



ЮНИ 2023

ЛИЖ

ДО АНТАРКТИДА И НАЗАД

ПОД БЪЛГАРСКИ ФЛАГ



LIK@BTA.BG

ИЗДАНИЕ НА БТА ЗА ЛИТЕРАТУРА, ИЗКУСТВО И КУЛТУРА, ГОДИНА LVIII

WWW.BTA.BG

ISSN 0324-0444



23006

9 770324 044004

Цена: 5 лв.



ФЕВРУАРИ

МАРТ



АПРИЛ

МАЙ

ЛИК
Литература Изкуство Култура

СЪДЪРЖАНИЕ

До Антарктида и назад пог български флаг

- 7** *Разговор от 2018 г. на Кирил Вълчев с политици за ползата от научноизследователски кораб*
- 21** *Флотилен адмирал Боян Медникаров: НИК 421 ще подпомогне практическата подготовка на възпитаниците на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“*
- 25** *Проф. Христо Пимпирев: Великите нации са тези, които гледат в бъдещето*
- 31** *Капитан Николай Данаилов: Ще се радвам да възвърнем самолюбието си на морска нация*
- 36** *Константин Карагюзов, кореспондент на БТА: Да се съхраня психически, за мен беше по-важно дори от физическото завръщане*
- 44** *България – Антарктида: дневникът на БТА*
- 89** *Антарктически имена, Любомир Иванов*

БТА ЛИК

ТЕМАТИЧНО ИЗДАНИЕ - ЮНИ 2023

ИЗДАНИЕ НА БЪЛГАРСКАТА ТЕЛЕГРАФНА АГЕНЦИЯ

ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР:
Кирил Вълчев

ПЕЧАТ:
Издателство
„Изток-Запад“
ISSN 0324-0444

ГЛАВЕН РЕДАКТОР:
Георги Лозанов

ОТГОВОРЕН РЕДАКТОР:
Яница Христова

КОРЕКТОР:
Евелина Стефанова

ХУДОЖНИК НА КОРИЦА:
Данаил Алексиев

ДИЗАЙН И ПРЕДПЕЧАТ:
Маряна Шадрина
Данаил Алексиев

СНИМКИ:
Константин Карагюзов,
специален кореспондент на
БТА на борда на НИК 421

КОНТАКТИ:
Българска телеграфна
агенция
1124 София,
бул. "Цариградско шосе" 49

РЕКЛАМА: reklama@bta.bg
02 926 2306

В БРОЯ СА ИЗПОЛЗВАНИ СНИМКИ ОТ:
архив на Пресфото БТА,
pressphoto@bta

Кирил Вълчев, генерален директор на БТА



На снимката щастлив гледам българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“, който пристига от Антарктида на Морската гара във Варна на деня на свети княз Борис Първи – 2 май 2023 г., след като за 127 денонощия преплава 19 070 морски мили в двете посоки. Край мен са професор Христо Пимпирев и адмирал Боян Медникаров, които заедно с капитана на кораба Николай Данаилов са с най-големи заслуги за този огромен успех на България.

Трябва ли България да има научноизследователски кораб за изследване на Антарктида?

Този въпрос зададох на 25-те участници в предаването „Годината“ на Дарик радио на 22 декември 2018 г., в което говориха водачите на страната – от настоящия и предишния президент Румен Радев и Росен Плевнелиев през партийните лидери на парламентарните партии до професор Анастас Герджиков, ректор на Софийския университет „Св. Климент Охридски“, който от 1988 г. има



база с името на своя патрон на остров Ливингстън в Антарктида. Бях провокиран от мое интервю с професор Пимпирев три седмици по-рано по повод Деня на Антарктида на 1 декември за „Седмицата“ на Дарик радио, в което той отново разказа за трудния начин, по който българските учени стигат до антарктическата база заради липсата на кораб.

Имах личен опит за тези трудности, защото през 2005 г. бях в групата на тогавашния външен министър Соломон Паси, която едва се добра до Ливингстън. Заради лошо време няколко пъти отлагаха планираните полети със самолет от Чили до остров Кинг Джордж на Антарктида, където има летище. А когато все пак се добрахме до Кинг Джордж, пак заради лошо време не излетяха хеликоптерите, които трябваше да ни отведат до Ливингстън. Добрахме се на „стоп“ с американския круизен кораб „Орион“, който през нощта на Ивановден – 7 януари, ни остави в Южния залив, откъдето с гумена лодка акостирахме в българската база. Наложих се да останем 3 дни повече, защото хеликоптерите пак заради лошото време не дойдоха да ни приберат и се наложи Аржентина да изпрати военен кораб, който да ни върне на Кинг Джордж, откъдето имаме късмет да излетим, без още да чакаме, обратно за Чили.

Когато питах в радиопредаването водачите на България дали биха подкрепили страната ни да инвестира в научноизследователски кораб, професор

Пимпирев още не беше издал биографията си под заглавие „Антарктическият стопажия“, но три десетилетия българите бяхме точно това – „антарктически стопажии“, макар България да беше една от само 29-те страни пълноправни членки на управлението на Антарктида съгласно Антарктическият договор.

От 25-те участници в „Годината“ на Дарик радио 24 подкрепиха, че България трябва да има кораб, който да може да участва в изследванията на Антарктида. Само един бивш премиер беше скептичен с аргумента, че българите не сме били морски, а земеделски народ. А тогавашният вицепремиер Томислав Дончев пое ангажимент да търси начин закупуването на кораб да бъде подпомогнато с европейски пари.

