кораба при промяна на собствеността - нотариално заверен договор за покупко-продажба (за регистрирани вече кораби);

3) При смяна на двигател – фактура за закупуване, договор за покупко-продажба;

4) Други документи и доказателства, които удостоверяват извършените технически промени.

5) Информация за платена такса по Тарифа № 5 на МТИТС.

На вписване в регистъра подлежи и всеки джет с мощност на двигателя над 15 кВт. За вписване на джет, корабопризежателят или негов представител подава:

1) Заявление за вписване (образец АУ № 1934).

2) Документ, установяващ основанието за придобиване на джета (договор за покупко-продажба с нотариално заверени подписи, платежен документ и др.). Когато придобивната сделка е осъществена извън територията на Република България, за формата на договора се прилагат изискванията на националното законодателство по местосключване на договора;

3) Документ, съдържащ техническо описание на джета и данни за корпуса, двигателя, оборудването и размерите на джета и др.;

4) Декларация за съответствие или копие съгласно Наредбата за

съществените изисквания и оценяване съответствието на плавателните съдове за отдих.

5) Документ за платена такса по Тарифа №5 на МТИТС.

Документите по т. 2 – 4 могат да бъдат оригинали или нотариално заверени копия. Когато някой от документите е на чужд език, те трябва да бъдат придружени с легализиран превод на български език.

Сертифициране

Сертификатите, които са можем да си изкараме, за да имаме право да управляваме плавателен съд, са :

- „Водач на кораб до 40БТ по море”(ВК40БТ)
- „Шкипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ“(ШК)
- „Водач на малък кораб” по вътрешните водни пътища на Европа (ВМК)
- „Водач на кораб до 40БТ извършващ сезонен превоз на хора с до 35 души на борда” (ВК40БТ – 35д)

Всеки от тези сертификати има различно предназначение и изборът на вид ще зависи от нашите цели и желания.

Необходимите изисквания за изкарване на сертификат са следните:

- Изкарване на курс от одобрени учебни заведения и центрове за провеждане на курсове за „Водач на малък кораб“ и „Водач на кораб до 40 БТ“
- Успешно положен изпит пред Изпълнителна агенция “Морска администрация“
- За допускане до изпита са необходими – заявление и приложени към него оригинал на заявлението за преминал курс, копие на диплома за завършено минимум основно образование и документ за платена такса за изпит.

След като успешно положите изпита пред ИА „Морска администрация“ трябва да подадете заявление за издаване на свидетелство за правоспособност, като приложите: копие на медицинско свидетелство, издадени от одобрено от ИА „Морска администрация“ лечебно заведение, подписано от оправомощен лекар и документ за платена такса.

Любопитен факт е, че няма изискване за наличие на свидетелство за „Водач на кораб до 40 БТ по море“, ако лодката не подлежи на регистрация. Можете да плавате в район с отдалечаване от брега до 500 метра и наличие на спасителни средства за всички лица на борда.

Петър Стоилов

Основни понятия:

Кей – Място на пристанище, където плавателните съдове спират за товарене, разтоварване, ремонт и др. – От фр. quai.

Марина (яхтено пристанище) – специално оборудван док за яхти.

Буна – Хидротехническо съоръжение, което предпазва брега и плажа от водни течения и размиване. Разположено е напречно на брега, като челото и най-често завършва с успоредни на брега участъци.

Пристанище – Специално изградено място на брега на море или плавателна река заедно с прилежащото му водно пространство, снабдено с необходимите съоръжения за акостиране и престой на плавателни съдове, товаро-разтоварни и ремонтни работи и обслужване на пътници.

Тетрапод – бетонна структура с тетраедрична (пирамидална) форма, която се използва се за предотвратяване ерозия причинено от метеорологично време и дрейф на брега, предимно за налагане на крайбрежни структури като морски стени и вълноломи.

Дига (дамба) – Хидротехническо съоръжение във вид на насип или вал на брега или близо до него, което предпазва брега от размиване и наводняване.

Гаван – Част от акваторията на пристанището, защитена от вълнение и предназначена за престой и товарни операции на корабите.

Вълнолом – Външно оградително съоръжение, което служи за защита на басейна, понякога на рейдовете, от вълни и течения.

Рейд – Водно пространство до брега или сред острови, разположено обикновено пред пристанище, гаван или устие на река, където корабът може да има удобен и сигурен престой, да намери прикритие от вятър и вълнение, от понякога да извърши претоварни операции.

Фарватер – Изкуствен или естествен проход между навигационни опасности или в минни полета, ограден с предпазни знаци, или определен път за плаване на кораби.

Пирс – Хидротехническо кейово съоръжение, разположено перпендикулярно или под някакъв ъгъл към бреговата линия. Към него корабите обикновено се завързват по двете надлъжни страни.



МОРСКО ОБРАЗОВАНИЕ

Бруна Мартинс

*"Всеки малък мъж мечтае
ми поне да е силен и сам.
А моретата не са до колене -
дори на голям."*

Както вече предполагам знаете, аз съм запалена по темите моряци и военни. Мисля, че много хора около мен са го забелязали. Често става така, че само да споменат нещо по темата и влизам в дискусия или пък, когато трябва да се работи върху някакъв въпрос, било то за училище, по проекти или каквото и да е, винаги се пада на мен да го представя. Не ме разбирайте погрешно, хич не се оплаквам, напротив, даже много ми харесва.

Приятно ми е, въпреки че още от гимназията говоря по тези въпроси, моите презентации и проекти винаги предлагат различна информация: просто темата е толкова обширна, абсолютно винаги може човек да научи нещо ново. Вие сигурно си мислите, че е чиста случайност това, че ми се падат такива теми, но аз обичам да си представям, че вселената просто ми ги подарява. Нали сте чули, че силата на мисълта е много голяма? Е, аз си мисля за морето и военните истории и само това ми се пада да пиша. Жалко обаче, че тази тактика не работи във всички области. Един път се опитах да я изпробвам върху важен изпит. През цялата сесия мислех по цял ден за това, как изкарвам блестящата тройка. Е, за моя изненада трябва и да се учи, за да вземеш изпит по електротехника, само с мислене не става.

И след това наистина дълго въведение, бих искала да ви запозная набързо с моята днешна тема, а именно дивизиите и образователните институции на военноморските сили на България. Понеже, когато говоря за дадена тема винаги обичам да се запозная как е започнало всичко, бих искала споделя, че българският военноморски флот е създаден на 12 август 1879 г. За наша изненада обаче, първия празник по този повод се случва чак на 21 ноември 1914 г., датата, на която отряд торпедоносци побеждава в морски бой турския крайцер „Хамидие“ през 1912 г. Направиха ми особено впечатление именно наименованията на корабите в този победоносен отряд торпедоносци, фрегати и корвети на ВМС: „Дръзки“, „Верни“, „Горди“, „Смели“, „Решителни“, „Бодри“ и „Мълния“. Изобщо не очаквах да са кръстени по такъв начин и се зарадвах, че българите се самоопределят чрез тези епитети, особено в такива времена, в които всеки втори си мисли, че чуждестранното е по-добро.

Както всичко в живота, военноморските сили се нуждаят от организация и разпределение, по тази причина те се делят основно на надводни и подводни. Сигурно си мислите: „Много ясно, нали все пак работят на море?“. Точно така и за да ви улесня, когато се чудите кои към какви спадат, ще ви обясня логиката. Надводни са тези, които извършват работа над водата, а подводни тези, които извършват под водата. И за да съм сигурна, че всички са разбрали (признавам,

че комуникацията не ми е силна страна; добре, че мога винаги да се оправдая с това, че съм чужденка и българския не ми е майчин език), ще ви дам наготово разпределението.

Частот надводните сили са следните дивизиони – леки сили, военноморска авиация и самолетноносачи, артилеристи на крайбрежието, десантни кораби, ескадрени миноносци и миночистачи, торпедоносни катери, разузнавачи и стражеви кораби, свръзки и комуникации, парашутисти и морска пехота. А дивизионните звезди на подводните сили са водолазите и подводниците.

За тези от вас, които след цялото обяснение все още не са се уплашили, а напротив, са останали впечатлени и заинтересовани от нашия свят на плавателни съдове, ще ви разкажа кои са чудните места, където ще срещнете такива като нас (надявам се вече и като вас) любители на морето.



Висшите учебните заведения, които ще ви изградят като личности и професионалисти са ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ и Технически университет Варна.

Средно професионално образование в морски и речни специалности у нас се предлага в следните училища: Варненка морска гимназия „св. Николай Чудотворец“ – практически професии в областта на корабостроенето (шлосери, заварчици, корабни машини, механизми, електросистеми); Професионална гимназия по морско корабоплаване и риболов „Св. Никола“ – Бургас – с насоченост към риболова и рибовъдството; Професионална гимназия по речно корабоплаване и корабостроене – Русе.

Въпреки, че най-вероятно очаквате да видите груби мъже, може би малко приличащи на пирати и/или викинги, когато си представяте моряци, бих искала да ви кажа, че те всъщност са много гостоприемни и сърцати хора, които винаги биха подали ръка. Хората на морето са много всеотдайни, естествено професията това си и изисква. Чуват ли, че си поел инициативата да се забъркаш в тяхната реалност, са готови да ти помагат веднага. За да имате по-добра представа за това какво искам да ви кажа, баща ми е моряк и наистина е много сърцат човек, но никога не бях очаквала и другите моряци, които съм срещала по пътя си дотук, да са също такива.

Скъпи читатели, ние се срещнахме с различни професионалисти, за да направим този Наръчник реалност и за един месец съм получила 3-4 предложения за работа. От една страна е хубаво, че хората се впечатляват когато им казвам с какво се занимавам, това ме кара да се гордея с това мое решение, но от друга страна се чудя, в каква ли каша съм се забъркала, та ми предлагат работа всеки път, когато разберат, че изучавам корабостроене?

Бруна Мартинс

ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ЧЕРНО МОРЕ

Скъпа Миме,

Пиша ти по повод нашето прекрасно Черно море, за да знаеш какво често му причиняваме с нашите действия. Тъй като Черно море е вътрешно море между Югоизточна Европа и Мала Азия, то е едно и от най-изолираните от Световния океан. И за жалост, едно от най-замърсените с пластмаса и отпадъци морета в света. Това нарушава баланса и унищожава жизнените функции във водите. Замърсяванията се случват по различни начини (умишлено и не само) и често са причинени от корабоплаването, баластните води, донесеното от реките, по-големи от които са Дунав, Днестър и Днепър. Прекомерният риболов също води до изчезването на популацията на голямо количество риби.

Трябва да знаеш, че едно изследване на замърсяването по нашите брегове, при което общото морско замърсяване е разделено на 7 основни категории: биологичен отпадък (фосфори и др.), изкуствени полимери (пластмаси), гума, текстил, хартия или картон, обработено дърво и метал, разкри, че най-висок дял имат пластмасите (90 – 100%). Сортирането на отделните проби е извършено според техните размери, тегло, тип на намерените предмети, изменения в цвета и формата (които показват престоя им във водата). Основният извод е, че най-големият замърсител са малките пластмасови отпадъци, които са заплаха за морските обитатели, птиците, а и за хората. Според данните на изследването, най-сериозно е замърсяването около нос Калиакра и при устието на р. Камчия – на квадратен километър там се откриват средно 429 000 частици.

Черно море се замърсява от различни селскостопански торове, животински, битови и промишлени отпадъци, най-често внесени в морето чрез речния отток. Евтрофикация е процес, протичащ в екосистемата на един воден басейн, при който се повишава количеството на химическите вещества, участващи в минералното хранене на растенията (азот, фосфор), което на свой ред води до повишена биологична продуктивност. Тъй като жизненият цикъл на едноклетъчните водорасли се скъсява значително от хранителните соли, те се развиват много бързо и умират също толкова бързо. Разграждането на мъртвата органична материя понижава съдържанието на кислород в морската среда. В екосистемите, в които се наблюдава т.нар. „цъфтеж на водата“, тя става мътна от прекомерното увеличаване на фитопланктона, а живите организми измират масово от липса на кислород.

Също, пластмасата за еднократна употреба никога не изчезва напълно. Опаковки, торби и чаши, които сме ползвали за 10 минути, веднъж попаднали в морето, се разграждат на малки частици, които се носят от теченията със стотици години. Те попадат и в храната на морските обитатели.

Предполагам си чувала, че нефтените замърсявания в Черно море са концентрирани по крайбрежните зони. Те възникват от постоянни източници, като естуари, зауствания на отпадъчни води, пристанища и промишлени предприятия. Изпускането на нефт и нефтопродукти в морето от плавателни

съдове, било то неумишлено, поради оперативни причини или нелегално в слабоконтролирани води, води до замърсяване на крайбрежието или на по-дълбоководните райони на Черно море. Ежегодно в Черно море се изливат близо 111 000 тона нефт. По официални данни, голяма част от това количество е в резултат от неумишлено изпускане в морето. Нефтеното замърсяване води до нарушаване на крайбрежната екосистема и унищожаване на ларвите и хайвера на рибите, което от своя страна пряко се отразява на птиците. Суровият нефт полепва по перата на птиците и уврежда тяхното уязвимо оперение. В резултат те не могат да поддържат телесната си температура, губят способност да летят и да се гмуркат, а перата им губят своята непромокаемост.

Случайното навлизане на чужди растителни и животински видове в Черно море е друга заплаха, която се отразява неблагоприятно на екосистемата и трудно се контролира. Морските организми, причиняващи този вид биологично замърсяване, обикновено се пренасят посредством външната повърхност на плавателните съдове, където се закрепват. Такива организми се пренасят в Черно море и чрез необработените баластни води, които служат за безопасното опериране на кораба, използват се за контролиране на цялостното тегло на плавателния съд, за поддържане на крена и устойчивото положение. Баластите са неразделна част от безопасността на кораба, но могат да навредят на околната среда. Понастоящем морето е засегнато от някои чужди видове раци, медузи, мекотели, прешленести червеи и водорасли. Тези видове са се разпространили из Черно море през XX век. именно чрез баластни води на кораби.

Риболовът в Черно море датира от хиляди години. С течение на времето броят на риболовните съдове в Черно море ставал все по-голям - до към 70-те години на XX век, когато богатството от стопански ценни видове все още не е било засегнато. До 90-те години на миналия век рибарите са ползвали основно традиционни методи на риболов. Било е възможно пасажите от средиземноморската скумрия и паламуд да се открият с невъоръжено око. С напредъка на технологиите рибарите започнали да използват сонари за откриване на рибата, а дървените корпуси на корабите им били заменени с помодерни стоманени. Този напредък не оставял никаква възможност за спасение на рибата и в съчетание с увеличаване на броя риболовни кораби това довело до сериозна експлоатация на рибните ресурси. Скорошни проучвания показват, че в резултат на свръхулов определени видове риба са на ръба на изчезването.

Друг съществен проблем, свързан с риболова, е неволното оплитане на делфини в риболовни мрежи. Особено тези, заложили за улов на калкан, представляват сериозна заплаха за видовете делфини, обитаващи крайбрежните зони.

Всичко това звучи ужасно, но трябва да се знае за да можем заедно да се борим и опазим чистотата на нашето черноморие.

Лилия Атанасова

ПЕРНАТИЯТ СВЯТ НА МОРЕТО

Мирослава Кирова - Попова

Сред любителите на птиците, Българското черноморие е познато главно като Виа Понтика: тук минава втория по големина миграционен птичи път в Европа след Гибралтарския. Името Виа Понтика е заимствано от древния римски път, който е обхождал бреговете на Черно море, свързвайки Константинопол (Истанбул) с важните пристанища и по-големи поселища на север, през Аполония (Созопол), Дебелт (до езеро Мандра, на запад от Бургас), Анхиало (до днешно Поморие), Месемврия (Несебър), Одесос (Варна), Бизон (Каварна), Калатис (Мангалия), Томи (Констанца) и Истрос (най-старата гръцка колония по западното крайбрежие на Черно море, на север от Констанца). Третият голям път преминава по източния черноморския бряг, през Грузия и Каказ, а четвъртия – отново у нас – Виа Аристотелис (по името на Аристотел, който описва този път), по поречието на р. Струма, през Кресненското дефиле.

По Виа Понтика птиците не следват древния човешки път, а хилядолетния полет на предците си, по крайбрежните солени езера. Всъщност именно по-мекия крайморски климат, специфичните влажни крайбрежни ветрове и течения, и тази примесени с морска сол езерни води, които много по-рядко замръзват през зимата са път и спасение за стотици хиляди мигриращи, или както ги наричаме прелетни птици. По Виа Понтика те преминават, гнездят или зимуват, като отпочиват или се заселват в крайбрежните езера – на юг в бургаските езера Мандра и Пода, Атанасовското езеро и Вая, Поморийските солници, Камчийските блатата, Варненското и Девненското езера, Балчишката тузла, залив Болата, Шабленската тузла, до Дуранкулашкото езеро на север и езерото Сребърна.



Някои видове птици идват от север за да прекарат зимата тук, като например белите лебеди, черновратия гмурец (black neck grebe) с характерни яркочервени очи, черноклония гмуркач (gavia), някои видове диви патици. Те са и любимците на малки и големи в зимните разходки край морето. Други пък прекарват зимите в Африка и идват у нас лятно време, за да гнездят – като например над 240 000 щъркела, в т.ч. около 78% от популацията на белия щъркел, цялата популация от розови пеликани в Европа – около 30 000 пеликана, около 90 000 грабливи птици – осояди, мишелови, орли, както и далеч по-редките царски орел, египетски и белоглав лешояд. Могат да се наблюдава също дъждосвирец (Kentish plover), който с дългата си извита човка вади червеи от тинята по плажовете, многобройни ята от жерави, ибиси, къдроглави пеликани, червеногърби сврачки, черногърби и ориенталски каменарчета, качулати, малки и големи корморани, алпийски бързолети, розови скорци, дебелоклюни и късопръсти чучулиги, кокилобегачи, червеногуша гъска, тръноопашатата потапница, ливадния дърдавец, зеленоглавата патица, сибирските гъски и още много – общо около 300 вида птици.



За сметка на това постоянно движение в небето и из крайбрежните езера, постоянно живеещи морски птици у нас са наистина малко. Гларусите, които са един от многобройните представители на семейство чайки – yellow legged gull; larus argentatus (michaelicus) или още сребърна жълтокрака средиземноморска чайка са най-разпространените и разпознаваеми птици по морето, но вече отдавна превземат все по-обширни територии от вътрешността на страната. Наистина морска, целогодишно, обитаваша морския ни бряг птица е арестотелевият корморан или още качулат корморан (shag). Него целогодишно можете да видите на скалите край Шабла и н. Калиакра.

Това пернато изобилие прави България топ дестинация за наблюдение на птици и задължителна спирка за орнитолозите. Пролетта наблюдението е по-красиво; основната миграция тече от началото на април, до средата на май. През есен пък, миграцията се случва по-масово. От средата на август до края на септември групи от 20-30 хиляди птици преминават за по няколко дни. Именно Виа Понтика е една от основните причини за обособяването на защитени територии в Черноморския регион; разбира се, местообитанията, които птиците ползват са дом и на редица земноводни, бозайници и ендемитни защитени растения. Една тясна крайбрежна ивица с ширина от 20 до 60 километра, резервати и защитени територии на Черноморския регион от Натура 2000, която започва от делтата на р. Дунав в Румъния, преминава по почти цялото ни крайбрежие и завършва с поредица планински възвишения по черноморското крайбрежие на Турция, гарантира опазването на природните богатства на бреговете на Черно море.

Мирослава Кирова - Попова

МОРСКИ БОЗАЙНИЦИ

Лилия Атанасова

Скъпа Миме,

Пиша ти това писмо, за да споделя с теб няколко любопитни факти и интересни неща за бозайниците в нашето хубаво Черно море – за делфините, за тюлените и тяхното изчезване.

Нека първо ти разкажа, че в Черно море се срещат три вида китоподобни бозайници — обикновен делфин, афала и морска свиня (муткур), представени от характерни подвидове. Опазването на китоподобните бозайници е голямо предизвикателство за съвременността. Те се нуждаят от защита, тъй като са особено уязвими на различни заплахи, свързани с човешката дейност — инциденти при улов в рибарски мрежи, намаляване на рибните запаси и хранителния им ресурс поради свръхулов, химическо замърсяване, високи нива на шум, сблъскване с плавателни съдове и други смущаващи животните дейности в морето. Заплахите за съществуването им са особено сериозни в затворените морета. Китоподобните са високо развити и умни бозайници, които живеят дълго, имат ниска размножителна способност и са от съществено значение за морската екосистема. Те са в категорията на застрашените видове в Черно море според списъка на Международния съюз за защита на природата и в последните години, поради защитения им статут, успешно възстановяват популациите си.

В миналото, скъпа приятелко, делфините за жалост са били обект на промишлен улов. Днес и трите вида са защитени от закона. Тяхното опазване се определя от Закона за биологичното разнообразие и Закона за рибарството и аквакултурите. Муткурът и афалата са в Червената книга на България. В международен аспект делфините, обитаващи Черно море, са включени в редица природозащитни документи, като например Конвенцията за мигриращите видове. Делфините имат средни размери на тялото и най-едрият видове, като косатката, достигат до 7—8 м. Гръбният плавник е разположен около средата на тялото или малко напред, а у някои липсва. Опашният плавник в средата на задния край е дълбоко връзан. Гръдните плавници са широки и заострени в края. Окраската на тялото им е разнообразна. Зъбите на горните и долните челюсти силно варират по брой и при много видове са над 100. Разпространени са във водите на океаните и някои морета. Всички делфини са хранят с риба и други морски организми. У нас ловът на делфини е забранен от 1967 г.