В началото на 2019 г. с професор Пимпирев отидохме в Министерския съвет при Томислав Дончев, който събра ръководители на управляващи европарите органи и възложи да се търси решение. Започнахме да се събираме всяка последна седмица на месеца в кабинета на Иван Иванов, директор на Централното координационно звено към правителството. С професор Пимпирев идвах и други антарктици като Христо Михайловски, който разбираше от лодки.

Люскахме се между различни решения – от покупка на готов кораб през строеж от българска корабостроителница до търсене на кораб на старо. Но цената, която се обсъждаше – 50 милиона в лева



или евро – надхвърляше възможностите на еврофондовете.

Появи се и още един проблем – различни организации искаха бъдещия кораб. Институтът по океанология на Българската академия на науките искаше да замени стария малък научноизследователски кораб „Академик“. Споменаваше се, че от кораб има нужда и Институтът по рибарство и аквакултури на Селскостопанска академия.

Така в обсъждания поне по веднъж месечно измина една година от деня, в който целият български елит подкрепи в „Годината“ на Дарик радио България да инвестира в научноизследователски кораб. И през цялото време стоеше въпросът как на българските граждани да бъде обяснена изобщо необходимостта от такъв кораб.

Получих възможност да се включа в тези обяснения, когато в началото на 2020 г. станах част от Двадесет и осмата национална българска антарктическа експедиция. Правих „антарктически риалити“, като всеки ден Дарик радио излъчваше репортажи за експедицията, а в събота сутрин в обзорното предаване „Седмицата“ ги обединява-

ше в няколкочасов аудио- и видеоматериал, който благодарение на редактора Маринела Величкова и монтажа на Чавдар Варийски можеше да се гледа на интернет страницата на радиото.

Пътуването от Чили до Ливингстън отново беше на „стоп“. Няколко дни чакахме времето да позволи да излети уругвайски военен самолет от Пунта Аренас до летището на остров Кинг Джордж. Там прекарахме почти седмица в китайската база точно когато започваше пандемията от Ковид-19, докато ни вземат военните научноизследователски кораби „Есперидес“ на Испания и „Карпук“ на Чили. Разделени според наличните места на тези кораби, най-сетне българите се добрахме до базата на Ливингстън, откъдето разказвах за изследванията на учените ни.

Ралица Зидарова изучаваше кремъчните водорасли. Ралица Събева – евентуално злато и други полезни изкопаеми на Ливингстън. Стефан Велев – вулканичните скали и вкаменените растения от времето на динозаврите. Тихомир Стефанов – нови видове риби. Любомир Кендеров – ракообразни. Иван Пандурски – езерца с *Woeckella porrei*, мърдащи

червени живи точки, които са в началото на хранителната верига, тоест на живота. Иглика Трифонова изучаваше взаимоотношенията в двете бази на Ливингстън – българската и испанската. Логистиците Александър, Димитър, Николай, Юли помагаша с лодките и шейните и строяха нова лаборатория. Доктор Албена Атанасова се грижеше за здравето на антарктиците. Испанският писател Хавиер Качо пишеше нова книга. Журналистите Живко Константинов и Екатерина Бончева отразяваха експедицията за медиите. Операторът Румен Василев правеше филм. Музикантите Теодосий Спасов и Християн Цвятков записваха албум с антарктически мелодии и пингвините и тълелните чува за първи път музика. Всичко това под ръководството на професор Христо Пимпирев и командира на базата Йордан Тодоров.

Разказвах всекидневен за работата в базата, за да видят прагматичните българи ползите в откриването на полезни изкопаеми в „българските“ територии на Антарктида или нови знания, които биха помогнали за създаването на ваксини срещу зарази като разпространяващия се все повече тогава Ковид-19. Дългото пътуване с научноизследователски кораб през Световния океан пък можеше да позволи изучаването му – включително с прагматични цели като улов на риба от български рибарски кораби, както е било в миналото. Но се опитвах да представя и по-дългосрочните измерения на инвестициите в Антарктида, която заради глобалното затопляне може да се окаже едно от възможните убежища за човечеството.

Връщането от Ливингстън стана отново на „стоп“ – с испанския „Есперидес“ и с португалски самолет, няколко дни преди светът да се затвори заради Ковид-19.

След облекчаването на ограниченията заради пандемията в средата на 2020 г. подновихме разговорите за кораба. На 20 октомври 2020 г. с професор Пимпирев и дясната му ръка в Българския антарктически институт Драгомир Матеев пак бяхме в Министерския съвет при Томислав Дончев и министъра на образованието и науката Красимир Вълчев. „И Медникаров иска кораб“, каза вицепремиерът. Признавам, че не знаех кой е Медникаров, но появата му вещаеше още усложнения на фона на трудните разговори между различните институти, заинтересувани от евентуалния кораб... Оказа се, че Военноморското училище във Варна, чийто ректор е адмирал Боян Медникаров, наистина имаше нужда от кораб за практически обучения на курсантите. Това се оказа голям шанс.

Същата вечер в кино „Влайкова“ в София беше

премиерата на филма „Танцът на пингвините“ за Теодосий Спасов на Антарктида. След прожекцията предложих на професор Пимпирев да обединим усилията си с морското училище, а Теодосий ме подкрепи.

След няколко дни се запознах с адмирал Медникаров в столичен ресторант на варненска верига, който още наричаха със старото му име „Българи“ – добър символ за разговори, в които българи да се опитват да направят нещо заедно. Доиде и заместник-министърът на образованието и науката Карина Ангелиева, която също остана докрай ангажирана с каузата. Министърът на отбраната Красимир Каракачанов също вече беше подкрепил в онова радиопредаване проекта за кораба.

Веднага след обяда адмиралът замина да се види с професора в Ахелой, където се провеждаше традиционният тренировъчен лагер на бъдещата антарктическа експедиция с домакин Мирослав Севлиевски.

На 19 ноември 2020 г. с професор Пимпирев, Драгомир Матеев и Христо Михайловски вече бяхме в Морското училище във Варна, за да обсъждаме кораба. Вече имаше съгласие, че най-разумното е той да бъде под военен флаг, както повечето научноизследователски кораби в Антарктида, защото това създаваше редица улеснения. Имаше съгласие – благодарение и на председателите на Българската академия на науките академик Юлиан Ревалски и на Селскостопанската академия професор Мартин Банов – и за използването на кораба от всички заинтересувани научни институти – през нашето лято за изследвания в Черно море, а през антарктическото лято за изследвания на Световния океан по пътя към Антарктида. През цялото време Морското училище щеше да има кораб, на който да се обучават курсантите, а и така щеше да има кой да „кара“ кораба за научните изследвания.

Господ беше на наша страна, защото заради Ковид-19 кризата се оказа, че на пазара има кораби, които се продаваха евтино. Така се намери производеният в Норвегия за тамошните сурови условия кораб, който руснаци бяха купили и оборудвали с лаборатории за изследвания при строителството на несъстоялия се газопровод през Черно море. Вместо за 50 милиона лева или евро България купи поставения под запор заради дългове „Искател“ за под 2 милиона лева. За да бъде за себе си сигурен дали всичко, което се прави, е правилно, търсих за лична ориентация в сложните правни процедури един от добрите юристи в морското право Иван



Разговор от 2018 г. на Кирил Вълчев с политици за ползата от научноизследователски кораб



АНАСТАС ГЕРДЖИКОВ
РЕКТОР НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ
„СВЕТИ КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

Кирил Вълчев: *Очевидно е какво мислите по въпроса, който се готвя да задам на всички български политици, макар да е малко изненадващ. Трябва ли България да купи научноизследователски кораб? Това е идея на вашия професор Христо Пимпирев, който води на Антарктида програма на Софийския университет в база, която носи името на свети Климент Охридски – името на университета. Според вас ще стане ли тази работа? Българите дали са готови, примерно като испанците, като португалците, като други народи, които някога вдигат поглед от ежедневие и си казват: „Дайте да търсим нови пътища, да открием нови места!“?*

Мъка е как се стига до Антарктида от българите, начинът е почти обиден.

Проф. Анастас Герджиков: Ние имаме вече почти 30 години традиция в изследването на Антарктида. Христо Пимпирев е пионерът в това. Наистина стига се по един труден, бавен, мъчителен начин. Затова той е свързал неговите изследвания и антарктическата програма с темата за кораба. Но дори да не беше тази програма, такъв кораб е нужен. Ние имахме такъв кораб. Той е просто остарял и няма как да се използва. Но имаме нужда от изследванията, дори да не беше антарктическата тема, защото сме на Черно море. Софийският университет е един от българските университети, който е член на мрежата на черноморските университети. Тя е свързана със 130 университета около Черно море и всички те се опитват да изследват комплекс от теми – не просто морето или флората, или фауната, или крайбрежието около морето – много повече и по-сериозни проблеми. И част от това е изследването на самото Черно море. Без кораб това не може да стане. Затова сме имали кораб и затова трябва да имаме пак. Ако той се свърже с темата за Антарктида, става още по-оправдано.

Кирил Вълчев: *Проф. Пимпирев казва: „Лялото корабът ще е в Черно море, нашата зима ще е в антарктическото лято на Антарктида...“.*

Проф. Анастас Герджиков: Не съм специалист, не знам дали е възможно, но би било чудесно.

Люцканов, който се нареди сред хората, дали принос за каузата.

Междувременно правителството се смени, но подкрепа имаше и от следващия служебен кабинет с премиер Стефан Янев, министър на образованието и науката академик Николай Денков и министър на отбраната Георги Панайотов.

На 2 юли 2021 г. комисия, в която участваха заедно с професор Пимпирев, адмирал Медникаров, Драгомир Матеев, капитан I ранг Калин Калинов от Морското училище и Милена Дамянова от Министерството на образованието и науката, избра измежду 250 предложения наименованието на кораба, предложено от Мария Илчева и Виктория Румянцева. Впрочем идеята корабът да носи името на светите братя Кирил и Методий обсъждахме и преди формалния конкурс, защото двамата са символа на знанието за всеки българин. А професорът отбеляза, че е разбрал как във Варна по време на Балканската война са събирали пари, за да построят кораб, който да нарекат на светите братя, и така се събъдва една 100-годишна мечта.

На деня на свети Седмочисленици, сред които са и светите Кирил и Методий – 27 юли 2021 г., кръстница на кораба стана номинираната за „Оскар“ и снимаща филми в Холивуд българска актриса Мария Бакалова, с която ме свърза музикантът Дони.

След година и половина подготовка под голямо напрежение за адмирал Медникаров и екипа му и с усилията на курсантите от Морското училище и много фирми от българската морска индустрия, сред които „Булярд“, който ремонтира кораба, а също и с подкрепата на ръководството на армията в лицето на адмирал Емил Ефтимов, командира на Военноморските сили адмирал Кирил Михайлов и министъра на отбраната Димитър Стоянов на Стефановден – 27 декември 2022 г., „Св. св. Кирил и Методий“ отплава за първото пътуване на български кораб до Антарктида. Това е пример, че българите като други народи можем да стигаме нови светове, когато плаваме в една посока, както в случая с този кораб, за който усилия полагаха много хора от различни институции и независимо кой идваше във властта.