Почти навсякъде, Миме, можем да срещнем обикновен делфин, включително и по нашето Черноморско крайбрежие. На дължина тялото му достига до 2,6 м, а средното му тегло е 53 кг. Тялото му е стройно, продълговато. Муцуната му е удължена като клон, а на главата има изпъкнала мазна възглавничка. Гръбният плавник е сърпообразно извит. Окраската силно варира, като обикновено горната страна е черна, а коремната бяла. Отстрани

тялото му има по две сиви петна. Във всяка долна и горна челюст притежава по 40—60 конусовидни зъба. Плува бързо, със скорост 40—50 км в час, като се гмурка на малка дълбочина, където се ориентира с ултразвуци. В Черно море прави сезонни миграции в зависимост от храната — през пролетта и лятото в северните, а през зимата — в южните райони. Той води стаден начин на живот, като се събира на големи ята. Храни се с риба — хамсия, трикона, сафрид, лефер, барбун и някои ракообразни. След 10—11 месеца бременност ражда по 1—2 малки, дълги до 80—95 см, които бозаят около 4 месеца и стават полово зрели след 3 години.

Афалата също е разпространена почти навсякъде в нашето Черно море. Тя е най-едрият черноморски вид от делфините. На дължина тялото ѝ достига от 100 до 310 см, а средното ѝ тегло е около 120 кг. Казват, че на ден възрастния делфин изяжда по около 22 кг. риба.



Окраската ѝ варира доста, като в повечето случаи на горната страна е черна, а на долната бяла. Около очите и между тях има черна ивица. Зъбите ѝ имат конична форма, като на всеки горен и долен челюстен ред има от 18 до 26 зъба. Храни се с риба и мекотели. Тя може да плува със скорост до 50 км в час и да се гмурка дълбоко във водата, като прави пръскащи фонтани до 1,5 м. След 11—12 месеца бременност ражда, веднъж на 2 години по едно малко, което е дълго до 100 см и тежи 12 кг.

Морските свине са семейство морски бозайници от разред китоподобни близки до делфините, които се отличават от тях с по-малките си размери и по-късата си заоблена муцуна.

А пък, Миме, знаеш ли, сега може да ти прозвучи странно, но това е факт. До преди по-малко от половин век е имало тюлени по нашето Черно море, наричани още тюлени монах. Всъщност от северното и западното Черноморие изчезва през 50–70-те години на XX в., от източното – през 30-те год. До 80-те години в Турция се съхранява основното ядро на черноморската популация. След 1997 г. видът изглежда изчезва напълно и от там. Малък брой тюлени може би живеят още по турския бряг на Мраморно море. Раждали са се главно в края на лятото – началото на есента в закътани места на брега или в пещери с вход – нерядко под водата. Полова зрялост достигат на 4 години. Бременността е 11 месеца. Хранят се с риба.

Драга Миме, този факт ме натъжава, още повече при мисълта и за други подобни видове, които губим поради неморални причини. Едно е, ако в някое местообитание настъпи природен катаклизъм или пък животното бъде изместено от друго, което е по-силно или приспособено. Но откакто човекът се появил на Земята и особено през последните години, животинските видове започнали да изчезват заради ловуването, замърсяването или разрушаването на местата, където те живеят. Сега също има толкова много животни, които са застрашени от изчезване, че списъкът им се пази в "Червената книга". За съжаление той става по-дълъг всяка година... и за това трябва по-добре да ги пазим.

Поздрави, Лилия, твоята приятелка

PS: Скъпа Миме,

Ще добавя тук и една кратка история за тюлените, която разказват старите жители на малко селце наречено Тюленово. Тюленово се намира на северното ни Черноморие, сгушено на самия морски бряг, сред високите червеникави варовикови скали, някъде между Каварна и Шабла.

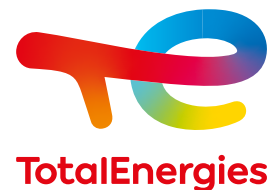
В началото на 30-те години румънската кралица Мария получава като подарък двойка тюлени, които се опитва да отглежда в заградено пространство в морето край двореца в Балчик. Но бързо разбира, че тези морски обитатели искат простор и свобода и ги пуска в морето. Тюлените намират убежище край скалистия бряг на Тюленово и в неговите подводни пещери, най-дългата от които е 107 метра, с множество разклонения. Именно в нея през 1978 г. водолази намират останките на последния тюлен, обитавал българското черноморско крайбрежие.

Лилия Атанасова



While they build
our tomorrow,
we support them
today

The TotalEnergies Foundation program supports organizations leading successful community projects to promote youth employment and the local economy



РИБАРСТВО

Нурал Джанбазов

Скъпа Меги,

Морските дни тук във Варна са далеч от скуката! Едно нещо, обаче ми направи впечатление. При всяка моя разходка по крайбрежната алея или по вълнолома до фара, общо взето навсякъде където има вода, виждам страшно много рибари. Чудех се, защо когато могат да са във водата, те стоят на сушата и държат въдица. Звучи и изглежда адски скучно! Но пък това любопитство ме изяждаше, спирах и питах много от тях дали има риба, какво ловят, как го правят? След доста питання разбрах, че често рибарите се връщат без риба, тъй като рибата се движи на пасажи и не мине ли близо до брега, стръвта им остава непокътната. Въпреки това всички бяха щастливи, усмихнати, с онзи плам в очите, който всеки от нас има, когато е влюбен. Всеки сияеше и се любуваше. Седях и аз втрещен в морето, но все нещо ми липсваше.

Запознах се с Драго, младеж на моята възраст, израснал с морето, живял целия си живот с шума на вълните и морския бриз. Изключително симпатичен и компетентен по отношение на риболова. Той беше и инициатора на това да ми даде старата си въдица и да отидем заедно за риба на следващия ден. Поредното преживяване, на което аз не можех да откажа. Исках да имам този плам, тази страст, която всички те имаха.

Следващият ден дойде неусетно. Драго ме взе от къщи и тръгнахме към трета буна. Доста бързо стигнахме, отворихме багажника, той ми подаде една въдица и ми обясни как се разпъва, как се прекарва кордата през водачите и няколко прости възела, за да вържа чепарето си. Най-общо въдицата е съставена от прът, който може да се разтяга подобно на телескоп и макара – уредът, с който навиваш кордата на шпурлата. Водачите се разполагат по цялата дължина на пръта, за да водят кордата в права линия. Всеки риболов се характеризира с различни монтаж. В случая ловихме сафрид, който е не много едър хищник и се лови на така нареченото чепаре – от 6 до 10 куки вързани през 10 сантиметра, като всяка от куките има различни видове и цветове конци, наподобяващи малки рибки, а в края има олово за тежест, за да може да се заметне навътре.

Замятането на въдицата обаче се оказа по-сложно и ми отне над десет хвърляния, за да стигне чепарето ми поне на 15 метра навътре. Когато схванах как става, вече усещах връзката, все едно въдицата беше проводникът, който ме свързваше с морето. Имаше прилив на енергия от красотата, спокойствието, разбиващите се вълни и неизвестността дали пасажът е дошъл. Не след дълго успях да хвана и първия си сафрид. Беше толкова красив, че просто нямаше как да го взема с мен и го върнах обратно във водата.

Прекарахме целия ден на тетраподите и въпреки умората стояхме до здрач. Испитах чувство, което не очаквах и със сигурност ще повторя възможно най-скоро. Хванахме около килограм риба, която вечерта с Драго сготвихме

и изядохме. Уникално вкусна риба, а когато знаеш, че си я уловил сам, вкусът става още по-силен. На вечеря моят приятел ми каза, че баща му има рибарски кораб и утре можем да влезем в морето с него. Как мога да кажа “не” на таква предложение...

Легнахме си рано, защото бяхме уморени, но и защото за риба се излиза около 5 часа сутринта, както и стана. Качихме се на кораба и отплавахме към открито море. Рибарският кораб е около 20 метра дълъг, като в задната си част има огромни макари на които се навиват въжетата, които дърпат мрежата. Когато на сонара капитанът види пасаж се пуска мрежата и се плава така няколко часа, като мрежата се движи близо до дъното, но не го наранява. С цел предпазване на дъното от нараняване дъното тралене и драгиране са забранени със закон.



Пуснахме мрежите и след 3 часа, извадихме на палубата около 1 тон риба. Не бях виждал толкова много риба на едно място. След това я вкарахме в специални резервоари, които рибарите наричат “лахан”, те представляват малки трюмове, точно под палубата, които се затварят с капаци. Добавихме и голямо количество лед за да ги запазим свежи. На

кораба има специална машина за лед, която го произвеждаше от морска вода. Соленият понеже е по-траен, замръзва, но и се топи по-бавно.

Това мое преживяване ме накара да се замисля дали остава риба в морето. Истината обаче е, че риба има много и основен проблем за цялата флора и фауна на морето не са рибарите, а замърсяването. В мрежите които вадихме, имаше всевъзможни боклуци. Капитанът ни разказа как веднъж е извадил лека кола, а за пластмаси и найлонови торбички няма нужда да казвам... те са хиляди.

Замърсяването е сериозен проблем за морето ни. То става от липса на пречиствателни станции и вливане на отпадни води директно в морето. С реките, най-вече Дунав, се внасят всякакви по вид битови отпадъци, които замърсяват нашето красиво море.

Останах очарован от загрижеността на рибарите. Те знаят, че изкарват прехраната си от морето, обичат го и го пазят. Всяка торбичка и боклук бяха събирани на палубата и се връщаха на сушата за рециклиране. Тази инициатива е изключително благородна и заслужава нашето уважение.

Благодарен съм, че имах честта да надзърна в бита на тези хора и да разбера любовта към морето.

Очаквай новите ми приключения много скоро!

Нурал Джанбазов

В КУХНЯТА НА РИБАРСКАТА ЖЕНА

Мария Табанлиева

В кухнята на жената на рибаря е уютно и мирише апетитно. Едва ли има човек, който е оставял безразличен към уханието на пържеша се риба в тиган или печаша се на скара. Рибата – една от най-полезните и вкусни храни. И толкова лесно достъпна. Дори можеш да си уловиш сам. А колко хора е спасявала от глад, попаднали в екстремни условия близо до море, река или езеро. А риболовът – едно чудесно хоби, интересна професия, традиция в семейството, или бягство от реалността. И нашата красива родина ни предоставя тази изключителна възможност. Имате ли всякакви риболовни басейни. Дали обаче притежаваме културата да се храним с риба редовно!? Във всички обществени заведения тип „столова“ е наложен стандарт поне веднъж седмично, в менюто да присъства риба. А как е във вашият дом? Дали ще е морска или сладководна, нямаме оправдание да не сервираме на трапезата си този продукт достатъчно често. Остава въпросът как да си я приготвим сами в домашни условия. Много често съм чувала: „А тази риба как се приготвя?“, разбира се след дежурното „Каква е тази риба?“. Имам предвид нашата си черноморската.... За хора от вътрешността на страната е простено да не я познават, но за нас по крайбрежието – не. Комични ситуации от рода на: „Този шаран колко струва?“ , посочвайки рина (морска котка), или да си поръчаш в ресторант карагъоз, имайки предвид зарган, защото си запомнил три съгласни само...., та такива ситуации са по-скоро трагикомични.

Морската риба има една особеност – всеки един вид се приготвя по определен начин. Сравнявам я със сладководната, при която може много да се импровизира. Например пъстървата - „царицата“ на реките, може да се приготви по 7 рецепти, за които аз знам. Може и да са повече. Но при морската риба не е така. Както обичам да казвам - не бива да се осквернява улова с разни яхнии и салати.

Няма как да опиша всички риби които обитават нашата акватория и как се приготвят. Ще се спра на най-популярните. Но първо ще започна с подправките и гарнитурите. Ясно е, че всеки може да се развихри в кухнята и да импровизира, но и на всяка домакиня е ясно, че най-лесно и просто приготвеното ястие е най-вкусно. Тривиално звучи, но трябва да се готви с усмивка, любов , замах и без излишни старания. А който може и „на око“ - така пък всеки път става уникално, неповторимо... Подправките, които отиват на морската риба са за пържените и печените на скара- само сол; за приготвяне на фурна- сол, черен пипер, червен пипер, девисил, копър, розмарин, лимони. Класическа гарнитура – картофи, по всички възможни начини приготвени. Свежа салата. Има и един сос, който се сервира с месестите пържени риби, като калкан и попчета. Разговорно се нарича „скордаля“. Приготвя се от: кисело мляко, орехи, копър, чесън, трохи от хляб, запърженото олио от тигана. Питиетата са узо, бяло вино или розе, а за пържената риба- бира.

Как се чисти рибата! Задължително се махат вътрешности и хриле. Глава и опашка, само при големите риби, които се транжират на порции. Ако рибата се приготвя цяла, нека тя да е цяла!

Дребните риби – цаца (трициона, копърка), граца (мальк сафрид). Могат да се опържат и без да са изчистени. Съответно и така се консумират. Хамсията е добре да се изчисти, защото вътрешностите ѝ горчат.



Сафрид, чернокоп, зарган се чистят с ръка , без нож. Става лесно, но техниката е да се извадят само вътрешностите, а месото над тях да остане цяло. Тези три вида риби се приготвят пържени – по-дребните, но зарган и особено чернокоп (защото има много мазнина) са за предпочитане е да са на грил или печени, овкусени преди това със сол, колкото си поемат. В домашни условия най-добре стават с класическия парти-грил, който всеки има от край време, защото при него мазнината се отича от рибата. На повечето от вас едва ли ще ви хареса, но риба на скара се пече нечистена. Става по-сочна, но при консумирането трябва да се внимава.

Попчето или каята е една от най-вкусните риби. Легенда или не, нарича се попче заради костта на главата му във формата на кръст. Който яде главите на попчетата, не може да не я е откривал. А главите на попчетата са класика. Както се казва с три глави и се наядаш. Попчетата се пържат, само пържат и нищо друго. На който му се занимава, може да филитира. Разрязва през корема и се разперва като пеперуда. Отстраняват се вътрешности, средна кост и костици от гръбнака, колкото е възможно. Маха се и главата, която отива директно в тенджерата за супа. Рибата се пържи и се яде цяла – вече нищо не трябва да ви притеснява.

Барбунът се приготвя подобно на попчето. И приключвайки с по-дребните риби, да отбележа нещо важно относно културата на хранене на риба. Рибата се яде с ръце, а главите и опашките не са отпадък.

Популярните по-едри риби: карагъоз, паламуд, а защо не и кефал или платерина. Последните две, които живеят и в сладки води, могат да се приготвят и на плакия, освен пържени. За първите две е абсолютно забранено.

Карагъозът е изключително вкусна риба. Мазна е, и се приготвя само на скара. Има много дребни кости, които могат да се ядат, разбира се внимателно. Ако ви заседне кост, и не може да я изкашляте, преглътнете е с парче хляб.

Паламуд – най-желаната риба през ранната есен. По-дребният се пържи. Понеже е тежка риба и трябва да не се прекалява с консумация, е за предпочитане да се пече във фурна. Един вариант – реже се през корема, изчиства се, разперва се като пеперуда, и се слага в тавичка. Овкусява се със

сол, черен пипер и червен пипер, залива се с олио или зехтин, малко водичка и се пече. Най-важното! Паламудът трябва да се изчисти от кръвта напълно. За това може да се накисне във вода и малко оцет. Всички са чували за соления паламуд – класика в приготвянето му. Но това е сложна материя, и няма да си позволяя да изнасям рецепти тук.

Както казват всички – черешката на тортата е калканът. И го оставяме за най-накрая. Е няма да е съвсем така, ще разберете по-късно защо. Та калканът си е любима риба за всички. Любима, скъпа и вкусна. И се приготвя по най-простия начин - пържена. Напоследък, стана актуално и да се пече на скара, за по-здравословно. Става вкусен, но тръпката да облизваш златисто запържените копчета липсва. От калкан се приготвя и страхотна супа, само от него. А когато се комбинира и с други риби (както е известно поне три), може и миди да се сложат, става още по-неустоима. Относно чистенето и транжирането, трудно е, но не е невъзможно и в домашни условия. Не хвърляйте перките и опашката, просто ги сложете в супата, заедно с главата, ако не я опържите и нея.



Та относно черешката на тортата, аз си имам друг фаворит: няма еквивалент на печен на скара, пресен див черноморски лефер. Само така приготвен и в никакъв случай по друг начин, иначе е наистина оскверняване на улова.

.....

Малко пауза, че си представих всички тези риби и се замечтах.

Ще обърна внимание и на другите морски дарове от нашето море. Едва ли има някой от морето, който да не е ловил скаридки с кепче. И после хоп! на тигана с малко сол и малко мазнина, докато се зачервят. А може и варени.

Морските раци - крапуси и пагури, пак си ги ловиш сам, ако имаш късмета да не те оципят и после в тенджерата – задължително докато са още живи, със сол, бира или бяло вино, може и девисил.

Черните миди се приготвят подобно на раците. Само да вметна, че ако не сте яли диви миди „набрани“ от камъните, значи не сте опитвали истинския вкус на мидата. Дори и с песачинки, превърнали се в бисерчета, вкусът е неповторим. И именно от тези истински и едри миди, се приготвят най-хубавите миди с ориз. Трябва повече търпение, за да се приготвят. Като се започне от миенето и стъргането на черупката, до отварянето на всяка една и пълнене с ориз. Плънката се приготвя от ориз, овкусен със сол, черен пипер и джоджен. За самото консумиране... любимо ми е: едната черупка, в която остава плънката е чинийката, а с другата гребеш като с лъжичка. Истински деликатес. Не ми се щеше, но ще споделя. Има и един по-мързелив начин за миди с ориз, най-вече, ако са дребни. В тенджерата се поставя овкусения ориз, вода, и целите неотворени миди. При варенето, мидите се отварят и сами се

пълнят с ориза.

Една рецепта за сервиране на чироз – сушена риба. Каквото и вид да е, се къса на парчета, „опуква се“ на котлон (подобно както се пукат чушки), по научквта се, и се овкусява с лимон и копър, и малко зехтин.

В резюме ще предложи няколко основни принципи и съвети:

1. Рибата е най-добра, когато е прясна. Това всеки го знае всъщност. Познава се, че е прясна най-лесно по хрилете – те трябва да са кърваво червени. Очите трябва да са прозрачни. А на пипане да не е мека.

2. Но все пак, ако се налага да се замрази, тя не бива да се държи повече от 3 месеца. За съжаление винаги се усеща, че е била замразявана. За запазване максимално на вкусове качества и вид, е добре тя да се замрази без да се чисти във вода, сладка или морска.

3. За разлика от някои други меса, рибата трябва да се осоли преди да се приготви. Тя си „взема“ колкото ѝ трябва сол, но разбира се не трябва да се прекалява с количеството. Поне половин час преди термичната обработка. Защото ако се пропусне осоляване, колкото и да се подправя после не е същото.

4. Както споменах и по-горе, черноморската риба не търпи сложни рецепти. Колкото по-просто, толкова по-добре. Без излишни подправки. Тя си има свой вкус, и ако сте забелязали, след консумация дълго напомня за себе си. Давам един съвет, който знам от майка ми. След консумация на риба, особено пържена е добре да се хапне кашкавал. А за не Ви миришат ръцете на риба се изплакват във вода с лимон, може и направо да си натъркате с малко резенче лимон.

5. Рибата се пържи в олио или зехтин за готвене, предварително овалена с брашно – пшеничено и царевично, в отношение 50:50. Рибата се консумира винаги топла! Неписано правило е, че който пържи няма време да сяда на масата, това го знам от баба ми. Веднага ми се илюстрира картина от детството-баба седнала до котлона, в двора в Стариата Несебър, пържи и ни дава, а тя от време си хапва.

6. Пържена или печена, рибата не бива да се прегаря, защото изсъхва. Да, ако е дребна и леко препържена, се хапва цяла и много хора я предпочитат така. Но месото ѝ е толкова нежно и крехко, че е грехота, ако не му се насладим както трябва.

Накрая няма как да не спомена рибената чорба. Но не смея дори да започвам да разказвам рецепти и кулинарни техники, защото видовете рибена чорба са колкото риби има в морето.

Само ще кажа, че без девисил или лющян, както някои го познават, рибена чорба няма да се получи, така както бобена чорба няма да има без джоджен или гюзум.

Добър апетит!

Мария Табанлиева

ФАУНА НА ЧЕРНО МОРЕ

Скъпа Меги,

нямам търпение да ти разкажа за приключенията си днес! Мислех си, че риболовът е просто заматане с въдица и чакане, но се оказа, че има различни видове риболов. Това което пробвах днес беше неопишуемо-подовден риболов. Влязох с шнорхел и плавници да се гмуркам и вместо въдица използвах харпун – това е нещо като подводен арбалет, колкото мощно, толкова и опасно.

Всичко започна рано сутринта. Моят приятел от Варна – Иво, беше твърдо решен да ме въведе във вълшебния подводен свят, а аз леко скептично и сънено се съгласих. Отидохме до Тюленово – прекрасно място със стръмни брегове и величествено море. За да облечем неопреновите си костюми трябваше първо да се намокрим. Слязохме по една пътечка до водата и навлязохме в спокойното море. Обличането става във водата, за да ни е по-лесно и да не ги скъсаме. Тези костюми са много важни, тъй като запазват тялото по-дълго време топло, а комфорта е от голямо значение за цялото преживяване в морето. А и тъмният цвят на неопрена не плаши рибите, които смело минаваха покрай нас.