Аз се качих до първата му спирка в испанския град Картахена, защото на борда Българската телеграфна агенция (БТА) откри национален пресклуб, каквито има в почти всички български областни градове, в съседни държави и в страни с български общности. А Константин Карагьозов от БТА стана единственият журналист, който беше на кораба по време на цялото му плаване в двете посоки, включително през Атлантическия океан, както и през целия му престой на Антарктида. Неговите информации за всеки от 127-те дни на експедицията можете да прочетете в този брой на списание ЛИК. От тях ще научите как България вече помага на Антарктида с кораба си на Испания и Турция, след като години само е търсила помощ от други.

А докато щастлив във Варна гледах завръщащия се от Антарктида „Св. св. Кирил и Методий“, си спомнях това, с което завърших последното издание на „Седмицата“ на Дарик радио, преди да хванем „стопа“ към България през 2020 г.: Заг мен през прозореца се виждат корабите на други нации, които явно разбират важността на изследванията на Антарктида – за бъдещето на собствените им народи, а и на цялото човечество, защото кой знае дали някога, а може би и скоро, на хората няма да им се наложи да започнат да използват ресурсите и дори да обитават този континент. България има малко късче от него – остров Ливингстън. Затова е добре и медиите да се посветим на наистина важното за бъдещето – по-важно от политическите вълнения на настоящето.

А докато щастлив във Варна гледах завръщащия се от Антарктида „Св. св. Кирил и Методий“, си спомнях това, с което завърших последното издание на „Седмицата“ на Дарик радио, преди да хванем „стопа“ към България през 2020 г.:

Заг мен през прозореца се виждат корабите на други нации, които явно разбират важността на изследванията на Антарктида – за бъдещето на собствените им народи, а и на цялото човечество, защото кой знае дали някога, а може би и скоро, на хората няма да им се наложи да започнат да използват ресурсите и дори да обитават този континент. България има малко късче от него – остров Ливингстън. Затова е добре и медиите да се посветим на наистина важното за бъдещето – по-важно от политическите вълнения на настоящето.



АНГЕЛ ДЖАМБАЗКИ

ДЕПУТАТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
ГРУПА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ РЕФОРМАТОРИ И РЕФОРМИСТИ

Кирил Вълчев: *Дотук събрах голяма подкрепа да купим кораб на Христо Пимпирев, България да има научноизследователски кораб. Само Иван Костов каза: „Ние сме земеделски народ, питател земеделски народ за кораби...“. А аз му казах: „Как ще открием Америка и ще станем богатата Испания, богатата Португалия, ако не купят властите кораб...“.*

Ангел Джамбазки: Това е много интересна тема. Ние винаги сме имали излаз на морета – понякога три, понякога две, понякога едно...

Кирил Вълчев: *И къщите са с гръб към морето...*

Ангел Джамбазки: Точно така и само складовите помещения гледат към морето...

Кирил Вълчев: *Христо Пимпирев дори не ми вярваше, че ще повдигна така този въпрос... Трябва ли да купим кораб, или да си харчим парите за други работи?*

Ангел Джамбазки: Имаме ли една секунда да разкажа нещо много смешно? Преди много години кандидат за кмет на София, не си спомням дали беше 2003-та или... Събрани всички кандидати за кмет на София. Там беше Любен Дилов-син, помнете го, там беше г-жа Михайлова, помнете я, в Студентски град, в залата, която сега е известна като някаква дискотека, а тогава беше кръстена на един такъв комунистически фактор Цветан Спасов. И поставят се въпроси, всички отговарят, агитки, събрани от студенти... И всички искат да има безплатен нощен транспорт до центъра. И всич-

ки подкрепят кандидатите. Стават студенти и питат: „Искате ли безплатен нощен автобус да ни води от центъра до Студентски град?“. И всички кандидати казват: „Да, разбира се, задължително!“.

Кирил Вълчев: *И това какво общо има с кораба?*

Ангел Джамбазки: Затова го казвам. И един ваш колега, беше преподавател, беше известен с прозвището Малката секира, очевидно в недобро настроение, пита: „А защо ви е, уважаеми, транспорт?“. И там всичките събрани агитки казват: „Защото искаме да се прибираме от кръчмите в Студентски град“. Той: „Откъде?“. Те казват: „От кръчмите“. „От кои кръчми?“. Тогава имаше „Библиотека“, помнете я... Той казва: „Който има пари за кръчми, има пари за такси!“. Мълчание. Тогава въпросният преподавател беше кандидат на БСП, ако не се лъжа ...

Кирил Вълчев: *За Стоян Александров говорите.*

Ангел Джамбазки: Да, точно така... Кораб може да се наеме. Кораб може да се вземе в някаква съвместна форма на дейност. Сега, когато питате, всеки един от нас ще ви каже: „Да, трябва да се купи!“. Това е въпрос на сметки и на бюджет...

Кирил Вълчев: *Защото е голяма излагация ходенето ни до Антарктида, то е като на автостоп...*

Ангел Джамбазки: Въпросът е дали е изгодно и дали можем да си го позволим. Да, трябва да бъдем там категорично. Да, има смисъл от това. Въпросът е можем ли да си позволим това съоръжение, колко ни струва, колко струва, съобразено с модернизацията на въоръжените сили, колко струва, съобразено с повишаването на пенсиите... Въпрос на сметка е това нещо. Няма да кажа: „Трябва да купим!“, защото не съм видял сметките...

Кирил Вълчев: *Питам се, ако Изабела Кастилка беше правила тези сметки, дали Колумб щеше да открие Америка, защото тя го беше пратила и в друга посока, доколкото си спомням... Но най-накрая Испания стана много богата, като направила тази инвестиция...*

Ангел Джамбазки: Да, само че Португалия не толкова... Можете да ме попитате дали ни трябва космически кораб и всеки няма да смее да ви каже, че не ни трябва. Можем да кажем, че трябва

да откриваме нови светове и така напредък... Въпросът е на плюсове и минуси в държавния бюджет. Ако можем да си го позволим, ако сме решили други важни въпроси – да, да купим.



БИСЕР ПЕТКОВ

МИНИСТЪР НА ТРУДА И СОЦИАЛНАТА ПОЛИТИКА

Кирил Вълчев: *Като човек, който отговаря за парите в сфера, която поглъща ежедневно толкова много средства, как отговаряте на въпроса, който задавам на всички в това предаване, за идеята на професор Пимпирев България да инвестира в научноизследователски кораб? Много хора ще кажат, че няма пари за хората с увреждания, няма за лична помощ, сега какъв кораб да купуваме.*

Бисер Петков: Аз мисля, че това е инвестиция в бъдещето, така че ние трябва да търсим баланса между удовлетворяването на текущите потребности, за което не достигат средства, и за всяка една инвестиция, даване на предимство, на възможност да се решат бъдещите потребности, така че положително гледам. Аз не зная наистина колко е тази инвестиция и съответно каква ще бъде нейната възвръщаемост, но това е инвестиция в наука, а науката е тази, която движи всяко едно общество, нужните резултати и постижения.



БОРИС ВЕЛЧЕВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД

Кирил Вълчев: *С поглед към 2019-а съм решил да попитам всички български държавници един странный въпрос.*

Борис Велчев: Питайте..

Кирил Вълчев: *Това е по повод на Христо Пимпирев...*

Борис Велчев: Да, отлично го познавам.

Кирил Вълчев: *...българският учен, който води антарктическите експедиции, два пъти през годината поставя въпроса, че България е черноморска държава и една от малкото в Антарктида, която няма научноизследователски кораб. На мен ми се видя хубав символ как ще откриеш Америка и ще станеш богата нация, ако нямаш кораб?*

Борис Велчев: Прав сте!

Кирил Вълчев: *Трябва ли България да инвестира в това?*

Борис Велчев: Ух, много далече е от моята професионална квалификация, но не само от уважение към г-н Пимпирев, а от уважение към идеята да се прави наука, все си мисля, че ако трябва да инвестираме в нещо, науката е едно от подходящите неща.



БОЯН МАГДАЛИНЧЕВ

ПРЕДСТАВЛЯВАЩ ВИСШИЯ СЪДЕБЕН СЪВЕТ

Кирил Вълчев: Един въпрос извън вашата сфера. Ще го задам на всички държавници, които ще гостуват в това студио. Той изглежда страшно отвлечен. С Христо Пимпирев го обсъждахме и той каза: „България е единствената държава на Черно море, единствената в Антарктида без научноизследователски кораб“.

Как ще откриеш Америка, ако държавата ти не инвестира в такъв кораб? От съдебната власт искате повече пари, получихте по-малко. Смятате ли, че всички институции в България трябва да се ангажират за нещо такова?

Боян Магдалинчев: Готов съм да подкрепя една такава идея. Ние трябва да присъстваме на Антарктида, така както всички останали държави го правят. Нашите интереси – на българската държава, налагат присъствие там.



ГЕОРГИ ЧОЛАКОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ВЪРХОВНИЯ АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД

Кирил Вълчев: С поглед към 2019-а реших, че в това предаване ще попитам всички държавници на България по един въпрос, който постави през тази година Христо Пимпирев. Той каза:

„Българите имаме изааз на море, голяма ивица. Една от малкото държави в Антарктида сме, а ние сме единствените без научноизследователски кораб“.

Как ще откриеш Америка и ще станеш богата нация, ако нямаш кораб?! И той поставя въпроса да се похарчат едни 40 - 50 млн. лв. и България да има такъв кораб. Вие какво мислите?

Георги Чолаков: Аз мисля, че това е добра идея. Защо да не се направи?! Друго какво да ви кажа, това мисля.



ИРИНА БОКОВА

Кирил Вълчев: Въпрос, който зададох днес на всички български държавници, които участваха в предаването. Изглежда малко отвлечен, но трябва ли България да инвестира в научноизследователски кораб? Въпрос, който повдигна професор Христо Пимпирев. България е черноморска страна, другите страни в региона имат такива кораби. Една от малкото антарктически страни – в Изпълнителния съвет на Антарктида сме, а само ние нямаме такъв кораб. Струва ли си такава инвестиция според вас?

Ирина Бокова: Вижте, честно казано, ако ме попитате, мисля, че е по-добре да се инвестира в кораб, отколкото в бойни самолети, тъй като България все пак е била известна в света със своите учени, със своя интелект, с човешките си, бих казала, ресурси. И смятам, че една страна, която инвестира в наука, изследвания, образование, винаги ще постига много повече от другите. Ние, струва ми се, че малко изоставаме в тази област и аз много горещо бих подкрепила всяка една инициатива, всяка една инвестиция в изследвания, наука, креативност. Всичко, което е иновации, мисля, че това е, което води напред страните, включително и България.



ИСКРА МИХАЙЛОВА

ДЕПУТАТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
АЛИАНС НА ДЕМОКРАТИТЕ И ЛИБЕРАЛИТЕ ЗА ЕВРОПА

Кирил Вълчев: Как ви звучи България да си купи научноизследователски кораб? Идеята на Христо Пимпирев...