Подводният риболов се извършва само с шнорхел, без никакви бутилки с въздух. Разчиташ единствено на себе си, сам с морето. Задържането на въздуха е от изключителна важност, медицинският термин за това е апнея. Ако искаш да си добър харпунджия трябва да можеш да си задържиш дъха възможно най-дълго и да залегнеш на морското дъно възможно най-неподвижно. Аз, като един нетрениран за това спортист, успях да направя апнея под вода за около 40 секунди. Знам, че изглежда малко, но се оказа, че в морето трябва да си в пълна хармония с водата, да се отпуснеш, да изразходиш възможно най-малко енергия и да останеш повече време под водата.

В началото ми беше доста трудно да се гмурна, доста силно замахвах с крака и шляпах по водната повърхност и поради тази причина не видях нито една рибка, но постепенно започнах да свиквам, и сведох шума до минимум. Тогава стана нещо вълшебно! Пред очите ми минаха около четири-пет кефала, свободни, реещи се във водата, отпавили се в някаква си тяхна посока. По красивото, на места скалисто дъно, имаше малки и големи попчета и раци, които леко обезпокоени от нас, продължаваха да търсят храна. Всички скали бяха облепени с миди и рапани и допълваха изяществото на дъното.

Иво ми каза, че сме имали голям късмет, тъй като често водата по северното черноморие е доста мътна. Това се дължи на факта, че скалите там са седиментни и се измиват от водата, за разлика от вулканичните скали по бреговете на юг от Бургас, но днес имаше поне 10 метра видимост. Вероятно ще питаш дали съм успял да уцеля някой от кефалите с харпуна. Истината е, че бях толкова опиянен от красотите на подводния свят, че забравих, че имам харпун в едната ръка. Исках да видя всичко, исках да се слея с морето.

Следобедата решихме да отидем до Варненския аквариум и да се запозная

с всички животни в Черно море. Оказа се, че нашето море е едно от най-слабо солените. Растителният свят е представен от 270 вида водорасли и над 600 вида фитопланктон. Рибите, които можем да видим са доста разнообразни и предимно хищни. Тези, които ми направиха впечатление е зарганът – изключително тънка и дълга риба с клюноподобна челюст, малко прилича на крокодил. Също така има и кефал, който често навлиза в реките и търпи на големи промени в солеността на водата; сафрид – пасажна риба, прекалено малка за риболов с харпун; чернокоп, големият му брат-лефер и лаврак – ненаситните хищници, които се ловят на различни изкуствени примамки; херинга и други. Не знаех, че в нашето море има акули. Не са големи и опасни, като океанските, но са все така страшни. Другият вид, който ми направи впечатление е есетрата. Тя изглежда праисторически с шиповете си и с издължената хищна муцуна, пълна с остри зъби. В Черно море се срещат шест вида есетрови риби: немска, руска, пьструга, шип, чига и моруна. Те са преходни риби и навлизат от реките, където се връщат за да хвърлят хайвера си. Есетрите по нашето крайбрежие идват най-вече от река Дунав. Всъщност, есетровите риби са застрашени от изчезване в световен мащаб. Включени са и в Червената книга на България, като има пълна забрана на улова им. Есетрите по рибните пазари би трябвало да са изцяло от развъдници.

Освен рибите, в нашето море има и бозайници, които освен в Делфинариума можем да видим и в открито море. Запомняща се и красива гледка. През последните години делфините стават все по-многочислени в нашето море. Лоша новина за рибарите, тъй като няколко делфина могат да уплашат доста риби, но пък добра новина за всеки любител, мечтал да зърне тези красиви същества.

Интересен факт е, че рапанът е инвазивен вид за нашето море. Произлиза от далечния изток и през 1946 за първи път е открит в Черно море. Смята се, че това се е получило предимно заради развитието на корабоплаването.

Друг интересен факт, който научих днес е, откъде идва името на Черно море. Теориите са много, но най-логично ми прозвуча тази, за наличието на сероводород в дълбоките слоеве на водата. Когато моряците изкарвали котвите си, те били черни, именно заради реакцията на метала със сероводорода. Това голямо количество сероводород е и причина за липсата на живот на по-голяма дълбочина. Сероводородът е силно запалим и експлозивен отровен газ, с мирис на развалени яйца. Образува се поради гниенето на органични отпадъци на дъното на морето и на места започва от 50 метра дълбочина, като е примесен с 90% от водите на Черно море. Затова пък, силната концентрация на този отровен газ е причина в нашето море да се намират едни от най-добре съхранените потънали кораби и корабни товари.

Доста изморителен, но пък изпълнен с приключения ден. Очаквай новото ми писмо възможно най-скоро!

Нурал Джамбазов

ФЛОРА НА ЧЕРНО МОРЕ

Габриела Янчева

Здравей, Александрина,

обследвам флората на Черно море и искам да ти разкажа някои интересните факти. Открих, че черноморската флора е разнообразна и че обхваща близо 300 вида растения, живеещи във водния стълб и около 700 вида, живеещи на дъното на морския басейн – на 6 метра дълбочина. Срещат се няколко вида покритосеменни растения и гъби, които не са изследвани подробно.

Най-простите живи организми са бактериите, разпространени са във въздуха, почвата и водата. Бактериалната флора на Черно море е проучвана от редица изследователи. Общото количество маса на бактериите в Черно море е доста по-голямо от това на растителния и животинския планктон.

В Черно море има голямо разнообразие от микроводорасли. Един такъв тип са синьо-зелените водорасли, които по структура приличат на бактериите, но притежават различни свойства от тях. Смята се, че те са създавали живота на Земята преди милиард години. Тези микроводорасли са в основата на живота на над един милион биологични вида, включително и нашия. Знаеше ли, че над 21% от кислорода на планетата се дължи на водораслите, а храната, с която се хранят всички създания, пряко или косвено, е свързана с тях. Тези водорасли съдържат протеини и азот, който произвежда аминокиселини. Спирулината, която прием се извлича точно от синьо-зелените водорасли.

Златистите водорасли са обагнени в златисто-кафяво до кафяво, широко разпространени са в сладки, полусолени и солени води. Представител на този тип водорасли съдържа в клетките си много силна отрова - примнезин, която при интензивно развитие на водораслото и подходящи условия, причинява масова смърт на риби и безгръбначни животни. В края на лятото през 1959 г. този отровен вид е установен за първи път в състояние на цъфтеж в полусолените езера край град Варна. Това причинило измирането на рибната популация на езерата и на по-голямата част от безгръбначната им фауна. Цъфтежът продължава около 45 дни, след което започва възстановяване на нормалната биологична продуктивност на езерата.

При пирофитовите водорасли се наблюдава биолуминесценция – “жива светлина”. Този тип микроводорасли заедно с кремъчните водорасли съставляват основната маса на фитопланктона.

В Черно море са установени близо 200 планктонни морски и полу-соленоводни пирофитови водорасли. Останалите водорасли – зелени, кафяви и червени – се обединяват под понятието едри растения /макрофити/. Поради по-ниската соленост на родното море, количеството на тези видове е значително по-малко, в сравнение със Средиземно море.

През лятото водата в солниците край Поморие, Бургас и Балчишката тузла променя цвета си от зелен до червен, поради масовото развитие на същински зелените водорасли.

Кафявите водорасли растат до 15-20 м дълбочина и се срещат най-често в студените морета. Във водите на Черно море има представители от двата класа на кафявите водорасли. През есента масово развитие показва дилофус, среща се по откритите брегове на Черно море до самата водна линия. Полезен факт е, че водораслото съдържа изключително ценната алгинова киселина. Ефектът от този вид водорасли се дължи на съдържанието на йод в него. Използва се за регулиране на функцията на щитовидната жлеза, както и помага за понижаване на кръвното налягане и кръвната захар. Кафявите водорасли в пределите на българското черноморие са скромните 37 броя.



Червените водорасли са оцветени от розово до тъмно червено, а между видовете водорасли има полупаразити и паразити върху други видове, с които си приличат. Някои отлагат варовик и играят важна роля при образуването на кораловите

рифове в другите морета. Произходът на червените водорасли е неизвестен.

От най-голямо значение за черноморските води е кафявото водорасло – филофора. То се явява в две форми: крайбрежна – прикрепена и дълбоководна – неприкрепена върху черупчесто-чакълест грунд.

Много често, край лиманите, в морската вода се наблюдават обраствания от покритосеменни растения. Общото количество в Черно море се приема за 1,1 милиона тона мокро тегло. Морските тревы се отличават с пълзящо в тинята коренище, вторично преминали към живот под водата и напълно приспособени за него. Растат по пясъчно-тинесто дъно, в заливите пред гр. Варна, Несебър, Бургас, Созопол и Ахтопол.

Това са интересните факти, които открих, надявам се да се чуем скоро!

Габриела Янчева

ПОДВОДНА ФОТОГРАФИЯ

Михаил Днев

Някога чудили ли сте се какъв е подводният живот? Какво има в дълбините на един толкова мистериозен, но любопитен свят? Сигурно на всеки от вас се е случвало, докато плува в морето, да си задава следния въпрос: „Какво има около и под мен?“. Несъмнено сте изпитвали и чувството на страх, че може някоя медуза да ви ужили или още по-страшно – да ви нападне някоя голяма риба. Не се притеснявайте, нито сте първите, нито ще бъдете последните, уплашили се от допира с водорасло.

Наскоро имах привилегията да се запозная с един човек, който посвещава живота си на заснемането на това, което всеки от нас се е чудил дали съществува и как изглежда. Става въпрос за Юлиан Недев, при който изборът на занаят никак не е случаен. С баща – подводен фотограф и чичо – харпунджия, Юлиан прекарва детството и юношеските си години в среда, от която впоследствие бива изцяло погълнат. Той започва своето начинание през 1991 г. и продължава с пълна сила до ден днешен. Разговорът с него отвори пред мен свят, за който дори не подозирах. Благодарение на неговите кадри се докоснах до уникални екземпляри с размери от порядъка на милиметри до удивителни делфини и китове. Разнообразието от животни, които фотографът ни показва, беше толкова нищожна част от действителния брой на подводните обитатели, че се затруднявам да си представя колко са неизследваните видове.



Ако си мислите, че достигането и заснемането на тези удивителни животни е лесна работа – дълбоко се лъжете. Знаете ли, че за постигането на тези кадри са необходими повече от добра апаратура и ентузиазъм. Най-важната част са метеорологичните условия. Едва ли сте си представяли, но специално в Черно море, дните подходящи за подводни снимки се броят на пръстите на ръцете ви. Дори фотограф на световно ниво, като Юлиан Недев, успява да практикува тук не повече от 10 дни в годината. За голямо съжаление, разнообразни и интересни обитатели не преобладават в нашето море. Затова той предпочита да заснема далеч по-пленителни създания в тропическите води, където фотографията си е истинско предизвикателство. Там тихомълком обитават доста отровни видове, за които човек трябва да е постоянно нащрек. Не рядко най-големите красоти са и най-опасни. От корали, които са остри като бръснач, до навид безобидни медузи, които обаче могат да умъртвяват за секунди.

От друга страна пък, някои екземпляри са толкова трудни за забелязване, че местни водолази са неизменна част от екипа на подводния фотограф. Г-н Недев сподели своя история, в която разказа, че му се е наложило да използва всички свои налични увеличителни лещи и въпреки тях не е успял да заснеме желания образ на своя миниатюрен обект. Тогава на помощ идва неговият местен гид, който изважда от джоба си допълнително увеличение и прави мисията успешна. Тук си зададох въпроса: „Ами ако природата наистина не иска да ни разкрие всичките си богатства?“, а отговорът сякаш се криеше във въпроса. На последно място, но не и по важност, са изключително нужните подводни светлини. Не е тайна, че вечер, след залез слънце, всички риби се показват необезпокоявани от хората. Различните видове светлини могат да ни помогнат да направим снимките си още по-възбудяващи. Знаехте ли, че при нощната фотография, в някои случаи, се използва червена светлина за фокус, защото рибите не се плашат от нея и седят сравнително неподвижни. Също много интересно е, че се използва флуоресцентна светлина за заснемането на видове, които показват пълните си шарки, които са невидими за човешкото око, само под тази светлина.

На мен ми предстои пътуване до Египет, където ще имам възможността да се докосна до красотата на Червено Море. Използвах, разбира се, шанса, да си поговоря по темата с Юлиан Недев и се информирах какво да очаквам, какво и къде да търся и за какво да внимавам, когато правя опити за “перфектната” снимка. Обзел ме е голям ентузиазъм и нямам търпение да опозная подводния живот на едно от най-красивите морета в света. А защо не, някой ден да направя изложба с Юлиан Недев и да ви разкажа за подводната фотография от личен опит?

Михаил Днев

ГМУРКАНЕ

Нурал Джамбазов

Скъпа Меги,

Не можеш да повярваш какво се случи днес. По време на изложбата на Юлиан Недев в Художествена галерия Варна, за която ти писах вчера, взех визитката на Морски клуб „Приятелите на морето“ – Варна и веднага щом се прибрах проверих сайта и фейсбук страницата им.

Нетърпеливо намерих телефонен номер и звъннах, оказа се че говоря с г-жа Дарина Иванова – председател на клуба, която веднага откликна на любовта ми към морето и жаждата ми да науча и видя всичко. Покани ме в клуба и се оказа, че има хора които не само са влюбени в морето, а живеят в синхрон с всяка негова вълна. Възхищавам се и уважавам такива хора! С такава страст и емоция ми разказваше за морските дълбини, че виждах морето в очите й. Оказа се, че тя е един от основателите на клуба „Приятелите на Морето“ и винаги е давала всичко за него. Работата на клуба, който съществува вече 25 години, е на доброволни начала и събира много хора с различни професии, коя от коя по свързана с водата.

Исках да пробвам всичко, единственият въпрос беше с кое да започна. След подводния ми риболов, какво по-добро от престой по-дълъг от 40 секунди под водата, не се смей, само толкова издържат белите ми дробове. Избрах гмуркането като първата крачка към изграждането на още по-силна връзка с морето. Не мислих, че е възможно да го обикна повече, но ето че стана!

Изникват въпросите: кое, как, защо. Сега ще ти разкажа подробно какво да направиш, ако искаш да се гмурнеш в приключението. Само да вметна, че ако влезеш веднъж под водата, ти не си още водолаз, ти си човек, който е дишал под вода. Водолазната дейност е изключително трудна и опасна. Тя се изразява в тежка и отговорна работа под вода – строежи, заварки, обследвания и много други.

Обикновено историята на всеки водолаз започва отнякъде, било то от статия във вестник, снимка в интернет, любов към морето, любопитство към подводния свят, но често искрата, която запалва любовта в сърцето е едно любителско гмуркане с инструктор. Дори и да не се влиза на дълбочина по голяма от 3-4 метра, красотите, които се виждат те запленяват за цял живот. Такова любителско гмуркане направих и аз, когато дойдеш можеш да го направиш и ти. Не е много скъпо, а преживяването е незабравимо.

Малко бях притеснен, но инструкторът по всичко си личеше, че е с голям опит в морето. Преди да влезем, обаче времето се развали, имаше големи вълни и заради безопасността влизането се отложи за следващия ден. Не се препоръчва влизането при бурно време по ред причини; морето може да ти е приятел, но за жалост понякога и смъртен враг и всяко влизане трябва да

се осмисли и планира добре. На следващия ден, сутринта, водата беше равна като тепсия, а водата с невероятна видимост, явно времето е било достатъчно, за да се избистри от песчинките които я правеха мътна при вчерашната буря.



Обличането на неопрена стана на плиткото, а основното предарително обучение на сушата. Да знаеш, че палец насочен нагоре на сушата означава съгласие, но под водата означава, че трябва да излезеш на повърхността. Малко комично, че се обърках и след като дадох своето съгласие, с палец нагоре, на команда

на инструктора, излязохме веднага. Запомних го винаги по трудния начин. След обличането на водолазния костюм /неопрен/ и екипировката, се слагат плавниците и се влиза на малко по-дълбоко. Всичко вече е готово, инструкторът ти помага, донаглася всичко, поставяш в устата захапката на регулатора, който подава въздух и се потапяш. Оказа се, че бутилките с газ не съдържат само кислород, а са пълни с атмосферен въздух и дишането си е напълно нормално.

От малък си мислех, че красотите са скрити на дълбоко в морето, явно съм грешал! На дълбочина не по-голяма от 5 метра видях перфектния синхрон от риби, рапани и водорасли. Те не съществуваха индивидуално, а напълно заедно, свързани помежду си. Същинска прелест в която имах честта да участвам, било то и като нарушител на спокойствието.

Този един час под вода не ми стигна! Първите ми думи когато излязохме от вода бяха: “Кога е следващият курс?”, отговориха ми, че започва началото на другия месец. Бях първият записан, чакам го с нетърпение. Курсовете са за начинаещи (до 20 метра) и за напреднали (до 40 метра) и след изкарването им получаваш международен сертификат, но най-важното – получаваш знания, как да виждаш подводните красоти без опасност за живота и здравето си.

Поредният ден изпълнен с положителни емоции и солена вода. Очаквай следващото ми писмо много скоро!

Поздравя,

Нурал Джамбазов

СРЕЩА С КОМАНДИРА НА ПОДВОДНИЦАТА

Бруна Мартинс

Кап. I ранг Камен Кукуров е последният командир на българската подводница „Слава“. Беше ми дадена тази отговорна задача да ви разкажа накратко за него. Честно казано, доста отлагах работата по тази тема и основната причина за това бе, че ми беше трудно да намеря правилните думи, с които да опиша работата на човек, на който започнах да се възхищавам толкова бързо – още след първото изречение, което излезе от устата му. Винаги съм се възхищавала на моряци и още повече на войници, дори имах планове като по-малка да се върна да живея в страната където съм родена – Бразилия, за да съм част от армията, но междувременно намерих друга любов, а именно корабостроенето, с което реших да се занимавам в крайна сметка. Може би в миналия ми живот съм била военен и кой знае? Може след години да ме знаете като офицер Мартинс.

Веднага усетих, колко обича професията си капитана. За съжаление малко моряци са толкова запалени по темата. Може би това ми даде надежда, че на неговата възраст все още ще бъде толкова влюбена в професията, която избрах да следвам и няма да съжалявам за този избор. Кап. I ранг Камен Кукуров говори за подводница „Слава“, както тийнейджър разказва на приятел за момичето в което е влюбен, в очите му има един специфичен блясък, а интонацията му е носталгична.



Камен Кукуров е роден на 12 юни 1964 г. в Пловдив, завършва варненското Военноморско училище през 1987 г. След което избира за специализация „Дивизион подводници“. Днес е началникът на щаба на Военноморските сили и Капитан първи ранг. А по-долу Ви представям моето интервю с него:

Какво според Вае е морето?

“Морето е едно бягство. Все в един момент всеки моряк разбира, че морето е перфектното бягство от всичко на сушата. Докато плаваш се сблъскваш с рационална стихия, а тази на сушата е емоционална.”

Какъв е животът на подводница?

“Първия път, когато се качваш на подводницата, губиш ориентация още при влизането. Не знаеш къде е носът и къде е кърмата. В подводницата си в мрака – единствено на изкуствено осветление и нямаш видимост извън съда. На всеки 3 дена подводницата трябва да излезе изцяло на повърхността, за да се зареди акумулаторната батерия и да си запусне дюзелите или да премине на режим шнорхел (работа на дюзелите под вода). На 8-9 метра подводно положение се вдига една тръба, от която дюзелите взимат въздух и така могат да захранват двигателя за генераторния режим. Възможно е да се редуват двата начина и така да се изкара повече време под вода, но въздухът постепенно става твърде беден на кислород, което от своя страна причинява сънливост у екипажа.

Най-важните качества, за да работи човек в подводница е да умее да работи в колектив, да бъде медицински здрав и да няма клаустрофобия.”

Как Ви посрещат хората?

„Аз съм завършил през 1987 г. и никога няма да забравя седмицата, в която правихме походите преди производството и връчването на първите офицерски пагони. Такова посрещане, както когато нашата група вървеше в Средна Гора и Стара планина, никъде не съм виждал. Нас ни посрещаха в малките селца, вероятно както са посрещали освободителите и българските войници преди 1944г. Това преживяване тогава беше уникално и мисля, че българският народ е напълно заслужил и сега да има своята очаквана среща с Българската армия.”

Колко време отнема едно цяло потапяне на подводница?

“Обикновено 3-4 минути”

Има ли значение солеността на морето за плаването?

“В подводниците има твърд баласт - това са всъщност едни 20 килограмови блокчета с дръжка, които са наредени вътре в баластните цистерни и са разположени симетрично в двете страни на подводницата. Ако например плавателния съд е направен с предназначението да плава в Черно море, но поради някаква причина му се наложи да плава в друго море, където солеността на водата е по-висока или по-ниска, подводницата трябва да отиде на док и да се промени този твърд баласт, за да може да плава.”

Морето учи ли на дисциплина?

“Навсякъде, където има риск, било то море или планина, се създава дисциплина, независимо дали си военен или цивилен, дали плаваш на яхта или практикуваш подводен риболов. Най-малко това те кара да се отнасяш към дадената среда с уважение, а това е част от дисциплината.”