Искра Михайлова: Много добре ми звучи. Знаете ли, когато говорим за климатичните промени – това не са само наводнения, това не са само горски пожари. Това са възможности за изследване на полюсите, които ще променят структурата си като ландшафт, като поведение, като климат. И много страни вече отдавна имат програми за изследване на полюсите, имат програми за получаване на ресурс, може да не са изкопаеми, но така или иначе ресурс, който може да бъде постигнат в тези райони на Земята.





ИВАН КОСТОВ

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ НА БЪЛГАРИЯ
(1997 – 2001)

Кирил Вълчев: Един въпрос, който съм решил да попитам всички участници в това предаване, който ще изглежда на много българи отвличен. На два пъти през тази година Христо Пимпирев, който замина сега пак за Антарктида, повдига въпроса за научноизследователски кораб на България. Казва: „Ние сме единствената черноморска държава, която няма такъв кораб. Ние сме единствените, които от 29 в Изпълнителния съвет на Антарктида нямаме такъв кораб. Струва 40 - 50 млн. лв.“. Мислите ли, че това може да е тема на българите? Да мислите за кораб? Българинът да вдигне така очи, както примерно испанците са дали пари на Магелан, португалците са дали на Колумб...

Иван Костов: Това са морски нации. Ние не сме. Никога не сме били.

Кирил Вълчев: Имаме доста сериозна морска ивица.

Иван Костов: Имаме, но ние винаги сме били затворени откъм море.

Кирил Вълчев: Това беше година на много научни открития, които издърпват цели народи напред.

Иван Костов: Ние сме земеделски народ, който в миналото, много години е бил земеделски много стабилен. Много сериозен източник на добавена стойност в ония времена, когато тая стойност се е произвеждала в земеделието. Ние сме били такива. Ние не сме били никога моряци. Ако днешните наследници на този народ, защото аз съм точно такъв наследник, дядовците ми са средни кулаци, повдигне този въпрос, ако такъв въпрос се постави на такъв като мен, аз бих отговорил – да видим

какво е направила досега научноизследователската ни общност в Антарктида? Какво е успяла да постигне, за да може, ако си заслужава ефекта, за който вие говорите, че много силни ефекти са имали научноизследователските центрове върху развитието на дадени страни, да видим дали и за нас е така и тогава да решим.

Кирил Вълчев: Примерно Перу тази година купува за 100 млн. долара кораб и казва, че само от това, докато пътува наоколо към Антарктида този кораб и следи рибните пасажии в международни води, очакваме да хванем повече риба.

Иван Костов: Ние не сме рибари, ние сме сухоземна нация. Говоря за българите. За тях (перуанците – б.р.) може и да е така. Аз заради това питам: какъв е ефектът, какво досега е допринесено, за да се прецени. Всъщност ние имаме малко пари. Както се разбра – имаме малка, слаба държава. Тая малка, слаба държава сега трябва да даде 30 - 40 млн. – за какво точно?! Трябва да се посочи, нали. Така бих отговорил. Ние трябва да сме икономични. Тук всяко нещо, което е направено, е направено, защото е отделено от залъка.



ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА

КМЕТ НА СОФИЯ

Кирил Вълчев: Мислите ли, че България трябва да инвестира в нов научноизследователски кораб?

Йорданка Фанджкова: Тази тема ми е малко далечна, но аз подкрепям изключително много и винаги съм подкрепяла инвестициите в иновации и изследвания. Смятам, че успехите, които имаме на наши учени, трябва да бъдат подкрепяни, защото в края на краищата това е не само имидж, това е начин да развиваме страната си. Една по-малка страна като нашата трябва да инвестира в образование и иновации и това се опитваме да го правим, доколкото е възможно и на наше ниво.



ЮЛИАН РЕВАЛСКИ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА БЪЛГАРСКАТА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ

Кирил Вълчев: Въпрос, на който би трябвало да се радвате, че ще задам на всички държавници. Трябва ли България да купи научноизследователски кораб? Черноморска страна няма такъв кораб. А това беше година на много важно изследване в Черно море, но направено от англичани с английски пари. Единствена от големите в Изпълнителния съвет на Антарктида без такъв кораб. Каква морска страна си? Как ще откриеш Америка? Как ще намериш път към Индия и да донесеш богатства, ако нямаш кораб?

Акад. Юлиан Ревалски: Определено България трябва да си купи нов научноизследователски кораб. Колко голям да е той, това е друг въпрос вече.

Кирил Вълчев: Христо Пимпирев казва – за 40 млн., отделени на 4 - 5 години по десетина милиона, можем да си го построим самите ние, да си го оборудваме и парите ще се върнат бързо, казва той. В Перу тази година купуват кораб за 100 млн. долара, т.е. четири пъти, пет пъти по-скъпо. Смятат да си го върнат това финансиране само от следенето на пасажите на рибите, за да ловят повече риба.

Акад. Юлиан Ревалски: При Перу ситуацията, разбира се, е съвсем различна, защото действително там рибното богатство е много по-богато, отколкото при нас. Ние имаме нужда от научноизследователски кораб, за да изпълняваме задълженията си, които имаме първо като държава по мониторинга, вътрешните си задължения към министерството, което в момента прави нашия изследователски кораб, който е много стар към Института по океанология – за мониторинга на черноморските води и, разбира се, всичко, свързано с това...

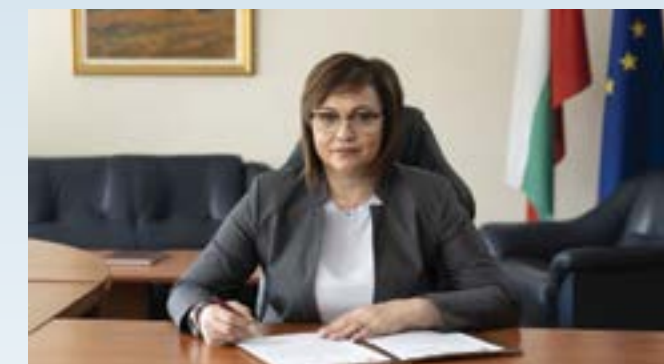
Кирил Вълчев: Той, този кораб, не може да стигне до Антарктида?

Акад. Юлиан Ревалски: Не, този кораб няма как да стигне.

Кирил Вълчев: Той и в Черно море не може да плава?

Акад. Юлиан Ревалски: Най-малкото заради това и второ – България като черноморска страна има задължения към Европейския съюз по отношения също така на мониторинга на Черно море. Така че ние имаме нужда и бихме могли в някаква комбинирана ситуация, при която и Европа да подпомогне купуването на такъв кораб. Аз специално съм привърженик и горещо подкрепям тази идея и съм я поставял на различни нива.

Кирил Вълчев: Сега ще чуем какво ще каже елитът на България. Дали може да вдигне България поглед малко по-далече от зловониемето.



КОРНЕЛИЯ НИНОВА

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА БЪЛГАРСКАТА СОЦИАЛИСТИЧЕСКА ПАРТИЯ

Кирил Вълчев: Ще подкрепи ли БСП закупуване на научноизследователски кораб на България? Инвестиция около 40 млн. лева, казва Христо Пимпирев и се чуди как може една държава с море, една от малкото на Антарктида, да няма кораб. Как ще откриеш Америка, ако нямаш кораб? Как ще бъдеш Магелан, как ще обиколиш света и ще станеш богат, ако не инвестираш в това?

Корнелия Нинова: Да, ще подкрепя! Науката и образованието ще ни извадят от състоянието, в което се намираме.



КРАСИМИР КАРАКАЧАНОВ
ВИЦЕПРЕМИЕР И МИНИСТЪР НА ОТБРАНАТА

Кирил Вълчев: Сега ще ви кажа – от разговорите дотук намерих една тема, по която всички са съгласни, че България трябва да купи научноизследователски кораб. След като е черноморска страна, след като е една от малкото на Антарктида, трябва да инвестира в това, в което инвестират всички останали черноморски страни, а антарктическите страни имат. Това е идея на Христо Пимпирев. Вие ще се присъедините ли към този консенсус?

Красимир Каракачанов: Идеята е добра! Това би допринесло само за развитието на научните изследвания в България, тъй и за авторитета на България. Но преди да стигнем до научноизследователския кораб, който да пращаме в Антарктида, трябва като министър на отбраната да се погрижи през следващата година да има договор за новите кораби за флота. Всъщност това ми е приоритетът. Иначе не съм против. Добра идея.



КРИСТАЛИНА ГЕОРГИЕВА
ГЛАВЕН ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА СВЕТОВНАТА БАНКА (КЪМ МОМЕНТА НА ИНТЕРВЮТО)
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА МЕЖДУНАРОДНИЯ ВАЛУТЕН ФОНД

Кирил Вълчев: Въпрос, който задавам на всички участници в това предаване тази година, който изглежда много отвлечен, но с Христо Пимпирев решихме да го поставим. Той казва: „България е черноморска страна, една от малкото на Антарктида, единствената без научноизследователски кораб“. Смятате ли, че България трябва да инвестира в научноизследователски кораб, което сигурно звучи много отвлечено на хора, ангажирани в други дебати. Но как ще откриеш Америка, ако нямаш кораб?! Как ще ползваш богатствата ѝ?!

Кристалина Георгиева: Затова, че България трябва да инвестира повече в наука и в иновации, отговорът – стопроцентно да! Къде в това нещо се вписва научноизследователският кораб, има хора в България, които по-добре от мен могат да отговорят. Но това, което аз мога да кажа, е, че умни хора като вас в България казват: „Хубаво е да имаме кораб“. Аз с това само мога да се съглася.



ЛИЛЯНА ПАВЛОВА
МИНИСТЪР ЗА БЪЛГАРСКОТО ПРЕДСЕДАТЕЛСТВО НА СЪВЕТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ (КЪМ МОМЕНТА НА ИНТЕРВЮТО)

БЪЛГАРСКИ ВИЦЕПРЕЗИДЕНТ И ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ КОМИТЕТ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ИНВЕСТИЦИОННА БАНКА

Кирил Вълчев: Подкрепяте ли България да купи научноизследователски кораб, както предлага професор Пимпирев?

Лилияна Павлова: Защо не?!



МАЯ МАНОЛОВА
НАЦИОНАЛЕН ОМБУДСМАН НА БЪЛГАРИЯ (КЪМ МОМЕНТА НА ИНТЕРВЮТО)

ПОЛИТИК

Кирил Вълчев: На фона на нещата, за които говорите, странен изглежда въпросът, който повдигна професор Пимпирев тази година – България да купи научен кораб.

Мая Манолова: Защо да е странен?!

Кирил Вълчев: Вие какво мислите?

Мая Манолова: Аз мисля, че...

Кирил Вълчев: Вие водихте битка за кола всъщност през тази година.

Мая Манолова: Да, реших я битката с колата. Освен че ползвам обществения транспорт.

Кирил Вълчев: Нали ви ли увеличиха бюджета?

Мая Манолова: Не, не ми увеличиха бюджета. Същият е. Абсолютно същият е. Използваме с моя екип обществен транспорт, градски транспорт, но също така от икономии, реализирани през тази година – тъй като ние реално не сме харчили никакви пари за капиталови разходи...

Кирил Вълчев: Ще купите една кола?