Има ли разлика в начина, по който морето влияе на хората в различните градове?

“Най-добрите матроси, които съм имал, са дошли от вътрешността на страната. Били са страхотни моряци и момчета, донякъде защото им е било интересно и донякъде защото са се гордеели с позицията си.”

Кои фактори влияят на засичането на плавателния съд?

“За засичане на подводница влияят температурата на морето и солеността. На около 30-40м, когато водата близо до повърхността е по-студена от тази на дъното, в зависимост от условията на морето, се образува звуков слой, който затруднява засичането на плавателните съдове. Обикновено когато подводницата иска да остане неоткриваема, тя застава на или под звуковия слой. Друг вариант е звуковия канал, който се образува, когато водата близо до повърхността е по-топла от тази на дъното. Явява се крива ос на която ако плавателния съд застане, може да чуе звук идващ дори и от 250 км.”

Каква е оптималната дълбочина на плаване?

“Счита се, че 30 метра е най-безопасната дълбочина, защото няма опасност от сблъсък с надводен съд. Дали плаваш на 8 или на 300 метра дълбочина, разлика не се усеща. Има заповед, при нормална експлоатация, подводницата да не се доближава на повече от 20-30м от дъното на надводен съд.”

Имате ли някаква интересна история по време на плаване, която бихте ни разказали?

“Интересни истории има много. Веднъж бяхме загубили един моряк, но той не беше на моята подводница. Случи се по следния начин – правили са ремонт на подводницата в надводно положение при много лошо време и изведнъж го помита голяма вълна. Търсили са го и накрая, за щастие, го намерили. Нормален човек едва ли би се върнал на същата длъжност, но той го направи.”

Бруна Мартинс

МОРСКА АРХЕОЛОГИЯ

Мирослава Попова - Кирова

Наситената със сероводород вода на Черно море, така смъртоносна за морските обитатели, се оказва много благодатна за морската археология. В исторически план многобройните древни сателитни елински поселения, развитите търговски морски пътища в Черно море, които запазват значението си до Средновековието, войните между Османската и Руската империя, както и чисто геодезичните промени в бреговата ивица и пропадането на цели крепости и градове са оставили много артефакти по морското дъно, които очакват да бъдат открити, описани и обяснени.

У нас морските археологически проучвания се ръководят от основания през 1978 година Център за подводна археология в град Созопол. Той е най-старото учреждение от своя тип в Източна Европа и представлява първата подобна институция, работеща активно във водите на Черно море. Предметът му на дейност е проучване, документиране и опазване на подводното археологическо наследство на България. Центърът играе решаваща роля за това, България да бъде една от първите държави, подписали Световната конвенция на ЮНЕСКО за опазване на подводното културно наследство от 2001 г. В рамките на тригодишен проект, например, наречен Black Sea MAP, проведен между 2015-2018 година учените са разкрили останки от 65 кораба, от всички епохи от Античността до Османския период – период от над 2500 години. Някои от тези находки са особено забележителни със своята цялост и добро състояние, макар и все пак да са подложени на атаките на малкото оцеляващи в дълбините на нашето море анаеробни бактерии.

Днес всеки крайбрежен български град с гордост показва своя собствена сбирка от антични и средновековни предмети, намерени на морското дъно, а целостта на корабните корпуси, намирани тук е ценен източник на информация за археолози и историци, работещи в района на цялото Черноморие.



ПОПУЛЯРНИ ВОДНИ СПОРТОВЕ

Гергана Дърлева

Най-популярните водни спортове, които можеш да пробваш това лято!

Ако не искате за пореден път да прекарате морската си ваканция мързеливо, лежейки на плажа с книга в ръка, то този текст е точно за вас!

Искате да опитате някой воден спорт през лятната отпуска, но не сте сигурни към какво точно да се насочите? Нашето черноморие предоставя чудесни възможности, както за ветроходство – на килова или шверботна яхта, така и за много други водни спортове, които могат да се практикуват самостоятелно и са зависими само от метеорологичните условия - уинд сърф, кайт сърф, кану-кааяк, падъл борд, уейк борд, джет, водни ски, и потуристическите водно колело, банан, парашут, теглен от скутер, бобкат. Разнообразието е голямо, а избор най-лесно може да се направи въз основа на това колко адреналиново преживяване искаме да имаме. Специално за вас сме подбрали най-важните подробности за всеки един спорт (ветроходството е включено в други теми) и благодарение на тях и адреналиновата скала, можете да изберете вашето следващо морско приключение.

Убедена съм, че поне веднъж сте гледали по филмите как сърфистите ххват вълните и се носят в безкрайното синьо. Ако и вашата детска мечта е да станете повелител на вълните, трябва да знаете, че в България това е напълно възможно, и то от Дуранкулак до Резово.

Каква е разликата между уиндсърф, уейксурф, кайтсърф и обикновен хавайски сърф?

Основната разлика между четирите е начинът на извличане на удоволствието от водната среда. При уиндсърфа задвижването става благодарение на вятъра, като се използва ветрило, прикрепено към подобрена за целта сърф дъска. Уейкбордът е екстреман воден спорт, нещо като комбинация между водни ски, сноуборд и сърф. Може да се кара на море, езеро или язовир, като се теглите от лодка, влек, лебедка или джет, със скорост, съобразена със състоянието на водата, големината на борда и предпочитанията на райдъра. Кайтсърфът е комбинация между уейкборд, парашутизъм и уиндсърф. При него удоволствието е основно от свободата, с която разполага райдърът. При хавайския сърф не се използва вятър, той по-скоро пречи. За него са необходими само достатъчно големи вълни, за да може дъската да се плъзга продължително време надолу по вълната.

Ако думичката „сърф“ вече преследва мислите и сънищата ви и често не ви дава мира, то следващите редове са за вас!

Уиндсърф – 8-9 от 10 адреналинови точки

Уиндсърфингът (на английски: windsurfing, в превод „пързалане с вятър“)

е индивидуален воден спорт. В уиндсърфа има следните основни дисциплини: wave – каране по вълни – изпълняват се скокове и обздраване на вълни, free style – много популярна дисциплина – каране в спокойни води, изглежда като акробатика на вода, заради триковите, които се изпълняват, гасе каране – Формула 1 в сърфа – слаломно каране с висока скорост, благодарение на тунингована екипировка и много добра техника на сърфиста. Уиндсърфингът е олимпийски спорт.



Екипировката с която се практикува уиндсърфът се състои от дъска и платно. Платната са изработени от здрави и леки материали, подсилени с карбонови нишки. Условно са с триъгълна форма, като по дължината на най-дългата страна има джоб, в който се поставя мачта. Мачтата с платното се закрепва към дъската чрез въртящ се шарнир и уиндсърфистът може с ръце да регулира ъгъла между вятъра и платното, както и да обръща посоката (поворот). За запазване на телесната топлина уиндсърфистите носят неопренов костюм, разговорно наричан „неопрен“ по името на материала. Костюмът ги предпазва от схващания, породени от студената вода.

Нашето черноморие не е най-ветровитото, но за сметка на това уиндсърфът не изисква специална инфраструктура и може да се практикува от всеки. В началото не е необходимо скъпо оборудване. Необходими са голяма дъска и малко ветрило, за да можете добре да усвоите техниката на управление. Трябва да се има предвид, че екипировката бързо се надраства и впоследствие на човек му е необходима все по-малка дъска и по-голямо

ветрило. При добро желание всеки може да намери информация и начин да се научи сам. За съжаление обаче в процеса на самообучение човек не вижда грешките си и не може да ги поправи толкова бързо. За целта е препоръчително да има приятел, който може да кара или учител/треньор, за да ви напътства и да ускори процеса на научаване. Тук идва ролята на сърф училищата, където всеки може да направи своите първи стъпки по вълните.

Кайтсърф – 10 от 10 адреналинови точки!

Кайтсърфът представлява хибрид между уейкбординг, параглайдинг и уиндсърфинг. Той е връхна точка в еволюцията на водните екстремни спортове. Реално кайтът е не просто плаване, а буквално полет над вълните. В съвременния си вид се развива през 90-те години на миналия век. В кайтсърфинга има следните основни дисциплини: wave surfing, free style, big air – целта при нея е да се направи по-висок скок с по-голям престой във въздуха, strapless – комбинация между дисциплините, hydrofoil кайтсърфинг – нова дисциплина, която ще намери място в Олимпийските игри през 2024г. в Париж.



Основната екипировка се състои от дъска, кайт, контрол-бар с въжета, система за безопасно освобождаване, харнес (седалка) и помпа. Първите стъпки в спорта се правят чрез т.нар. боди- драгинг, чиято основна цел е да ви научи да навигирате платното, когато се движите срещу вятъра. Това е значително ще ви улесни, когато се добави и дъската. Дъските са основно двупосочни

– предпочитат ги практикуващите сноу или уейкбординг и еднопосочни, избирани от хора с опит в сърфинга и уиндсърфинга. Изборът на кайта зависи от теглото на сърфиста, силата на вятъра и стила на каране. Най-простото правило е по-слаб вятър – по-голям кайт и обратното. Може често да видите кайтсърфистите в морето и през зимата, когато вятърът е плътен, по-силен и стабилен; запалените по този спорт отдадено и внимателно следят прогнозата и при първото съобщение за подходящо време се качват по коли и кемпери и потеглят към съответния плаж, за да се отдадат на любимия спорт.

Нова тенденция в уинд и кайт сърфинга е хидрофойлът или т.нар. „подводни криле“. Това е истинска революция във ветроходството, която навлиза все повече и в тези спортове. Тайната на технологията се крие в подводното крило, което благодарение на формата си създава подемна сила, която повдига дъската или борда над водата и по този начин създава по-малко съпротивление с нея. Това позволява на сърфистите да поддържат една добра скорост, дори при много слаб вятър (5 възела) и малка вълна.

Стендъп падъл борд – 5-6 от 10 адреналинови точки

SUP, стендъп падъл борд или сърф, който се кара в изправено положение с гребло е изключително популярен и за разлика от класическия сърф, завладява с очарованието си всякакъв тип хора, дори и такива, които никога не са се качвали на сърф. Падъл бордистите откриват в този спорт лично време и свобода – без състезания и мерене на мускули. Изправен върху дъската човек има страхотна видимост, както над водата, така и под нея. А освен, че е невероятно приятно и отпускащо преживяване, карането на SUP представлява и страхотна тренировка за цялото тяло, като натоварва и оформя всички мускули. Най-важният фактор за приятно и безопасно падъл сърфиране е изборът на подходяща дъска. Ако ще използвате SUP за забавление на цялото семейство, изберете такава дъска, която ще може да носи най-тежкия човек от семейството, евентуално плюс малко дете. Най-вероятно ще желаете в този случай многофункционална SUP-дъска, която да се използва и в язовира, и на морето, за удоволствие, фитнес, разходки из залива в спокойно време и умерено сърфиране по вълните. Внимавайте обаче, когато се отдалечавате от мястото, на което искате да излезете на сушата за течения и ветрове. В SUP-а можете да разчитате само на греблото. Ако сте гребали по посока на вятъра, връщането обратно може да се окаже неочаквано тежко.

Уейкборд – 8-9 от 10 адреналинови точки

Ако сте във Варна или имате път натам, има още един начин да се позабавлявате екстремно в морския град – с въжения уейкпарк на 3-та буна. Въпреки, че съоръжението там представлява въжен тролей, който ви дърпа, не си мислете, че това не изисква физическа сила и добри умения.

Кану-каяк – от 3 до 10 адреналинови точки, в зависимост от това в какви води се кара

Кануто е леко плавателно средство. Една от характерните му черти

е почти пълната липса на разлики между носа и кърмата. Обикновено се задвижва с единични весла, като веслото се държи с две ръце и гребящия е с лице по посока на движението. При гребане се стои в различни части на кануто в седнало положение, на едно или две колена в зависимост от кануто и стила на управление.



Каякът е малка, лека и относително тясна лодка. Задвижва се с човешка сила с помощта на едно двулопатково гребло. Може да е едноместен, двуместен и дори четириместен. Дисциплината кану-каяк е официално признат олимпийски спорт от 1936 г. Каяците се различават по начина на сядане – Sit-in и Sit-on-top, като вторите имат голямо преимущество – по-лесно качване и слизане от борда и по-голямата безопасност при преобръщане; според конструкцията се делят на разглобяеми, надуваеми и твърди; според предназначението са рекреационни, туристически, морски, риболовни, за бърза вода. Целите, за които са създадени каяците, ги карат да се държат различно при различните проявления на водната стихия. Затова е хубаво преди покупката внимателно да обмислите в какви условия искате да използвате вашия каяк, за да бъде приятно и безопасно вашето приключение.

Джет – 10 от 10 адреналинови точки

Джетът представлява плавателен съд за индивидуално ползване, оборудван с двигател, който може да развива скорост, еквивалентна на до 140 км/час, в зависимост от вида и мощността. Задвижващата система на джета е относително опростена. Двигателят засмуква вода от предната част на джета

и я изхвърля с голяма скорост назад, използвайки инерцията на водата за изстрелване на джета напред. По-голямата част от двигателите са с мощност около 150 конски сили.

Препоръката към начинаещите и тези, които са решили да закупят собствен джет, е първо да опитат с джет под наем и да се консултират с инструктор, който може да обясни тънкостите в управлението. Само така можете да сте сигурни, че притежаването и карането на тази машина е подходящо за вас. Важни подробности са и поддръжката на двигателя и корпуса, съхранението извън активния сезон, превозването, допълнителната екипировка. Освен всичко това, джетът трябва да бъде регистриран, трябва да сте запознати с правилата и изискванията за местата, където възнамерявате да карате. Необходимо е и да се съобразявате със забраните за достъп до определени плажове във връзка с безопасността на летовниците. Напълно забранено е управлението на джет след употреба на алкохол и/или наркотици. Не е позволено и карането след залез слънце.

Бобкат

Това е едно сравнително ново изобретение; с форма на малко торпедо със странични дръжки за захващане и пропелер, задвижван с батерии, бобката е предназначен за един човек и позволява бързо придвижване по или под водата. Сравнително тежък е, затова се ползва предимно като допълнителна атракция на туристическите яhti. В Черно море е по-труден за каране, поради по-мътните води; развива висока скорост, а това носи риск бързо да се ударите в някоя скала, преди да имате време да я видите. Въпреки това, дава още една приятна възможност за контакт с морските води.

Водно колело – 2-3 от 10 адреналинови точки

Водното колело е една от най-популярните водни атракции в цял свят. То може да донесе много приятни емоции на цялото семейство или да бъде място за уединение и водна разходка. За да бъде сигурно и безопасно нашето приключение, пасажерите трябва да са преминали инструктаж и да са в трезво състояние. Децата под 12 години трябва задължително да бъдат с придружител. Зоната, в която може да се ползва водното колело, се определя от инструкторите във водните бази, като обикновено се простира не по-далеч от шамандурите.

И така... „пляс-пляс педалите, пляс-пляс педалите, водно колело...“

Знаете ли, че?

Рекордът за скорост с уиндсърф принадлежи на французина Антоан Албо, който през 2008 година на отсечка с дължина 500 м постига средна скорост от около 49 възела или приблизително 90 км/час.

Гергана Дърлева

УВАЖЕНИЕ В МОРЕТО

**Конкурс за есе на тема “Морска култура - какво е това?”
Радослав Леондиев, 2-ро място**

Роден съм в семейство от гръцки произход, живяло с векове край морето и намиращо препитание чрез него. Връзката с морето и уважението към него се възпитават в семейството, предават се от поколение на поколение. Спомените и разказите, които споделяме в моето семейство, за мен са носител на отношение и култура на общуване с морето.



Още от дете, всеки ден се срещам с морето, разхождайки се през зимата и къпейки се през лятото. Да, лятото... Всяко лято с децата от махалата правехме по около 90 морски бани. С брат ми Диди бързахме да извършим задължителните сутрешни покупки, поръчани от майка ни, за да се отправим към морето. Там на Централния плаж обикновено стояхме до обяд. Централният мост беше в добро състояние и ние благодарение на него се научихме да плуваме, скачайки от скарите и плувайки към брега докато можем да стъпим на пясъка. По-късно скачахме от моста и аз вече можех да скачам от четвъртия етаж, което беше голяма гордост, имайки предвид, че се борих с последствията от прекаран детски паралич.

Познавахме спасителите на плажа а и те нас и те често ни ползваха за

манекени, когато имаше акция на БЧК за огромяване на плажуващите за опасностите в морето - от просто схващане на крак във водата до опасни морски обитатели. Там се научихме как се спасяват хора, как да отличим бедстващи сред къпещи се хора и най-важно - хватки за изваждането им. По-късно тези знания ми послужиха. По това време нямаше флагове за сигнализация и ние се къпехме при всяко време и височина на вълната. Често вълните ни въртяха многократно и морето ни изхвърляше на брега с бански пълни с пясък и водорасли. Пред Дяволското мостче на Южния плаж почти всяка година се образуваше малък водовъртеж. Гмуркахме се в него, за да проверим дали ще ни изхвърли от обсега си и многократно се убеждавахме, че наученото от спасителите е истина. И така, ден след ден минаваше лятото.

През август 1966 година с деца от махалата за пореден ден отидохме на плажа, както обикновено около 8.30 ч. сутринта. Но денят беше специален. Бранимир, брат ми и аз бяхме решили да вземем водно колело под наем с дълго спестяваните пари. Както решихме, така и направихме, отправихме се на морско пътешествие, което без да предполагахме се оказа действително такова. След като навлязохме навътре на около 300 м от брега времето се промени, задуха силен западен вятър, появи се мъртво вълнение и започна да ни завлича навътре и навътре. Въртяхме педалите усилено, но достигнахме почти пред нос Галата. Двама въртяхме педалите, а един почиваше и след това се сменяхме. Бедстваха и останалите водни колела, някои бяха се заловили заедно. Станахме целите бели от морската сол. Започнахме да се движим косо под ъгъл към брега, тъй като срещу силния вятър беше безсмислено да се борим. Така след около 6 часа и половина стигнахме до брега между местността Траката и Почивка - много уморени, но щастливи, че се преборихме с мощта на морето и вятъра. Скоро дойде рибарска лодка и ни взе на буксир. Брат ми остана на водното колело да го управлява. Вкъщи малко преди да се приберат нашите родители от работа ние кротко си четяхме книгите и естествено нищо не им казахме, решени да запазим това в тайна от тях завинаги, но още през следващия месец нашата тайна се разкри по съвсем неочакван начин!

Когато започнахме училище още първия час учителката ни по български език и литература ни постави за задача да напишем преразказ за нещо, което ни се е случило през лятото и аз със съвсем пресни спомени описам нашето приключение. Най-неочаквано за мен следващия час тя ме изкара пред класа да прочета преразказа си и получих адмирации и отлична оценка. Това беше единствената ми отлична оценка по български език в училище, която се налагаше да запазя в тайна от родителите ми по разбираеми причини. Още на първата родителска среща бях похвален пред майка ми, която като се върна в къщи и треперейки ни наби в комплект с брат ми.

Годините минаваха и аз вече като юноша не спирах да търся контакти с морето. Незабравими ще останат нощувките на палатка в местността „Черноморец“ с моя съученик и приятел Огнян, когато до тази местност достъпът беше доста труден. Често ходех с велосипеда си до пристанището и дълго стоях до Зеленото фарче, посрещах и изпращах корабите и си мечтаех

и аз някога да посетя далечни страни по море. Имах щастието след няколко години да пресека с пътнически кораб Атлантика и Пасифика, посещавайки екзотични острови и далечни страни.



През юли 1977 г. поканих мой състудент и приятел да отидем на южното черноморие на къмпинг. Битувахме бедно и цялото оборудване беше взето на заем. Една сутрин след закуска отидохме на пуст плаж и започнахме да се къпем, но не след дълго започнаха да идват германци, оказа се нудистки плаж. Аз се гмурках с пълно оборудване и по едно време чух викове. Помислих си, че може би милицията прави хайка за нудисти, както се случваше по онова време, но не би, моя приятел се давеше и не викаше, а издаваше странни звуци. Приблжих се бързо до него, той явно поглъщаше морска вода изпаднал в несъзнателно състояние. За част от секундата трябваше да реша какво да правя и му подадох шнорхела си в едната ръка като се надявах, че “удавник и за сламка се хваща”. Той не хвана шнорхела и тогава се завъртях и го хванах под мишниците и се придвижих с него около 35-40 м. и за моя изненада останахме до кръста във водата, тъй като под нас имаше скала! Видях, че идваха десетина немци с един дюшек и те го поеха от там. Бяхме улучили една скала на 60-70 м. навътре в морето и около нея дълбочината беше минимум 3м. Не знаех как ще го закарам до брега, тъй като беше доста по-тежък от мен. Бяхме се срещнали с Господ!

Спомням си също, че съм изпадал в неловко положение на Галата, влизайки в тясна дупка на една скала. С ръце назад и хващайки се за водораслите успях да изляза с плавниците напред.

От морето научих, че то обича подготвените хора - физически и психически, не обича самонадеяните и е снизходително към страхливите. Морето респектира със силата и мощта си! Когато живееш край него опознаваш състоянията му и общуването с него помага да изградиш качества като смелост, бързина, прозорливост и внимание. За мен морската култура е общуването с морето, но тя също се предава и чрез общуване между хората.

Всичко това са истории, които много пъти съм разказвал на моите деца, възпитавайки у тях знания и уважение към морето. Смели сме се и сме плакали заедно на масата, споделяйки различни морски разкази и спомени. Те знаят наизуст както историите, така и поуките от тях и неслучайно сами предложиха да споделя някои от тях в това есе. За мен е гордост, че те проявяват интерес към моята неосъществена мечта – ветроходството, че са участвали в регата със сребърен медал и продължават да търсят възможности да опознаят света по море.

Притеснително е обаче, че в сегашно време нашето море е силно замърсено! Поглеждайки под водата се виждат какви ли не отпадъци! По какъв начин да му помогнем? Трябва всички да сме достатъчно съзнателни да не замърсяваме повече, а замърсеното да намерим начин да почистим. Виждал съм гмуркащи се младежи да събират и изнасят отпадъци от водата - това поведение дава някаква надежда. Екологичното мислене е жизненоважно за добрата морска култура. Трябва да сме съзнателни за морето като част от нашата екосистема и да се отнасяме с уважение и към природата като цяло.

Радвам се да живея срещу морето и да сме заедно всеки ден. Повдигайки сутрин глава от възглавницата виждам първо него -моето Черно море!

Радослав Леондиев

ПЛУВАНЕ

Михаил Денев

Всеки от нас ежегодно посещава морските ни курорти, а ако има привилегията да живее в морски град, плажът е неизменна част от неговото ежедневие. Плуването в морето, което ти позволява да си сам с мислите си или просто да се понесеш и да забравиш всичко и всички, несъмнено се харесва на повечето от нас. Статистиките обаче са категорични, че всяка година броят на удавниците се увеличава. Децата, неумеещи да плуват, също стават все повече. Много от плажуващите подценяват силата на тази необятна стихия – морето. Заедно с надценката на собствените плувни умения, резултатът за жалост често е даване. Трите основни причини, които водят до загубата на живот в морето са: непознаването на опасностите при къпане и плуване, неумението да се излезе от опасни ситуации, възникнали във водата и незнанието да се помогне на човек, който се дави. Всичко това може да бъде избегнато или поне сведено до минимум ако всеки от нас обогати морската си култура. Опасностите при къпане и плуване много често възникват неочаквано и решаващото във всяка една ситуация, независимо от какво естество е тя, е запазването на самообладание.

Първо ще разгледаме наличието на дънни ями и прагове. Пропадането в тях става внезапно, предизвиква уплаха, преминаваща в паника и даването започва. На охраняваните плажове дънните ями и прагове се обозначават с червени плаващи знаци (шамандури) и указателни табели на брега. Тези места не бива да се използват за къпане. Ако попаднем в такава ситуация е нужно да запазим спокойствие и с помощта на отскоци от дъното да се придвижим към плиткото. Лично в моето семейство, с майка ми и със сестра ми, трагедията почти се случи. И двете не могат да плуват и при излизане от водата попадат на дънна яма. Представете си в каква паника изпада майка ми, когато знае, че отговаря за два живота и през първите секунди не се вижда изход от ситуацията. За щастие, двете успяват да се измъкнат сами и невредими, останали само с голямата уплаха. На вид не толкова опасна ситуация, съчетана с неумение за плуване, незнание как се действа и много страх и паника, е можела да завърши фатално. Затова запомнете, че винаги запазването на самообладание увеличава шансовете ви десетократно.

Много от подрастващите, а и не само, обичат да прекарват времето си на плажа като скачат от различни водни съоръжения или скали. Често това забавление крие сериозни опасности като подводни скали или намиращи се под водата различни остри предмети. Сблъсъкът с тях при скок, може да причини сериозни травми, които да доведат до загуба на съзнание и удавяне. Първо отидете и проверете дали е достатъчно дълбоко и дали няма опасни предмети под водата. Тук е важно да се спомене, че проверката е препоръчително да се извърши от умел плувец с плувни очила или маска, като се направи опит да се достигне дъното. Не се доверявайте на видяното над повърхността на водата,

защото преценката е измамна. Другата част от подготовката е определянето на безопасно и достъпно място, от което лесно да излезете от водата след скока. Тук трябва да се вземат предвид умората и леките наранявания, които могат да настъпят. Ако сте решили да скачате от плавателен съд, не забравяйте да спуснете предварително въжена или метална стълба, която да улесни качването ви на борда. Иначе нали си спомняте филма “Аристократите на Рим”.

Всеки е чувал за препоръката на спасителите да не влиза в морето след обилно хранене, но почти всички са убедени, че това е мит. Уви, не е точно така.

След хранене стомахът се разширява. Храносмилателните органи се снабдяват по-обилно с кръв за сметка на мозъка и крайниците. Недостатъчното кръвоснабдяване на мозъка, съчетано с интензивните движения, охлаждането на тялото и налягането на водата върху стомаха може да предизвика прилошаване, повръщане и дори загуба на съзнание, а попадането на стомашно съдържимо в дихателните пътища, води до задушаване и удавяне. Експерти посочват времеви интервал от един, два часа за достатъчен, за да можете отново да се наслаждавате на плуване в морето.

Много водни инциденти се дължат на злоупотребата с алкохол и различни наркотични средства. И в двата случая хората губят реална представа за опасностите и надценяват собствените си сили и възможности. Плуването след злоупотреба с алкохол или наркотични средства почти винаги води до трагични последици. Затова не се препоръчва влизането във водата, по-рано от 8 часа след поемането на алкохол или други упойващи средства.

Студената вода е фактор, който 99% от смелчаците пренебрегват.

Рязката промяна на температурата на тялото при попадането на човек в студена вода може да предизвика шок с рефлексно спиране на дишането. В някои случаи се стига до загуба на съзнание и настъпване на внезапна смърт. Това се получава и при рязко потапяне със силно загрято и изпотено тяло, дори във вода, която не е толкова студена. Влизането във водата трябва да става постепенно, като предварително е добре да намокрите лицето, крайниците и сърдечната област. Престоят във водата не може да бъде строго определен за всички. Първоначалните студени тръпки след първото потапяне се сменят у повечето хора с приятно усещане в новата среда. Появата на втори тръпки и неудоволствие, които за едни идват след минути, а при други след час и повече, са сигнал да излезете от водата.

Инциденти настъпват не рядко и след продължително плуване без почивка и особено ако водата е студена. Умората и изтощението, които са резултат от надценяване на собствените плувни умения могат да бъдат пагубни. Ако не предприемете своевременно излизане от водата, възниква опасност от получаване на мускулни крампи, преохлаждане на организма, а при крайно изтощение – удавяне.

При отдалечаване от брега плувайте в група. Това дава възможност за

оказване на взаимопомощ при нужда. В такива случаи е задължително групата да се придружава от спасителна лодка. Това се налага заради вероятността в даден момент повече от един човек да се нуждае от помощ.

Мускулните крампи (схващания) могат да бъдат изключително коварни, тъй като хората, които не спортуват и не са изпитвали подобни физиологични явления, започват да изпаднат в паника и това често води до фатален край.

Мускулните крампи по своему представляват неволево, болезнено съкращаване /гърч/ на отделен мускул или мускулна група. Получават се след рязко усилие или при преумора, особено ако са съчетани с преохлаждане. Мускулът е свит, твърд и болезнен, като най-често се засягат мускулите на стъпалото, подбедрицата и бедрото, по-рядко на ръцете и още по-рядко на врата и корема. За да се предпазите от такива инциденти, загрейте всички мускулни групи преди плуване и избягвайте преумора и преохлаждане. До известна степен смяната на стила на плуване може да отдалечи момента на настъпване на мускулните крампи или да го предотврати. При поемане на въздух човешкото тяло има положителна плаваемост, която позволява задържане на водната повърхност без плувни движения. С една или две ръце сгънете и разгънете крайника с цел неколккратно разтягане на мускула до неговото отпускане. След това размачкайте мускула. Убождането с остри предмети е мит и не помага, а допълнително дразни мускула и още повече задълбочава гърча.

Теченията представляват движение на водата. Образуват се от вятъра, вълнението, формата на брега и релефа на дъното. Посоката им може да бъде различна – от брега, косо или успоредно на него и да се мени според температурата на водата, посоката на вятъра и релефа на дъното. В морето теченията не винаги се виждат от брега и затова е важно да се доверявате на флага, който спасителите поставят. При скорост на течението, по-голяма от скоростта на плувца, той може да бъде отнесен далече от брега, ако се опитва да плува срещу течението. Ако попаднете в такава ситуация, трябва да плувате косо срещу течението докато излезете от него и след това – към брега.

Водовъртежите представляват кръгово фуниеобразно движение на водата към дъното. Причиняват се най-често от завихряне на водата при вятър и вълнение.

Попадането във водовъртеж е изключително опасно, тъй като засмуква къпещите се в дълбочина. Излизането от водовъртеж е възможно по естествения път на водата – към дъното, след което встрани и към повърхността. Това обаче е възможно ако притежавате добри умения за гмуркане и плуване под вода.

Вълнения и прибор: вълните се образуват от вятъра при триенето на въздушните маси по повърхността на водата. Колкото по-силен е вятърът, толкова по-мощни са вълните, които се образуват. Вълните в движението си към брега достигат плитчините, които забавят долната им част, горната ги изпреварва, пречупва се и се разбива. Така се образува приборът. При силно вълнение приборът има голяма ударна сила, която може да повали човек, да го удари в дъното, да го влачи и да му причини контузии. Това в много случаи води до удавяне. След достигането до брега водните маси се връщат обратно и предизвикват мощен воден поток устремен към морето. Този поток сякаш

„измъква“ дъното под краката ви и ще направи излизането на брега трудно, това е т.н. придънно течение.

NB! За да преодолеете приборната вълна при влизане се гмуркате под нея, а излизането от водата става използвайки вълната, като се опитвате "да хванете вълната".

Надуваеми предмети: използването на надуваеми лодки, дюшечи, пояси, топки и др. създават у хората, неумеещи да плуват, измамно чувство за сигурност. Тези предмети са много леки, имат малко сцепление с водата, лесно се преобръщат и биват отнасяни от вятъра. Опасността идва от вероятността поради непредпазливо движение, вълна, причинена от преминаващ наблизко плавателен съд или внезапен порив на вятъра човек да загуби контакт с измамния източник на сигурност и да започне да се дави.

Ползването на надуваемите предмети се препоръчва само до дълбочина, от която можете да излезете сами. Използването им е забранено при вълнение и вятър с посока от брега към морето.

Случвало ми се е да чувам от плажуващи, че понятията „плуване“ и „плаване“ не се различават по смисъл. Това далеч не е така. Плувците плуват, а лодките плават, но тялото на всеки човек (при покой) само по себе си плава във водата. Не случайно всички морски транспортни средства са обединени с понятието „плавателен съд“.

Плавателни съдове: всеки се е качвал или има любопитството да се качи.

При преобръщане на плавателен съд, трябва да останете в близост до него, защото той ще ви послужи като поддържащо плавателно средство и по-лесно можете да бъдете забелязани от брега.

Всички плавателни съдове задължително трябва да са оборудвани със спасителни ризи според броя на пасажерите и екипажа. При упражняването на водни спортове за развлечения – водни ски, джетове, теглене на парашут, ветроходство и др. поставянето на спасителни ризи или жилетки е задължително. Изключение от това правило се допуска само по отношение на сърфа, като в някои държави (Канада, САЩ и др.) е позволено да се сърфира без спасителни жилетки, а в световната федерация по ветроходство World Sailing се коментира допускането това изискване да отпадне и по отношение провеждането на световни първенства. Причината е, че при сърфирането, гмуркането под вълната може да е животоспасяващо и в такава ситуация жилетката може да застраши живота, вместо да го спаси. Разработват се обаче различни надуваеми приспособления, които стоят плътно по тялото, но в случай на нужда могат да се надуват и да осигурят известна плаваемост на тялото. Все пак, ако не карате сърф, не забравяйте, че при инцидент и загуба на съзнание във водата спасителните жилетки ще ви задържат на повърхността докато ви се окаже помощ.

Михаил Денев

ПЛАЖНА КУЛТУРА

Гергана Дърлева

Как да НЕ провалим дългоочакваната морска ваканция?

Плажна култура в лесни стъпки

Нашето Черноморие е уникално със своята природа и предоставя невероятна възможност за почивка на летовниците. За да бъде пълноценна, приятна и незабравима нашата лятна ваканция е важно да се придържаме към някои важни правила. Само така нашето преживяване ще ни остави един хубав спомен, а не поражения за живота и здравето.



Както във всяка друга сфера на живота, така и на плажа, трябва да сме запознати с нашите права и задължения. Голяма част от правата на летовника произтичат от задълженията на стопанина на плажа.

С какво трябва да сме запознати, отивайки на плаж?

-информационни табели – те ни дават ценна информация за категорията на плажа, разположението на обектите по него, спасителни постове, спортни съоръжения, медицински пунктове, разрешено ли е за домашни любимци, има ли възможни опасности;

-водноспасителна дейност – най-важната част от нея, която трябва да познаваме е флаговата сигнализация. Чрез нея официално се оповестява състоянието на мястото за къпане и плуване.

ЗЕЛЕН флаг – къпането е разрешено, водната повърхност е спокойна и вълнението е слабо и незначително. Разрешено е ползването на надуваеми плавателни предмети в зоната за къпане и плуване.

ЖЪЛТ флаг – къпането е опасно и частично ограничено или е разрешено само в определени участъци, вълнението е около 2-3 бала. Има голям брой новообразувани и неозначени ями или са налице други опасности. Забранено е използването на надуваеми плавателни средства.

ЧЕРВЕН флаг – къпането е забранено. Влизането във водата е изключително опасно, а възможностите за оказване на помощ чрез извличане са много ограничени. Вълнението е над 4 бала. Има поривист и опасен вятър, силно и непреодолимо чрез плуване течение или са налице други изключително опасни метеорологични условия.

-спортни съоръжения – зоните за плажен (волейбол, федербал, футбол) и воден спорт (водни колела, водни ски, сърф, парашут, джет) са обособени и обезопасени. Важно е да ги използваме по предназначение, за да осигурим спокойното пребиваване на останалите летовници на плажа.

-плажни принадлежности – югозападният вятър по черноморието, известен като „южняка“, често идва внезапно и с голяма сила, и може рязко да отнесе плажните чадъри и надуваемите принадлежности от местата им. Затова трябва да бъдем особено внимателни, да обезопасяваме и закрепяме стабилно личните си вещи на плажа.

С деца на море...

В различните възрасти децата имат различно поведение на плажа. Присъствието на много хора, новите впечатления и преживявания, любопитството могат да накарат детето да напусне мястото, където са родителите му и да загуби ориентация. Най-малките са непредсказуеми и не бива да се губи добър зрителен контакт с тях.

Децата между 5 и 7 години са неуморни, постоянно движещи се човечета, които не винаги се подчиняват на правилата, зададени от родителите. По-големите от 7 години деца вече имат стремеж към независимост, предпочитат общуването с връстници и много често пренебрегват законите на възрастните. В тази възраст се случват най-много водни инциденти и присъствието на родителите около децата е задължително.

Как да останем приятели със слънцето?

Слънцето безспорно има много положително въздействие върху организма ни – повишава настроението, тонизира ни, помага за синтезирането на витамин Д. Но продължителният престой може да има много вредни

ефекти върху кожата – от слънчево изгаряне, ускорено стареене на кожата до рак на кожата. Най-опасни за кожата са UVA и UVB лъчите. UVA лъчите навлизат по-дълбоко в кожата и предизвикват по-бързото стареене и опасността от сериозни заболявания. UVB лъчите вредят на горния слой на кожата и причиняват самото слънчево изгаряне.

Най-важното условие да се предпазим е да ограничаваме излагането на слънце, особено в часовете между 11 и 15ч. Винаги трябва да носим шапка, слънчеви очила и да използваме подходящи слънцезащитни продукти. SPF(sun protection factor) се определя според типа на кожата ни. Ако не сме сигурни каква защита трябва да използваме, е добре да се консултираме с дерматолог или фармацевт.

Бebetата и малките деца не бива да се излагат на пряка слънчева светлина. При тях има нужда от специална защита за кожата и винаги в слънчеви дни да са напълно покрити с дрехи, да носят шапка и по възможност да стоят на сянка.

Слънцезащитните продукти се нанасят 15-20 минути преди излагане на слънце и се подновяват през 2-3 часа, както и след всяко къпане във водата. След излагане на слънце могат да се ползват специални продукти за възстановяване и подхранване на кожата.

Морската стихия – романтична, но и опасна...

С какво трябва да се съобразим, за да не изпитаме силата на морето на свой собствен гръб?

-температурна разлика – при рязко попадане в студена вода, по-голямата част от хората изпадат в т.нар. състояние на „шок от студената вода“, при което по нервен път, само за секунди могат да бъдат разстроени дишането и сърдечната дейност и това да доведе до смърт. Същото може да се случи и при нормална лятна температура на водата, ако тялото на човека е силно загоряло и изпотено. Затова най-разумното решение е бавното потапяне и намокряне на тялото, за да може организъмът да се адаптира към новите условия.

-мускулни крампи – причиняват се от студената вода, физическа преумора, продължително плуване, както и при рязко натоварване на мускулите, например при ползване на плавници. Важно е да знаете как да постъпите в такава ситуация – схванатият мускул трябва да се масажира, раздвижва и разпъва, докато се отпусне.

-мъртво вълнение – при него водни маси се придвижват по посока от брега към морето под формата на подводно течение. Причина за него не са местните ветрове, а по-далечни климатични системи. Най-важното, което трябва да знаете е, че т.нар. рип няма да ви завлече на дъното. Течението отслабва бързо. Не изпадайте в паника и пазете силите си! Обикновено ширината му е не повече от 10-20м., т.е. ако преплувате успоредно на брега буквално 20-30м., ще се почувствате, че сте се измъкнали.

-дънни ями – ако попаднете в дънна яма, най-важно е да запазите

самообладание. Най-добрият начин да се измъкнете е да се отпуснете, да стигнете до дъното и да се отблъснете нагоре.

-надуваеми предмети – те носят много приятни емоции, но ако не се използват правилно, крият големи рискове. Най-важното е те да се използват само при зелена флагова сигнализация на плажа, а децата да бъдат под постоянно наблюдение от възрастен човек.

-храна и алкохол – винаги трябва да изчакаме 1.5-2ч след хранене преди да влезем в морето. Обилното хранене преразпределя кръвта в тялото към стомаха и обезкървява мозъка и крайниците. Този процес плюс хидростатичното налягане върху стомаха и преохлаждането могат да доведат до повръщане с попадане на храна в дихателните пътища или дори до загуба на съзнание. Употребата на алкохол е много често срещана причина за инциденти във водата, поради променените усещания, загубата на ориентация и реална преценка за ситуацията.

Бъдете разумни!

Гергана Дърлева



МОРСКА КУЛТУРА

Конкурс за есе на тема “Морска култура-какво е това?”
Борислав Божидаров

„Това море за мене е светиня –
Развихрено, възторжено и младо
И всяка моя болка ще угасва
Пред него, щом докрай я изповядам“

Петя Дубарова

„Рибарите знаят, че морето е опасно и бурята е ужасна, но те никога не са открили в тези опасности достатъчно основание да останат на брега.“

Винсът Ван Гог

Често казваме за себе си, че ние българите като нация имаме излаз на море и дори обичаме да похапваме октопод в гръцки таверни, но пък нямаме морска култура (МК). В известен смисъл може би е така, ако се сравним с великите морски нации – британци или холандци например, чиито две различни терминологични системи са завладели ветроходството. Но при по-широкото разбиране за МК, каквато теза застъпвам по-долу, това не е вярно.

Въпросът за МК дава възможности дълбоки поне колкото Марианската падина и широки, колкото Световния Океан, защото говорим за физическата и духовна връзка между човек, като биологичен вид, и морето, разбирано като Световния Океан, част от хидросферата на Земята.

За това преди да разгледам въпроса за МК пряко, бих искал да обърна внимание на неразривната връзка човек – море, защото рожба на тази връзка е МК.

1. Връзката човек – море и раждането на МК

За всеки осмокласник е ясно колко тесни и изначални са отношенията между човека и водата. Първите усещанията на този свят придобиваме в майчината утроба, където човек е обгърнат в най-грижовна и комфортна течна среда. Човешкото тяло е 2/3 вода и, за да поддържа водния си баланс, се налага да пием вода много често. В последните десетилетия, с развитието на свободното гмуркане като спорт (напр. постиженията на Жак Майол и Енцо Майорка, които слагат началото на златните години на този спорт) науката успява да документира и т.нар. гмуркачески рефлекс на бозайниците (mam-maliandivereflex), който представлява различни физиологични рефлексии в мозъка, белите дробове и сърцето, които рефлексии се активират в момента, в който поставим лицето си във вода – своеобразен феномен, останал от еволюционното ни минало и позволяващ на хората да издържат и да стигат

дълбоко под вода. Изобщо ние сме предопределени да се радваме на водната среда и тя е начало и край за нас като живо същество.

По-късно, вече в съзнателния си живот всеки човек ще разбере, че морето е вода, вятър, вълни и целия богат на разнообразие живот в тях - един истински феноменален природен кръговрат на много нива. Не случайно астрономите и поетите наричат Земята – Синята планета.

В исторически план и в Библията древните хора са възприемали водата, като едно от най-свещените начала на земята. Още във второто изречение на първата глава от Библията - „Битие“, преди да са обособени континентите или дори да има живот, се казва „и Божият Дух се носеше на водата“, а по нататък светостта на Морето е затвърдена като се казва: „И Бог нарече сушата Земя, а събраната вода нарече Морета; и Бог видя, че беше добро.“ Но морето може да бъде и край – нека само да си припомним за Ноевия потоп.

За съвременните научни теории, след Дарвин, пък морето косвено води до появата на човека като еволюирал биологичен вид. Човек пък пряко създава култура свързана с морето ето, че така най-сетне се ражда МК.

Но какво е МК? Това е жизнената, физическа и духовна връзка между човека и морето, проявлението на човешката дейност в тази връзка и съответно създадените артефакти.

Връзката човек-море от страна на човечеството има своите културни стожери, оставили ярка следа в историята. Това за мен са:

- откривателите: Колумб, Магелан, Шакедтън, Амундсен и Нансен;
 - ветроходците: кап. Георги Георгиев, Слокъм, Моатесие и Лора Декър;
 - морските офицери: Ушаков, Нелсън и разбира се, кап. Димитър Добрев;
 - свободните гмурци-атлети: Уилям Трубридж и Александър Молчанов, Жак Майол, Умберто Пелицари;
 - океанографът и пионер в съвременното водолазно дело: Жак Ив Кусто;
 - журналиста от документалния сериал "Синя планета" на БиБиСи - Дейвид Атенбъро;
 - българската поетеса Петя Дубарова.
2. МК и нейните прояви и артефакти

Основна част от връзката човек-море, в резултат на която възниква МК, са различните прояви на МК като резултат от човешката дейност (артефакти). По-важните прояви - артефакти са следните:

Начинът на живот и препитание

От най-древни времена, човек използва морето като източник на препитание. В съвременното общество тази връзка вече е доста опосредена с навлизането и все по-силното техническо развитие на промишления риболов. Но това далеч не е така за всички народи. Все още в Югоизточна Азия и Океания, съществуват древни племена – Баяу, които изцяло живеят

на дървени къщи в океана и се препитават от риба, морски дарове и лов на перли. Наскоро международната преса им отдели специално внимание, защото учените установили, че хората от тези племена през столетията (а може би дори хилядолетията?) на свободно гмуркане са развили генетични изменения, водещи до уголемен далак, позволяващ им да прекарват по-дълго под вода.

Търговия, право и военно дело

Много българи са заплени от МК – за нас най-близките морета са Черно море (на което разбира се имаме излаз) и Средиземно / Бяло/ море. През хилядолетията, и двете морета са били кръстопът между Азия и Европа, между Изток и Запад. Истинската международна търговия за нашата цивилизация започва с мореплаването в Черно и Средиземно море. Древните народи – шумерци, египтяни, вавилонци, гърци и римляни разменяли стоки, хора, обичаи. Влияели се от различните си култури и религии. Такава международна търговия се уреждала от различни правни обичаи и норми. Възникнало морското, договорното и застрахователните права. Също и банковото дело, през Средновековието в Италия. В Англия в основите на т.нар. commonlaw са редица прецеденти свързани с морската търговия и мореплаване като цяло. Не на последно място необходимостта от концентрация и управление на отвъдморски рискове и капитали, довело до създаването на първите акционерни дружества – Холандската и Британската индийски компании.

Търговските интереси трябвало да се отстояват не само със силата на закона, но и на оръжието. Възникнало морското военно дело. Трудно е да се каже кое се е появило първо – пиратството или защитата на държавни и частни легитимни морски интереси.

България традиционно не можела да се похвали с огромен и могъщ военен флот. Точно обратно обаче стоял въпроса с българския героизъм, дързост и военен усет. Нека си припомним победата на миноносца „Дръзки“ над турския крайцер „Хамидие“.

· Спортове

Но ако попитате съвременния българин с какво свързва най-вече МК, мисля отговора ще е сравнително общоприет – с различните спортове и свободното време.

Дали просто ще плува (дори съвсем не като невероятния Петър Стойчев), ходи за риба (с въдица или харпун), на морски къмпинг или пък ще се отдаде на още по-активни ветроходни спортове като уиндсърфинг или кайтсърфинг, българинът обича морето.

За мен удоволствието от ветроходните спортове и подводното гмуркане (на един дъх или пък с акваланг) е несравнимо.

Изкуството (изобразително изкуство, литература и кино):

Ако разискваните по-горе: Начин на живот, Търговия, право и военно

дело са в основата на пирамидата на МК, то с появата на модерните водни и ветроходни спортове може да се каже, че човечеството почти достига до върха на пирамидата на МК. А самият връх в елитарно отношение е може би най-ясно изразен в изкуството, където човек е дал веществен образ на духовните си възприятия на морските красоти.

МК възприета като Изкуство е необятна и омагьосваща. Такива са например:

- картините на художниците-маринисти Търнър и Айвазовски;

- книгите "Капитани на Фрегати", "Околосветско плаване", "Моби Дик"; непреведените на български език романи от серията "Обри-Матурин" на Патрик О'Брайън (по които е създаден филма "Господар и Командир"), както и научно-популярната „Дълбочини: Свободно гмуркане, необичайна наука и какво ни казва Океана за самите нас“ на Джеймс Нестор и разбира се стихосбирката "Аз и Морето" на гениалната българка Петя Дубарова и

- в областта на киното цялата плеяда съвременни детски филмчета от рода на "Да откриеш Немо" или пък завладяващата документалистика на БиБиСи - "Синя планета" на забележителния Дейвид Атенбъро.

3. Човешкото съществуване, МК и екология

Въз основа на горното се забелязва едно интересно логическо движение (сходно на други области на човешкото съществуване) от използването на Морето за цели свързани с физическото самосъхранение (Начин на живот и препитание; Търговия, право и военно дело), след това себеоткриване и духовно просветление (Спортове и Изкуство), а напоследък и на самоунищожително на колективно ниво поведение (Масово потребление и екокатастрофа). Така ако за едни МК е въпрос на физическо оцеляване и съществуване, за пост-модерния човек МК е път към себепознанието, а за човека в ролята му на масов потребител - към самоунищожението.

Всичко това не може да не ни обезпокои силно. Проблемите на задаващата се екокатастрофа, свързана с масовото потребление (замърсяване с пластмаси и други продукти на човешката дейност, вкл. добивната промишленост или неконтролният промишлен риболов) и климатични изменения (увеличаване температурата и киселинността на океаните) са глобални и комплексни, но изпълнението на решенията, макар и взети на най-високо ниво, е локално и зависи от всеки един от нас.

Пътят напред, към нашето оцеляване като HomoSapiens, върви през дълбокото удовлетворение от МК чрез духовно самоусъвършенстване по линия на Спортове и Изкуство и счупването на парадигмата на движението от инстинкта към самосъхранение (Начин на живот, Търговия, право и военно дело) към самоунищожение (Масово потребление и екокатастрофа). Зашото морето е винаги било и се надяваме да бъде обещанието на миналото към бъдещите поколения хора на планетата Земя.

Борислав Божидаров

ЕКОЛОГИЯ НА ЧЕРНО МОРЕ

Нурал Джамбазов

Здравей, скъпа Меги,

Пиша ти от красивото ни море, всичко от брега изглежда толкова красиво и чисто, но сега установявам, че това е резултат от работата и морала на много хора. Да, да си хвърлиш боклука на плажа или където и да било, не би било проблем от глобално значение, но когато всеки го направи вече е проблем, както за природата така и за цялото човечество. Може да е една малка капачка, но когато 7 милиарда човека си го помислят, стават 7 милиарда капачки в нашия дом – Земята. Поради тази причина всеки трябва да бъде морално отговорен за чистотата и красотата на нашето красиво водно богатство.

Оказва се обаче, че туристите не са основен източник на замърсяване и че извън туристическия сезон морето продължава да бъде мястото, където се изливат всички отпадни води от градовете. Реките вместо бистра вода носят замърсявания от сушата, от фабрики и градове. А най-големият проблем е не това, че се нарушава закона, не дори това, че почти никога не ги хващат, а това, че липсва морала и отговорността. С цел спестяване на пари убиваме риби, водни създания, растения и бъдещето си.

Проблемът съществува и става все по-актуален, но само крайбрежните градове ли са отговорни за замърсяването на морето? След разговор с моряци и еколози разбирам, че това не е така. Основните източници на замърсяването на световния океан са:

- 1) Изливането на токсични води от фабрики.
- 2) Мореплаването и по-точно разливът на нефт и баластни води.
- 3) Добиването на нефт.
- 4) Добиване на мед и злато от океанското дъно.
- 5) Наводненията, отмиващи в морето всевъзможни пластмаси и предмети на бита.
- 6) Въздушното замърсяване.



Лесно е да ти ги изброя, но за да придобиеш по-добра представа за това, колко вредно въздействие има всеки един от тези източници, ще ти напиша с няколко думи основния им механизъм.

Токсичните води водят до смъртта на водните обитатели, а всичко в природата е навързано в хранителна верига. Дори да убиват само един определен воден вид, то изчезването му застрашава с измиране всички в

хранителната верига след него.

Разливът на нефт е също много сериозен проблем, поради токсичното му действие към обитателите и трудностите при изчистването на морето от него.

Въздушното замърсяване, колкото и нелепо да звучи, може да пренесе както пращинки и пясъчинки, така и пластмасови отпадъци на стотици километри навътре в морето.

Наводненията по хода на реките също внасят в реките много битови предмети, които по течението достигат до морските дълбини, където нямат никаква функция, освен да ги замърсяват.

А знаеш ли, че баластните води се използват от корабите, за да компенсират тежестта с която са натоварени. Всеки кораб е конструиран да плава с определен товар и когато тежестта на този товар не е достатъчен, те засмукват вода от съответното пристанище, където бива натоварен и я пренася до друго такова, понякога на стотици хиляди километри, където ако бъде натоварен с по-тежък товар, се налага да изпусне част от тези баластни води. Проблемът се крие в това, че не се засмуква само вода, а е възможно и пренасянето на различни микроорганизми, планктон, водорасли, а понякога дори и дребни животни. Тези видове може да не са характерни за даденото море и да се окажат инвазивни. Това в голяма степен застрашава и променя живота на местната флора и фауна.

Как обаче можем да разберем дали водата в която се къпем е замърсена? Понякога, замърсяването е видно с просто око – прекомерен цъфтеж на водораслите, умряла риба, изхвърлена на брега, битови отпадъци, довлечени след буря, мазутни петна или лоша миризма. Не винаги обаче замърсяването има мирис и цвят. Тогава можем да разчитаме на бюлетините от агенциите, отговарящи за чистотата на морето. За Варна, например, такъв бюлетин издава Басейнов дирекция Черноморски район, в други населени места проби и замервания правят от Регионалните здравни инспекции. Подготовката за влизане в морето става на сушата, така както и действията за опазване на морето. Ние сме хората, които обичаме морето и искаме да му се любуваме в цялата му прелест и точно ние сме тези, които можем да го предпазим и спасим. Най-важното, което научих днес е, че в основата на решаване на проблема, както навсякъде, е превенцията. Ако не използваме пластмаса, няма как тя да попадне в морето, ако имаме моралната отговорност да не замърсяваме, ще бъде чисто, както за нас, така и за децата ни, колкото и пари да ни струва това.

Можем само да сме благодарни за това богатство, което имаме, да го пазим и обичаме, за да прави щастливи и нас, и нашите поколения.

Ще завърша това писмо с един интересен цитат на Робърт Суон: „Най-голямата заплаха за нашата планета е, че очакваме някой друг да я спаси“

Нурал Джамбазов

ОПАЗВАНЕ НА ЧЕРНО МОРЕ

Гергана Дърлева

Как да спасим нашето море от нашествието на отпадъците?

Знаете ли, че през 2007 г. твърде необичайна група корабкрушенци са достигнали бреговете на Северна Франция. Това били гумени патета, чието плаване започнало през януари 1992 г., когато кораб, плаващ от Хонконг за САЩ, загубил част от товара си по време на буря. В един от падналите зад борда контейнери е имало 28 800 играчки, някои от които достигнали бреговете на Австралия и източния бряг на САЩ няколко години по-рано. Други преминали през Беринговия проток и Северния ледовит океан, за да акостират в Гренландия, Обединеното кралство и Нова Скотия.

Всяка година около 10 милиона тона отпадъци попадат в световните морета и океани. Най-разпространеният вид замърсители, срещани в морската околна среда са пластмасите и по-специално найлоновите опаковки и торбичките за еднократна употреба. Списъкът може да се допълни още от разкъсани рибарски мрежи, въжета, пластмасови бутилки и чаши, бебешки пелени, дамски превръзки, тампони, клечки с памучни крайници, сламки, презервативи, угарки от цигари, запалки за еднократна употреба и много други.

В морето пластмасовите предмети под влияние на слънчевата светлина, солената вода и вълните се раздробяват на все по-малки късчета достигайки до микроскопични частици. Океанските течения, в съчетание с ветровете и въртенето на земята, събират тези частици и създават големи натрупвания във вихровите океански течения. В зависимост от размера на частиците те могат да изглеждат прозрачни — наричаме ги „пластмасова супа“.

Някои късчета излизат в крайбрежната зона, смесват се с пясъка и замърсяват плажовете по целия свят. Други стават част от хранителната верига.

Трудно е да оценим щетите, нанесени от пластмасовите отпадъци в световния океан. Най-страшните последици са за дивите морски животни – те могат да ги погълнат или да се заплетат в тях. Знаете ли, че в стомасите на над 90 % от морските птици от вида на буревестниците, изхвърлени мъртви по бреговете на Северно море, се откриват пластмасови отпадъци.

Стомашът, пълен с несмилаема пластмаса, може да попречи на животното да се храни и то в крайна сметка умира от глад.

По-големите късове пластмаса също представляват опасност за морската фауна. Много видове, включително тюлени, делфини и морски костенурки, могат да се заплетат в пластмасови отпадъци, както и в рибарски мрежи и въдици, изгубени в морето, а това в повечето случаи е пагубно за тях.

Да започнем опазването на световния океан от сушата!

Първата стъпка, която можем да направим е превенцията.

Как да избегнем отпадъците? Трябват ли ни найлонови торбички всеки път, когато пазаруваме? Можем ли да организираме битовите си отпадъци,

така че да бъдат рециклирани и използвани повторно, вместо да замърсят околната среда? Толкова ли е важно всеки рожден ден или излет на открито да са съпроводени с чували еднократни пластмасови чинийки, чашки, вилчички, балони, сламки? Можем ли да помогнем на замърсените плажове, като всеки път си тръгваме от тях с пълен чувал отпадъци, събрани около нас?

ГЛОБИ ЗА ЗАМЪРСЯВАНЕ

Петър Стоилов

Морският транспорт е неизменна част от развитието на световната търговия. С развитието на търговията се покачва и необходимостта от транспорт на стоките от една точка до друга точка. В резултат на това се увеличава количеството на плавания на кораби, а този ръст в корабоплаването може да доведе до различни екологични проблеми, породени от различни инциденти.

Главният директор на Главна дирекция “Аварийно-спасителна дейност” към Изпълнителна агенция “Морска администрация” ръководи планирането и осъществяването на конкретните операции по борба с нефтени разливи във вътрешните морски води, териториалното море и вътрешните водни пътища на Република България, с изключение на акваториите на пристанищата. Той се ръководи според Националния аварийен план за борба с нефтени разливи.

Друга институция, която следи за опазването на околната среда е Министерството на околната среда и водите и различните регионални инспекции по околната среда и водите.

При нарушаване на нормите на Закона за опазване на околната среда според чл. 162 и 162а на физическите лица, областните управители, кметовете на общини, кметовете на райони, кметовете на кметства и длъжностните лица се наказват с глоби от 200 до 20 000 лв., а на юридическите лица и на едноличните търговци се налагат имуществени санкции от 5000 до 500 000 лв, а при повторно нарушение размерът на глобата или имуществената санкция е в двойния размер. При явно маловажни случаи на нарушения, извършени от физически лица, глобата е от 100 до 500 лв.

В случай, че нарушението е направено от юридическо лице или едноличен търговец, който при или по повод извършване на дейността си със своето действие или бездействие допусне неразрешено изпускане на опасни химични вещества и смеси и/или отпадъци от производствено, складово или транспортно съоръжение или инсталация, в т.ч. тръбопровод, които не попадат в обхвата на издадено разрешително по чл. 117, се налага имуществена санкция в размер от 10 000 до 500 000 лв., а на физическите лица се налага глоба от 300 до 3000 лв. При повторно нарушение имуществената санкция, съответно глобата е в двоен размер.

ИСТОРИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ЧЕРНО МОРЕ

Габриела Янчева

Здравей отново,

След като открих толкова интересни факти, свързани с плаването и черноморската флора, реших да науча повече за историята на Черно море.

Оказва се, че Черно море е познато от древни времена. Има открити данни за него от Херодот (484-425 г. пр.Хр.), Ератостен (ок. 250 г. пр.Хр.). Намерени са и по-стари данни, за които архео-метеорологичните изследвания доказват, че в 5500г. пр.Хр. е имало рязка промяна в климата, който е станал топъл и влажен. В този период датира едно драматично събитие – Черноморския потоп. Промяната на климата и появата на две подобни цивилизации на две различни места (шумерската и дунавската), навежда историците на мисълта за евентуално катастрофално събитие по средата между Месопотамия и Дунав. То би могло да бъде още търсената изгубена и мистериозна працивилизация, за която учените са на мнение, че се е намирала около огромното сладководно езеро на дъното на сегашно Черно море.

Със сегашното си име, Черно море е известно на всички съвременни народи. В далечните исторически времена то е носило и други имена. При най-ранното си проникване тук, древните елини го нарекли Понтос Аксейнос (Негостоприемно море). Предполага се, че по този начин елините са осмислили чуждата дума, с която финикийците го наричали – Аксейназ; това било името, дадено от тях на враждебните скитски племена, населяващи неговите северни брегове. Съществува и друго предположение – че така елините са видоизменили името Ахшаена, което скитите са му давали. Означавало е „тъмноцветно“, каквото е, приблизително, името му и сега.

Днешното име възниква постепенно през Средновековието. Различни са мненията, обясняващи произхода му. Едни поддържат мнението, че то се е наложило поради цвета на водата, но, очевидно, такова обяснение е несъстоятелно, тъй като водата на Черно море никога не става черна. Други твърдят, че липсата на живот под 200 м дълбочина, поради наличието на сероводород, е основание да му се даде името Черно. Най-правдоподобно е мнението, че името се е получило в смисъл на бурно и опасно, за корабоплаване в онези времена, море.

Черно море било известно на древните народи, населяващи източното Средиземноморие. Смелите и опитни финикийски мореплаватели посещавали бреговете и търгували с местното население. По времето на гръцкия поет Омир земята била изобразявана като диск, обграден от голяма река – океан. През VIII в. пр.Хр. елините (гърците) тръгнали да търсят нови земи за заселване, един век по-късно се озовали на Черно море. Те не били очаровани от него, защото в сравнение с Егейско море, било много бурно, студено и нямало острови. Поради това го нарекли Аксейнос – негостоприемно море. Някой исторически

източници сочат, че когато гърците дошли в Черно море, били изумени от мореходните умения на траките, които ги научили на корабоплаване. И до ден днешен старите моряци, казват, че научиш ли се да плаваш в Черно море, си подготвен за всички предизвикателства на океана и можеш обиколиш света. По-късно, след като гърците образували колонии по бреговете на това море и го опознали, го преименували на Понтос Евксинос – гостоприемно море, обикновено го наричали просто Понтос.



Камен бряг

След падането на Римската империя и проникването на славяните по черноморските брегове, започва нов период на опознаване на морето. Опознаването на Понтос от представителите на античната наука се прекъсва с падането на Римската империя и настъпването на средновековието. Тогава наименованието Понтос Евксинос изчезва и се появява названието Черно море. След завладяването от татарите, а след това от турците, славяните се откъсват за дълъг период от морето.

По времето на Петър I започва системно проучване на черноморието. През 1696 г. се извършват много дълбочинни измервания, в резултат на които е издаден първият атлас на Черно море – 1703 г. Много ценни наблюдения и измервания прави корабът “Крепост” при плаването от Керч до Босфора. Въз основа на неговите наблюдения, се слага началото на точното хидрографско изследване на Черно море.

През Първата световна война немският океанограф Мерц изследва с най-голяма точност босфорските течения. През 1890 година е осъществена първата дълбокомерна експедиция с лодката “Черноморец”. На 14.06.1890 г. “Черноморец” вдига котва и се отправя на едномесечно плаване в централните части на Черно море. Проучванията доказват, че черноморското корито представлява дълбока котловина, без подводни възвишения. Първата, втората, третата и всички следващи проби от дъното не носели живи същества, а от съдовете се разнасяла миризма на сероводород.

За задълбоченото опознаване имат големи заслуги Азовско-Черноморският институт по рибно стопанство и океанография в гр. Креч, Институтът за изследване на южните морета в гр. Севастопол и други. От средата на първите български флотски офицери, получили образованието си в Русия, излизат и първите изследователи на Черно море. До 1953 година изследванията върху българската акватория се провеждат от Морската биологична станция във Варна. През 1973 г. е създаден Институт за морски изследвания и океанология „Фритъф Нансен“ – Варна към БАН, който функционира и днес. Намира се на брега на канала, свързващ морето с Варненското езеро. Разполага с малък изследователски кораб и едноместна подводница и извършва изследвания в областта на физиката, химията, биологията и екологията на морето; занимава се с геология, геоморфология и археология на морското дъно и крайбрежната зона; хидродинамика и литодинамика на крайбрежната зона; морска климатология, хидрология и хидрометеорология; оперативна океанография, управление на океанографски данни и информация; др.

През последните два века, за изучаването на Черно море се използват уреди, монтирани на космически апарати, които са извън възможностите и на най-съвършената земна апаратура. Един от основните методи е използването на фотоснимки, направени от борда на изкуствени спътници на земята. Български учени имат принос в разработването на космически методи на изследвания. Тези постижения са били възможни, заради участието на България в научната програма “Интеркосмос”, създадена с участието на учени от Съветския съюз и други социалистически страни.

Габриела Янчева



COR CAROLI
SAILING ACADEMY

ВЕТРОХОДНА АКАДЕМИЯ КОР КАРОЛИ

ВЕТРОХОДНИ КУРСОВЕ ЗА ВСИЧКИ ВЪЗРАСТИ



За начинаещи: Bronze Sailing

За напреднали: Silver Sailing

Спортно-състезателно: Gold Sailing

гр. Варна, Морска гара Варна

Тел.: 0885 009 182



Ветроходна академия Кор Кароли - Cor Caroli Sailing Academy



cor_caroli_sailing_academy

www.corcarolisailingacademy.org

МОРСКА КУЛТУРА - ФИЛОЛОГИЧЕН АСПЕКТ

Конкурс за есе на тема “Морска култура-какво е това?”

Евгения Крижановска

В еволюцията на човешкото общество бързо се развива морската култура, която се превръща в ярко отражение на военноморската история, формирането на морските традиции, организацията на живот и службата на моряците.

В съвременния свят има много морски изрази и фрази, свързани с морски идиоми, морски жаргон, морски сленг и морски език, които са твърдо вкоренени не само сред моряците, но и сред живеещите на сушата. Хората ежедневно произнасят някои думи, без да се досетят за техния морски произход. С „лека ръка“ флотските моряци изричат и „солени думички“, проникнали в нашата реч, като я обогатяват с нови, ярки словесни изрази. Всъщност фразеологизмите, географските имена, поговорките, приказките, крилатите думи, корабните команди, тостовете, старинните клетви и ругатни отразяват реалностите в живота на моряците както в епохата на ветроходния флот, така и в тази на съвременността, и представляват значителен дял от морската култура.

В съвременната наука има разнообразно систематизиране на морската терминология. Едно от най-често срещаните е разделянето ѝ на професионална реч за военноморския флот и за гражданския флот. Най-ярък пример за това са имената на видовете кораби. Например, в областта на гражданския флот се използват термините: кораб за насипни товари, контейнеровоз, кораб за сухи товари, ролкер, а във военно-морски – ГДК (голям десантен кораб), крайцер, боен кораб, самолетоносач и др. Представлява интерес и използването на термините „плавателен съд“ и „кораб“. Официалната наука разглежда „съд“ като плавачо съоръжение, предназначено за транспортни, промишлени, военни, научни, спортни и други цели. Според морската традиция, терминът „плавателен съд“ е прието да се използва относно плавателните средства с гражданско предназначение.

„Кораб“ предимно се третира като плавателен съд, който влиза в състава на военно-морския флот на въоръжените сили на държавата, бойна и организационна единица, предназначена за решаване на определени бойни или на специални задачи в мирно или във военно време.

Терминът с холандски произход „кубрик“ – жилищно помещение за екипажа на кораб, също има собствена история. В кубрика традиционно живеели моряците, докато офицерите са били снабдени с каюти. Във времената на ветроходните кораби, кубрик се е наричала долната палуба, където екипажът спял, първоначално - директно на палубата, а впоследствие - върху хамаци. В сегашно време кубриците са изчезнали в гражданския флот, но все още са нещо традиционно за военните кораби.

Освен това съществуват и общи понятия, за които моряците използват термини в процеса на професионална комуникация: кил, волан, комплект,

щормтрап.

Много заемки идват във военноморската лексика чрез посредничеството на други езици в резултат на специфичната дейност на военните моряци: международни контакти, корабостроене, навигация, теория и практика на морския бой, извършване на аварийно-спасителни работи по вода. Новата терминологична лексика се дължи не само на създаването на флота, но и на модернизацията: от гребането до ветроходството, а после - и до парната машина.



Появата на нови специални думи е съпроводена с вариативност, генерирана от особеностите на езиците-донори, включително - холандски и английски.

Речта на военните моряци изпълнява номинативна, експресивна, конспиративна и сигнификативно-маркираща функция. Нейните носители се стремят към корпоративност, която се изразява както във външни, така и във вътрешни характеристики на езика на военните моряци. Тази реч се характеризира с езикови спестявания и ярко експресивен изказ. Фразеологизмите, поговорките, приказките, крилатите изрази са характерни за вербалната комуникация на военните моряци в неформална обстановка. Причината за това е краткостта, емоционалността и ярко експресивният изказ, което позволява бързо и точно да се предаде необходимия смисъл.

Основата на морската терминология включва заемки от редица славянски и европейски езици. Освен това, формират я условията за вътрешен произход, заемки от диалекти и просторечия, а също и термини, създадени чрез калкиране.

Морската терминология е систематизирана по лексико-тематичен смисъл и се разпределя в следните тематични групи: кораби и плавателни съдове; основни двигатели и спомагателни механизми на кораба; термини за обозначаване на спасителните средства на кораба; мореходни качества на кораба; условия за гмуркане, средства за навигационно оборудване на морските пътища; имена, свързани с астро-навигацията; специални единици за измерване, стандарти; архитектура на сгради и помещения със специално предназначение; термини, свързани с проектиране, строителство и ремонт на кораби; рангове и специалности на командния състав; термини за означаване на понятията относно такелажа и др. Например – една тематична група включва имената на ранговете и длъжностите на военноморските сили, с оглед на активното ѝ функциониране в говоримия език. Тя представлява най-голям брой съкратени терминологични имена и професионализми: старши помощник – укр. (рус.) старпом или чиф, старши механик – укр. (рус.) стармех или дед, капитан – укр. (рус.) мастер, втори механик – укр. (рус.) секунд, боцман – укр. (рус.) дракон, матрос от първата година от службата – укр. (рус.) карась (бълг. шаран), капитан първи ранг – укр. (рус.) капраз; старши лейтенант – укр. (рус.) старлей; капитан-лейтенант – укр. (рус.) каплей и т. н.. Тези наименования имат ясно разделение за моряците от военния и гражданския флот.

Освен изследвания на официалната, включително морска професионална лексика, интерес представляват работите на писателите-маринисти в областта на традициите и живота на моряците. Така авторът на множество публикации на военноморска тематика Л. М. Скрягин в своя речник е събрал английски морски жаргонни думи и идиоматически изрази. Речникът съдържа множество думи и устойчиви фрази, срещани както в устната реч на моряците, така и в художествената литература. Освен фразеологизми, в него са влезли поговорки, приказки, крилати думи, корабни команди, тостове, старинни клетви, ругатни, други. Известни са още два речника на Н.А. Каланов, посветени на тази тематика, а именно „Речник на морския жаргон“ от поредицата „Енциклопедия на морската култура“ и „Илюстриран речник на морски език (морски изрази)“, в които са включени морски изрази и фрази, свързани с морските идиомати, морския жаргон, морския сленг и морския език.

„Речник на морските символи“ е уникално издание, в което за първи път се разказва за символите, родени от морската стихия, историята на усвояването на океана, древната религия и съвременната наука. Страниците на речника не само разкриват значенията на символите, но и съдържат информация за техния произход и употреба в живота и литературата на различни народи.

Сред интересните маринистки изследвания на Н.А. Каланов са: „Речник на морските поверия и страхове“, „Речник за измислени морски създания“, „Речник на морските богове (морски пантеон)“, „Сборник с афоризми и изрази за морето и мореплавателите“, „Речник на термините за пирати“, „Речник на морските звуци“, където са събрани морски легенди, както от вътрешен, така и от чуждестранен произход, мъдри мисли на известни писатели, поети, опитни моряци и заслужили адмирала, разкази за странни звуци, които издава морето

и др.

По този начин, процесът на формиране на морската терминология се осъществява на фона на исторически събития, смяна на режими и приоритети. Като се имат предвид политическите и социално-културните процеси, националната морска терминология е формирана в непосредствен контакт с руския и редица други европейски езици. Паралелно с „официалното“ професионално-научно направление се развива и традиционно-домакинското, превърнало се в отражение на традиционната култура и живот на уникалната морска среда.

Постоянната нужда на моряците да общуват в своята дейност с чуждестранни колеги предизвиква необходимостта от формиране на международен морски език. Новата терминологичната лексика се дължи не само на създаването на флота, но и на модернизацията: от гребането до ветроходството, а после - и до парната машина.

Много заемки постоянно попадат в национален морски език чрез посредничеството на други езици, в резултат на специфичната дейност на моряците: международни контакти, управление на плавателни съдове, извършване на аварийно-спасителни работи, сътрудничество в много национални смесени екипажи.

Евгения Крижановска



МОРСКИ ПРОФЕСИИ

Бруна Мартинс

Според много моряци, морето е бягство. Според мен морето прегръща, вдъхновява, съветва, успокоява и най-вече слуша. Най-добрите идеи са ми хрумнали под вода, за съжаление по-често под водата на душа, а не под тази, която ми се иска. Морето винаги ме е карало да се чувствам свободна. Когато бях по-малка водих сестрите ми на плуване и се възползвах през това време да се разхождам. Отивах на вълнолома и независимо от проблемите ми, морето винаги успяваше да ме утеши. Все още е така, въпреки че напоследък нямам време за вълнолома, разходки или да водя сестрите ми на тренировка. Много вечери тялото ми е било на леглото, главата на възглавницата, а сърцето в морето. В морската професия виждам минало, настояще и бъдеще, надявам се не след дълго и вие не само да виждате, а и да чувствате.

Без повече празни приказки, нека преминем направо към интересната част...

На кораба всичко започва с капитана, така че тук няма да бъде различно. Сигурно познавате известната реч на Спайдърмен „С голямата сила идва и голяма отговорност“, изненадващо, но това описва идеално длъжността на капитана. Капитанът има първостепенни правомощия и пълна отговорност на борда на кораба за предприемане на всички необходими действия за безопасност, предотвратяване на замърсяването и ефективната експлоатация на неговия кораб. Той действа като представител на компанията по въпроси свързани с кораба, оборудването, екипажа и товара и има дори правомощия, свързани със светската власт. Приема пълен авторитет и отговорност.



По отношение на плаваемостта на кораба, длъжността изисква професионалиста да гарантира дали корабът е в мореходно състояние и подходящо оборудван, да следи дали оборудването е правилно прибрано, корабът не е пренатоварен, стабилността му е задоволителна и, че люковете са правилно прибрани и извити. По време на пътуването той прави всичко възможно, за да поддържа плавателния съд в изправно състояние. В случай на беда, капитанът е длъжен да направи всичко възможно за спасяването на хората на борда и запазването на кораба и оборудването, ако собствения му живот не е в ЗНАЧИТЕЛНА опасност, той не трябва да напуска кораба, стига да има разумна перспектива той да бъде спасен. Капитанът е длъжен да оказва всяка възможна и необходима форма на помощ на всяко бедстващо лице в морето или което е застрашено от някаква морска опасност. Ако капитана отсъства, офицерът на палубата от най-висок ранг взема решения, които не могат да бъдат отложени.

„Капитанът е втори след Бога“ – казва моряшката поговорка. Властта на капитана върху моряците и другите лица, намиращи се на борда е изключителна. Дори ако на борда се намират лица, които по ранг са над капитана (корабособственикът, министър или друго държавно лице), капитанът не е длъжен да им се подчинява по въпросите, касаещи безопасността на корабоплаването; обратно, те са длъжни да му се подчиняват в това отношение.

Длъжности във флота след капитана:

ГЛАВЕН ОФИЦЕР

- Главният офицер докладва директно пред капитана и е заместник на капитана.
- Ако капитанът отсъства от кораба или е неспособен, главният офицер трябва да поеме командването.
- Това означава, че той трябва да е запознат със задълженията на капитаните във всички извънредни ситуации.
- Главният офицер следи екипажа и кораба, неговите принадлежности и оборудване от неговия отдел.
- Следи дали се съхраняват необходимите записи за полученото и доставено оборудване /наличност в складовете, наблюдава товаренето и разтоварването, изхвърлянето и складирането на оборудването / складовете.
- Ако главният офицер е извън служба или той отсъства, присъстващият втори офицер го замества.
- Да присъства на моста по време на операции по акостиране / акостиране и при визане / излизане от пристанището, освен ако капитанът не е указал друго.
- Уверяват се, че всички съответни записи, включително складове / оборудване, заредени / изпратени, баласт, се записват в дневника ежедневно или при промяна на условията.

- Отговаря за „Плана за управление на баластните води“.
- Ръководи обучението в неговия отдел.
- Изпълнение на медицински задължения, ако това е указано от капитана.
- Следва позицията втори офицер, който отговаря за следните задължения:
 - Планиране на маршрут и поддръжка на карти и морски публикации.
 - Надзор на палубния екипаж в сътрудничество с главния офицер.
 - Отговаря за цялото навигационно оборудване, включително корекции на карти и публикации до последното „Известие за моряците“.
 - Отговаря за всички сигнали за флага и деня, както и за поддържането на такива.
 - Участва в търсения и тренировки на кораба, както е указано от капитана, и подпомага главния офицер в обучението на корабния персонал.
 - Отговаря за поддръжката на радиостанцията
 - Отговаря да поддържа точен запис на радио трафика на своите часовници
 - Отговаря за цялото оборудване за гасене на пожар, включително поддръжката и контрола в съответствие със законите и разпоредбите.

ТРЕТИ ОФИЦЕР

- Отговаря за проследяването на цялото пожарогасително оборудване, включително поддръжката и контрола в съответствие със закони и разпоредби.
- Отговаря за проследяването на всички спасителни уреди, включително поддръжка и контрол в съответствие със закони и разпоредби.
- Участва в търсения и тренировки на кораба, както е указано от капитана, и подпомага главния офицер в обучението на корабния персонал.
- Отговаря да поддържа точен запис на радио трафика.



БОЦМАН

- Доклади до главния офицер.
- Отговаря за инструментите за оборудване и боите.
- Добра поддръжка, камериерство, подредба и чистота на целия кораб
- Уведомява незабавно офицер, ако някои предпазни средства не работят или са повредени по някакъв начин.
- Докладва на офицер ако нещо на палубата не работи и/или трябва да бъде поправено или заменено.

ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТТА

- Разследване на произшествия, които подлежат на уведомление или опасни събития, засягащи лица на борда или по време на достъп
- Изследване на потенциалните опасности за здравето и безопасността
- Разследване на всички разумни оплаквания, направени от персонала
- Дава препоръки на капитана
- Гарантира, че инспекциите за здраве и безопасност на всяка достъпна част от кораба се извършват всеки месец
- Организира разпространението на брошури, дигитални и други консултативни материали по въпросите на безопасността
- Наблюдение на показването на плакати и бележки, редовното им заменяне и подновяване.

ГЛАВЕН МЕХАНИК

- Отговаря за техническата поддръжка на кораба.
- Отговаря пред капитана и трябва да го съветва по всички въпроси, свързани с неговия отдел, както и други съответни технически и административни въпроси, според случая.
- Да осигури задоволителна експлоатация, работа и поддръжка на корабните двигатели със съпътстваща инсталация и устройства, както и корабния корпус в машинното отделение с резервоари и тунели.
- Наблюдава корабния запас от гориво и други неща, необходими за експлоатацията и поддръжката на двигателите, и проверява това при приемане.
- Ако механика открие дефекти в частта от кораба, неговите принадлежности или оборудване, споменати по-горе, той уведомява капитана незабавно.
- Ако заповед, дадена от сушата, според мнението на главния инженер може да повреди машината или да причини ненужни разходи за гориво или ремонт, той трябва незабавно да посъветва капитана, за да могат те заедно да решат най-добрия начин на действие.

- Обучението и планирането на извънредни ситуации в неговия отдел.
- Спазва всички местни и международни закони за замърсяване с нефт и поддържа актуална книгата на рекордите за петрола.
- Организира задълженията на отделите за двигатели по ясен и прост начин и проверява разбирането и съответствието на същото.
- Насърчава приноса към главния преглед на кораба от персонала на отдела.

ВТОРИ МЕХАНИК:

- Ръководител на работата в машинното отделение, докладва на главния механик.
- Добра поддръжка, домакинство, подредба и чистота в машинното отделение.
- Следи часовниците в машинното отделение според указанията на главния механик.
- Отговаря за ежедневната поддръжка в двигателния отдел
- Изпълнява задължения за поддръжка, домакинство, подредба и чистота в машинното отделение, машинните отделения и другаде, както е указано от главния механик.

ЕЛЕКТРОМЕХАНИК:

- Отговаря за цялото електрическо и електронно оборудване.
- Отговаря за извършването на ежедневна поддръжка на цялото електрическо оборудване съгласно планираната програма за поддръжка.
- Отговаря за воденето на дневника на електротехника
- Отговаря за електротехнически дейности съгласно съставения план за поддръжка и/или непланирани необходими задачи.
- Подготвя предложение за поръчка на електрически резервни части, консумативи, инструменти до главния механик.

КОРАБОСТРОИТЕЛ

Като студент следващ тази професия това, което съм забелязала е, че хората си мислят, че ще уча 4 години бакалавър, 2 магистър и ще изкарам безброй курсове, за да заварявам метални листи на корабите или да извърша корабни ремонти във варненското пристанище. Чула съм много пъти, че в тази професия няма бъдеще тъй като в България вече няма корабостроителница. В този ред на мисли бих искала да отбележа, че не познавам и един колега, който учи навигация или механика, за да плава в Черно море или с план да работи за българска корабоплавателна фирма. За съжаление корабостроенето и корабоплаването е слабо развито у нас и младите имат вече претенции за реализация в чужбина. Нека погледнем и от позитивната гледна точка

– повечето работят за чужди фирми, но и предпочитат родината, и живеят в България със семействата си.

На практика корабостроителят е морски архитект. Морската архитектура е името, дадено на науката и инженерството за проектиране и производство на морски плавателни съдове като кораби, яhti, моторни лодки, параходи, влекачи, риболовни лодки, шлепове, военни кораби, круизни кораби, ледоразбивачи и дори подводници. В допълнение към тях, изучаването на морската архитектура се занимава и с проектирането и производството на офшорни структури от всякакъв вид, независимо дали са търговски или военни. Морската архитектура е допринесла за еволюцията на морските машини и пристанища от новата ера - някои от тях са много високо ценени, сложни инженерни структури, създавани някога от човечеството.

Корабостроителят е специализиран във всеки аспект на морските дейности, като драгиране, експедиране и транспортиране, офшорни сондажи и др. Това е областта, която обслужва дисциплината на корабоплавателната индустрия още от изследванията и разработките, проектирането, изграждането и ремонта на всички гореспоменати машини. Специалиста е отговорен не само за аспекта на развитието, но и за икономическата осъществимост, ценностите и безопасността на морските кораби и свързаните с тях звена. Важно е също да споменем, че след допълнително обучение, той може също да извършва проверки на документи, мореходност и т.н. на плавателните съдове когато пристигат на дадено пристанище.

Бруна Мартинс



ЖЕНИТЕ В МОРСКИТЕ ПРОФЕСИИ

**Конкурс за есе на тема “Морска култура - какво е това?”
Надежда Станулова - Делкова**

Катажина Мазурек – първата жена капитан на полските ВМС

Какво означава морска култура? Това е едно широко и обхватно понятие, съвкупност от всички културни дейности и занимания, свързани с мореплаването и морето. Всеки сам интерпретира културата по различен начин. Към морската култура може да се отнесат морските легенди, термини, морско право, образование и всичко, което е свързано с морето.

В частност ще разгледам военноморската култура на една държава-членка на Европа – Полша. Република Полша е 8 пъти по-голяма от България и има силно развита военна система и военна култура като цяло. Полша успява да модернизира значителна част от своите ВМС. Поляците имат и голям опит в модернизирването на подводния флот. Полша като член на НАТО допринася съществено за създаването на европейска-атлантическа сигурност. Спирам се на името на Катажина Мазурек, защото съм изключително впечатлена от нейните умения като капитан на военноморски кораб.

Катажина е родена през 1981 година във Варшава. Завършва Военноморска академия в Гдиня. През 2016 година става и първата дама капитан в историята на полските военноморски сили. Капитан Мазурек е сред редиците на ВМС от няколко години. Когато тя се кандидатира за мястото за капитан на кораб „Люблим“ е имало много кандидати, но тя отговаря на всички критерии. Звено, което командва капитан Мазурек е стоманеният гигант Люблин и е дълъг почти 100 метра и широк 11 метра. Той е в състояние да приюти цял един батальон. Моряците се чувстват сигурни под нейно командване, защото тя е преминала обучение за това, а и Военноморската академия в Полша обучава много добри кадри. Корабът е оборудван с четири ракетно-артилерийски комплекта. Всяка от тях се състои от двойно оръдие и двойна зенитна ракета. Основната задача на този тип кораби е да се транспортират ресурси за армията, както и техника. Предимството е, че тези ресурси могат да бъдат разтоварвани дори и в неподготвен бряг. Например, могат да се доближат до плажа и да отворят рампата, да поемат или разтоварят оборудването.

Катажина Мазурек споделя, че се чувства изключително горда, защото е постигнала много голям успех, благодарение на труда, който е положила. Изключително интересно е, че нейният съпруг също е част от ВМС. В крайна сметка не е важно дали мъж или жена е капитан на толкова голям кораб, а е важно да има знанията и уменията да го управлява и командва спокойно екипажа. Според информация на Министерството на отбраната в Полша през 2016 година има 4484 жени професионални войници, а броят им непрекъснато расте. В офицерския корпус има 1213 жени. Полша е една от държавите, от които можем да вземем пример.

Представителките на нежния пол не се притесняват да са сред редиците на мъжките професии. Армията не дискриминира жените по отношения. Именно в армията става въпрос за национални интереси, а дискриминацията и нетолерантността остават на заден план. Но също така често може да се чуе, че служенето във флота не е работа за жените. Може би има суеверие, че жената на борда носи лош късмет, а може би флотът се смята за най-трудната служба в армията. Например, в САЩ Лорета Уолш става първият офицер от женския флот през 1917 година. Но в Полша едва през 1999 година жените имат възможност да учат редовно във военни училища, включително и във Военноморската академия. Може спокойно да се твърди в случая, че капитан Катажина Мазурек „пречупва“ бариерите на стереотипите. Появата на жените в армията е нещо ново за онова време. Старшите офицери трябва да свикват със ситуацията, а не са подготвени за това. Изглежда, че все повече мъже свикват с факта, че жените искат и избират този път на кариера. Според информация от полското министерство на отбраната жените във флота изпълняват задачи както на персонал, така и на командни длъжности. 12 % от жените заемат командни чинове. Изненадващо е, че около 40% от жените са служители на кораби от ВМС. Военноморската служба е тежка, но дамите не се притесняват от това, въпреки че е свързана с много опасности. Капитан Мазурек споделя, че жените в армията могат да изпълняват службата си навсякъде, но е важно те да имат съответната физическа и психологическа подготовка. А кое е най-трудното? Убеждението, че жените могат. Не е достатъчно да се говори за опровергаване на стереотипи. Необходимо е да се предприемат образователни дейности, които биха променили стереотипното отношение към жените в армията и ВМС. Успехът на капитан Мазурек може да улесни жените да постигнат успех в полската армия. А може би и други ще решат да повярват на жените в отговорните и трудни задачи. Отношението между жените и мъжете във ВМС е част от морската култура.

Надежда Станулова - Делкова



МОРСКА ПРАВНА РАМКА

Петър Стоилов

Най-висшият вътрешен източник на правото е Конституцията на Република България. В чл. 15 от нея е посочено, че държавата осигурява защита върху всички природни и други ресурси на страната и тяхното „разумно използване“. Българската конституционна съдебна практика приема също така нефт, въглища и руди като природни ресурси, тъй като когато се използват, те не подлежат на възстановяване. Водата е част от тези „други ресурси“ заедно с горите и плажовете. Решение № 11/1997 на българския конституционен съд гласи, че водите са „неделим ресурс в цялата страна“.

Националното законодателство, с което е важно да сме запознати, когато говорим за морското пространство, водите и държавните институции, които работят в сферата, е следното:

- Кодекс на търговското корабоплаване
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
- Закон за опазване на околната среда
- Закон за управление на отпадъците
- Закон за водите
- Наредба за плаването и граничния режим
- Наредба за опазване на околната среда в морските води
- Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари
- Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване
- Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега
- Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България
- Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт

- Наредба № 18 от 3.12.2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България
 - Наредба № 19 от 9.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България
 - Наредба № I-11 от 19.01.2005 г. за охраната на морския участък от държавната граница на Република България
 - Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони
 - Наредба № 16 от 20.06.2006 г. за обработка и превоз на опасни и/или замърсяващи товари по море и на опасни товари по вътрешни водни пътища
 - Наредба № 1 от 10.01.2003 г. за вписване в регистъра на корабите
 - Наредба № 5 от 01.09.2004 г. за корабните документи
 - Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
 - Устройствен правилник на Изпълнителна агенция "Морска администрация"
 - Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"
- Международните норми и нормите от правото на Европейския съюз, които са относими са следните:
- Конвенция на организацията на обединените нации по морско право
 - Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море, 1974г. (SOLAS, 1974), изменена с Протокол от 1988г.
 - Международна конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби, 1973г., изменена с Протоколи от 1978г. и от 1997г. (MARPOL 73/78)
 - Международна конвенция за контрол и управление на корабни баластни води и седименти
 - Конвенция за улесняване на международното морско корабоплаване
 - Конвенция за опазване на Черно море от замърсяване
 - Конвенция за предотвратяване на замърсяване на морската среда от преднамерено изхвърляне на отпадъци и други материали от 1972г.
 - Международна конвенция за търсене и спасяване по море, 1979г.
 - Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM CODE)
 - Международен кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code)
 - Европейско споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешни водни пътища (AND)

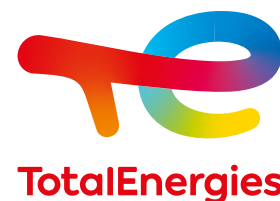
- Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата
- Регламент (ЕО) №725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения
- Регламент (ЕС) 2016/1624 на Европейския парламент и на Съвета от 14 септември 2016 година за европейската гранична и брегова охрана, за изменение на Регламент (ЕС) 2016/399 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 863/2007 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 2007/2004 на Съвета и Решение 2005/267/ЕО на Съвета
- Регламент (ЕО) №336/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2006г. за прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността в рамките на Общността и за отмяна на Регламент (ЕО) №3051/95 на Съвета
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС
- Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65 ЕС
- Регламент (ЕС) №911/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014г. относно многогодишното финансиране на дейността на Европейската агенция за морска безопасност в областта на реагиране на замърсяване на морето, причинено от кораби и нефтени и газови инсталации
- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигали във и/или напускащи пристанищата на държавите- членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО
- Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005г. за повишаване на сигурността на пристанищата
- Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014г. за установяване на рамка за морско пространствено планиране
- Директива 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО

Петър Стоилов



While they build
our tomorrow,
we support them
today

The TotalEnergies Foundation program supports organizations leading successful community projects to promote youth employment and the local economy



МОРСКАТА КУЛТУРА - КАКВО Е ТОВА?

**Конкурс за есе на тема "Морска култура-какво е това?"
Златозара Стоилова, 2-ро място младежи**

"Морето е един античен език, който аз не успявам да разшифровам"- това признава Хорхе Луис Борхес. Аз също считам, че ние не можем да разшифроваме всички негови тайни, но можем да опитаме да изкажем поне малка част от това, което то означава за нас.

Изписано е много за морето и за морската култура. Толкова много мистерии и чудеса. Толкова много преплетени съдби. Морето винаги се асоциира с пътуване. Нека направим едно своеобразно такова през историята, за да разберем важността му и влиянието му в наши дни. Ако се потопим например в страниците на Одисея на Омир, в митовите за Посейдон или се сблъскаме с ролята на моретата в Библията и го потърсим между страниците и на други литературни източници, неимоверно ще осъзнаем, че морето е мястото където се дава и се взема живот, мястото където се пише история. Бихме могли да наречем моретата и океаните "най-великата арена за гладиаторски битки". Това е арена където се сблъскват идеи, визии и мечти, които се отстояват със смелост и решителност, с преодоляване на себе си и на всички скрити страхове. Множество морски битки са били повратни в историята на света- нима съвременната реалност щеше да е същата ако Марк Антоний беше спечелил битката при Аквиум или ако Великата испанска армада беше успяла да завладее Албиона. На "сцената на моретата и океаните" се разиграват Великите географски открития, морското пиратство, търговията с роби, имигранските вълни, морските битки и състезанията за надмощие на "силните на деня". Ако насочим поглед към ситуацията в наши дни ще установим например, че над 80% от съвременната търговия се реализира по море и че екологичния баланс зависи от това как ние се отнасяме с моретата и океаните. Не случайно една от целите за устойчиво развитие на ООН е свързана със защитата на морета и океаните. Едно е сигурно, всеки един от нас е повлиян по един или друг начин от моретата и океаните.

Но аз бих искала преди всичко да говоря за морето в моя живот и за целия емоционален заряд, който то носи за мен. Да си човек на морето понякога е привилегия по рождение, какъвто е моят случай, но разбира се може и да е избор какъвто са направили мнозина. Морето по един необикновен начин съумява да обединява хора с различни виждания, ценности и нагласи. За него няма пол, раса или националност. Има нещо уникално, което прави семейство хората влюбени се в морето и приели морската култура за част от себе си.

Всеки, който живее до морето е чувал или използва думите на Ърнест Хемингуей, че всичко, което е далеч от морето е провинция. Може би затова Варна продължава да се нарича "Морска столица", от времето, когато е избрана от царското семейство през началото на XX век да прекарват летните месеци в двореца в Евксиноград и да взема всички важни държавни решения край

морето. Титла, която носи огромна стойност, но и изисква много. Да си от Варна значи да чувстваш морето. Да искаш да се загледаш в синия безкрай и да се загубиш в него. А когато си далеч от морето да искаш да се завърнеш и да го погледнеш поне още веднъж и да се потопиш в него за последен път. Да си човек на морето означава да си способен да разбереш със сърцето си значението на португалската дума "saudade". Една дума, която няма буквален превод и събира в себе си много емоции: носталгия, надежда за завръщане, мечта, болка, тъга, наслада...

Морската култура може би е да не можеш да изпиташ тотално удоволствие към воден басейн, чиито граници виждаш. Дали след като си усетил как водата те поглъща в море или океан е възможно да се почувстваш по подобен начин в басейн, река, езеро...За мен отговорът е ясен: „Не“. И без повече обяснения. Защото това е дълбоко чувство и то не се аргументира, а просто му се отдаваш и се наслаждаваш.

Морската култура, с която израства всеки един варненец предопределя избора му за най-красиво място на света. Това е фарът с иконата на Св. Николай. Там където се посреща изгрева и се изпраща залеза, там където се научаваш да обичаш- най-вече морето.

Носител на морската култура е този, който знае, че да си рибар е нещо специално. Това е носител на родова памет, който предава от поколение на поколение своята страст към морето и своя завет да се бориш смело с дивите морски вълни, като винаги цениш даровете на морето и показваш благоволение и уважение към неговата сила и величие.

Ако морската култура е част от теб, ти знаеш, че да сте заедно с любимите хора на празник не е даденост, а привилегия. Защото морето разделя. И затова Никулден не е просто поредния празник, а е денят на който трапезата се реди за здравето на всички, които са далеч от дома и желаят да осигурят по-добър живот на своите любими.

Морската култура те променя и те прави по-емоционален и различен. Има едно особено въздействие когато минаваш покрай Морско училище или виждаш бяла морска униформа. Защото може би там и облечен някога в нея виждаш своя син, съпруг, баща, дядо. Ти си различен когато за теб Калиакра не е просто нос, а ветроходът, чийто платна се изпълват с толкова мечти и пожелания за едно "Върни се жив и здрав скоро". Ти си част от това голямо морско семейство, когато за теб Морска гара е място за среща, там където се изпитва най-голямата радост да видиш отново дългоочакван любим, но и място познало толкова сълзи на раздяла. Когато на това специално място, в сутрешната мъгла разпознаваш силуети на деца с протегнати ръчички, които не искат да пуснат татко и жена, която не може да съдържи сълзите си и само шепне "Обичам те".

Ти знаеш какво е морската култура, ако един от най-ценните предмети в твоя дом е раковина, която понякога импулсивно взимаш, доближаваш

до ухото си и се надяваш да чуеш вълните и да се върнеш при морето. И го чуваш. Мистично и далечно, но до теб. И затваряш очи и виждаш онова специфично синьо на Черно море, което понякога се омешва с тъмно-зеленото на водораслите, които цъфтят в него. И се оставаш на морския бриз, който брули или милва лицето ти и дълбоко вдишваш онзи неповторим мирис на морски вълни, които се разбиват в брега.

И тогава се усмихваш, защото то, морето е твоят най-верен приятел и изповедник, който познава дълбините на твоята душа и винаги знае как да е до теб. И отваряш очи и вече знаеш краткият отговор на въпроса “Какво е морската култура?”- Това е да носиш морето в твоето сърце.

Златозара Стоилова



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Откри ли какво е за теб морската култура!?

От раждането на идеята за развитие на морската култура сред младото поколение, търсим определението ѝ сред морските хора.

Едно от най-запомнящите се определения е на Матей Тодоров – голям раетел за морската култура, който за съжаление вече не е сред живите. Матей бе член на журито в конкурса за есе, като през 2019 г. сподели с участниците следното: „Морската култура е да познаваш дълбоко всеобхватността на онова възшебно нещо, което наричаме море, във всичките му измерения.“.

В книгата си „Морска история на България“ (1991 г.) и в търсене на морската традиция, проф. Вълкан Вълканов предлага следната дефиниция: „Единство от духовни и материални ценности в морския живот, заедно с процесите и явленията, свързани с формирането, съхраняването, собственото развитие и потреблението на тези ценности, както и с механизмите на взаимодействие между тях. Морска култура, достигнала по-висши форми и прояви, означава още и несъмнен напредък в цялостното морско развитие, способност за разпространение и налагане на предимствата ѝ, създаване на възможности за съревнователна или конфронтационна проверка със сродни или друготипни култури и пр.“.

През 2020 г. попитахме участниците в Национален форум „Ветроходство в Черно море“, какво е за тях морската култура. Ето какво отговориха те:

Тихомир Тодоров („Пристанище Варна“ ЕАД): „Общуване – човек-човек и човек-море.“;

Доц. Божидар Чапаров (Икономически университет-Варна): „Начин на живот. Независимо колко си далеч от морето, изпитваш желание да се върнеш.“;

Инж. Ангел Забуртов (2020 г., ДП „Пристанищна инфраструктура“): „Да не поискаш да сложат парапет на кея.“;

К.д.п. Живко Петров (2020 г., ИА „Морска администрация“): „Нещо, което се изгражда в зависимост от средата, в която човек е роден и средата, в която се развива и живее. Общуването, уважението и респекта към морето са факторите, които я формират.“;

Павлин Надворни (“Блек сий яхт сервис”): “Отношение към морето и всичко свързано с него, базирано на уважение, страхопочитание и осъзнаване на собствената си незначителност в сравнение с него.“;

Емил Райков, Димитър Божков, Ивайло Русев (В/я “Liberte” и “Forever”): „Отношението на човека към морето, животните в морето, средата и средствата, които биват използвани за неговото „завладяване“.“;

Лъчезар Братоев („ЛЗ Яхтинг 1991“): „Балерини на бака на лодката“;

Калин Георгиев („Одесос Ригинг“): „Да можеш да си вържеш лодката на кея, да си оправиш платната, да си махаш кранците, да помогнеш на някой ако си го въвлякъл в инцидент.“;

Алекс Славчев (Морски клуб „Балчик“): „Широко понятие, желание за офшорно ветроходство“;

Ангел Дипчиков (Медицински университет-Варна): „На първо място е усещане, което може да го има или може да се създаде в човека. Морската култура се създава най-добре в морето.“;

Мариета Литарска (Яхт клуб „Кап. Г. Георгиев-Порт Варна“): „Това, което всеки може да научи от друг или да предаде на друг.“;

Евгений Мавродиев (Яхт клуб „Порт Бургас“): „Дисциплина.“;

Димитър Новак (Фондация „Кор Кароли“): „Познание за всичко свързано с морето и усещане – сетива, с които да общуваш с морето.“;

Мария Табанлиева (ветроходец): „Любов. Ако си влюбен в морето, животът ти е подвластен на това.“;

Стефан Калчев (в/я „Extasy“): „Морето е неуморимо като живота. Борба, борба.“;

Станислав Викторов (журналист): „Любов, страст и морето е вътре в нас. Държавата няма морска култура, а хората я имат и трябва да се работи в тази насока.“;

Стоян Киров (Спортен клуб „Черно море-Бриз“): „Съвкупност от много неща, тя е и екология, морско право и най-вече добра морска практика.“;

Георги Михов („Венид яхт“): „Три прости неща – приемственост, любов и потребност.“;

Д-р Мариана Кръстева (Военноморски музей): „Връзката на човешката цивилизация с морето. Това, което тя иска от него, получава от него и си позволява да направи с него за добро или лошо. Приемствеността между поколенията и традициите. Приемствеността днес да имаме в морските селища хора, които ценят, уважават и познават морето във всички негови лица и нюанси.“;

Елица Виденова (писател, журналист): „Да се разглежда понятието „морска култура“ в двете му части: култура-съвкупност от всички достижения (материални или духовни на човечеството) и като прибавим и определението за море, може да получим едно общо понятие. Да възприемаме морето, не като зона, която разделя територии, а като зона, която събира брегове, събира мисли, чувства и в крайна сметка действия.“;

Мариела Ганчовска (писател): „Да не си мислим, че сме по-големи от морето. Да имаме голям респект към морето, защото освен красиво, то може да бъде и опасно. Морето е по-голямо от нас.“;

Д-р Атанас Панайотов (доктор по история): „Искам да Ви разкажа за един епизод от биографията на кап. Георги Георгиев. Когато той се завърна от историческото си плаване и когато в София му връчиха „Звездата за герой на България“, Тодор Живков му задава въпроса: „Капитане, всички тук, които идват да ги награждаваме искат по нещо от мене, едни искат апартаменти, други искат леки коли, ти какво ще поискаш?“. И капитан Георгиев му отговаря: „Искам да имаме национално морско списание“. Така се роди списание „Морски свят“, благодарение на кап. Георги Георгиев. Първият брой го посветихме на него и написахме това, което смятаме, че той влагаше в понятието „морска идея“: „морето да влезе в кръвта на българина, да зашуми във въжделенията му, да се превърне в неотделна част от народностната му характеристика...“.

Наследеният опит от капитан Георги Георгиев, в морската практика и развитие, ни води и до **морската традиция**. Проф. Вълканов („Морска история на България“) определя постигането ѝ чрез две много важни средства, актуални и до днес:

– създаване на ефективна система за общонародно **морско възпитание**;

– оформяне и осигуряване на нормално функциониране на национално обществено **морско съзнание**.

Триадата **МОРСКО ВЪЗПИТАНИЕ – МОРСКО СЪЗНАНИЕ – МОРСКА ТРАДИЦИЯ** очертава най-общите граници и първичните параметри на един теоретичен **МОРСКИ КУЛТУРЕН МОДЕЛ**, който се опитахме да разгърнем пред младите хора в Наръчника за морска култура.

Скъпи читателю, благодарим ти, че чрез този Наръчник уважи и надгради морската си култура!

Антоанета Георгиева

Председател Сдружение „За интелигентен растеж“

Ръководител „Ветроходна академия Кор Кароли“

ИЗТОЧНИЦИ

1. "Bulgaria: Toward Blue Economy Development", 2020, World Bank;
2. Доклад за първоначална оценка на състоянието на морските сектори в Република България предвид транспонирането на Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, влязла в сила на 18.09.2014 г.;
3. Годишен доклад за състоянието и развитието на земеделието (Аграрен доклад 2020), Министерство на земеделието, храните и горите;
4. www.tsarevo.info/kultura/meltem-levanti-sereko-imenata-na-morskite-vetrove-zapazeni-vav-vremeto/
5. www.bta.bg/bg/c/BO/id/2322713
6. "Ветроходство", 2021 г., Пенчо Гешев;
7. <https://jimmyrogersyachtbroker.com>
8. www.wikipedia.org
9. www.bgboats.eu/krashtavane-na-lodkata/
10. www.shop.yacht-office.com/
11. www.myhappypond.com
12. www.google.com/amp/s/www.history.com/amp/news/why-is-a-ships-speed-measured-in-knots
13. "Фаровете и други навигационни средства по Българското Черноморско крайбрежие (1878-2018г.)", Атанас Панайотов, Мариана Кръстева
14. "Морска лодия", доц. В.К. Захаров;
15. [//www.bluefilters-bg.com/blog/prouchvane-chno-more-e-sred-nai-zamursenite-s-plastmasa/](http://www.bluefilters-bg.com/blog/prouchvane-chno-more-e-sred-nai-zamursenite-s-plastmasa/)
16. https://delfini.bsnn.org/morski_bozainici.html
17. <http://e-ecodb.bas.bg/rdb/bg/vol2/Momonach.html>
18. <https://www.worldstory.net/bg/extinct.html>
19. "Плажна култура", Жельо Михайлов, Райко Берберов;
20. <https://www.eea.europa.eu/bg/>
21. "Морска история на България", 1991, Вълкан Вълканов



COR CAROLI
SAILING ACADEMY

ВЕТРОХОДНА АКАДЕМИЯ КОР КАРОЛИ

ВЕТРОХОДНИ КУРСОВЕ ЗА ВСИЧКИ ВЪЗРАСТИ



За начинаещи: Bronze Sailing

За напреднали: Silver Sailing

Спортно-състезателно: Gold Sailing

гр. Варна, Морска гара Варна

Тел.: 0885 009 182



Ветроходна академия Кор Кароли - Cor Caroli Sailing Academy



[cor_caroli_sailing_academy](https://www.instagram.com/cor_caroli_sailing_academy)

www.corcarolisailingacademy.org



„Наръчник за морска култура“
е осъществен по идея на
Сдружение „За интелигентен растеж“ и
„Ветроходна академия Кор Кароли“
и финансиран от
ТоталЕнерджис ЕП България Б.В.

Варна, ноември, 2021

ISBN 978-619-188-727-9

ISBN 978-619-188-728-6