Мая Манолова:... с наличните 30 000 лв. ще купим една „Шкода“ с много сериозна отстъпка от страна на вносителя на „Шкода“ (4x4 за под 30 000 лв.), така че институцията ще има и такава кола. Защото онзи ден се прибирахме с баничарката от Видин, където стигнахме с влака, имахме приемна във влака, обиколихме всички общини на област Видин и вече на връщане съединителят на баничарката беше вързан с ластик за прозореца, което наистина е безотговорно по отношение на живота и здравето на моя екип.

Да кажа, че професор Пимпирев, тъй като такъв беше въпросът, е абсолютно прав. Аз подкрепям това. България има своите традиции, своя авторитет, заради изследванията, които той и неговият екип провеждат. Това е едно от малкото неща, с които ние сме съизмерими с другите държави, така че той има право на цялата подкрепа, която българската държава може да му окаже.



НЕВРОКОПСКИЯТ МИТРОПОЛИТ СЕРАФИМ

Кирил Вълчев: Питам всички водачи на България – мислите ли, че България трябва да купи научно-изследователски кораб? Да инвестира в нещо не толкова ясно материално веднага. Да тръгнеш да търсиш, да откриеш нещо ново, както са направили испанци, португалци...

Митрополит Серафим: Мисля, че винаги е полезно, когато се създават възможности за развитие. Полезно развитие, защото когато в научната сфера се дават възможности за някакво развитие, мисля, че това винаги е от полза.



МУСТАФА КАРАДАЙЪ ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ДВИЖЕНИЕТО ЗА ПРАВА И СВОБОДИ

Кирил Вълчев: Да видим ще ви включим ли и вас в консенсуса, който дотук се постига, че България трябва да вдигне малко поглед от ежедневието и да инвестира, както предаага професор Христо Пимпирев, в научноизследователски кораб. Черноморска

държавна, антарктическа, другите в Черно море имат кораби, ние сме имали някакъв, но той вече не върви, а до Антарктида не може да стигне. Другите 28, защото 29 сме заедно в Изгънителят съвет на Антарктида, имат кораби. А сега на българина как му звучи – кораб, за да стига до Антарктида, да изследва морето си... Вие бихте ли се включили в това?

Мустафа Карадайъ: Да, аз ще ви призная едно нещо. С конкретния проект на професор Пимпирев не съм запознат за кораба, но...

Кирил Вълчев: То, да ви кажа и аз, той не е толкова конкретен. Той каза: „Това никога няма да стане“, аз му казах: „Хайде да ги питаме българските политици!“.

Мустафа Карадайъ: Аз ви признавам, не съм запознат с конкретния проект. Не знам каква е целта. От принципна гледна точка ще кажа мнението на Движението за права и свободи. Ние в областта на науката трябва да работим, но не само в общата академична наука. Ние в момента, за да развиваме нашата икономика и нашата страна, ние трябва да участваме много активно в приложната наука, която можем да я трансформираме в нашата икономика.

Кирил Вълчев: Перу тази година купи кораб, 100 млн. долара, който го използват, освен да изследват Антарктида, да следят рибните пасажки и да ловят повече риба.

Мустафа Карадайъ: Ето, аз това ви казвам. Конкретният проект, независимо че не го познавам – ние от Движението за права и свободи бихме подкрепили и този проект, и всякаква инвестиция в развитието на наука и иновации. Нещо повече, бихме призовали нашия бизнес да бъде активна част от правенето на политика, както преди малко говорихме за майките на деца с увреждания или пък модела на Бурдийо – как различните групи могат да провокират политическите решения, които да са добрите решения за развитие на обществото. Нашият бизнес да инвестира в иновации. Ние имаме нуждата от ускорено развитие.



НАДЕЖДА НЕЙНСКИ ПОСЛАНИК НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ

Кирил Вълчев: Подозирам още един глас за това България да купи научноизследователски кораб, с който да може да стига до Антарктида през антарктическото лято, т.е. нашата зима, а през лятото, нашето лято, да бъде в Черно море. Впрочем Турция, гледах, си има научноизследователски кораб.

Надежда Нейнски: Да, аз смятам, че това е много важно. Аз смятам, че трябва България да инвестира много повече в иновации, в технологии, в научни разработки. И в крайна сметка ние постоянно говорим, тази дръвка дори почна да омръзва на мнозина, сред когото съм и аз, затова как трябва да задържим младите хора...

Кирил Вълчев: Аз задавам въпрос конкретно, защото всички, ей така, говорят общи приказки. Ето го Пимпирев, даде ми за пример...

Надежда Нейнски: Аз съм ЗА, бройте и моя глас

Кирил Вълчев:...как в Перу купили такъв кораб, с който започнали да ловят повече риба, защото с кораба хващат къде са пасажките на рибата. И Перу става по-богата. Всъщност, изглеждат похарчени парите, но им се връщат. А ние, българите, и нашите държавници май никога не сме имали този поглед – да купиш кораби на Колумб, да купиш кораби на Магелан. Не знаеш какво точно ще намериш, но след това потъваш в богатство.

Надежда Нейнски: Аз съвсем скоро, преди няколко дни, гледах по един от сутрешните блокове (тъй като в Анкара мога да гледам сутрешна телевизия), имаше един коментар на журналисти, които

казаха точно това, че, за съжаление, българите, дори и българската журналистика рядко има възможността или желанието да коментира големи световни събития. Обикновено ние сме вътречени в това, което става в страната или в прилежащата близост на региона. Но иначе това, което се случва в света, и процесите, и събитията, малцина се осмеляват да ги коментират. И аз смятам, че това е част отново за това, което си говорим. Да надскочим бита си. В България всеки един от нас, без значение какви сме – вие като журналисти, ние като дипломати или политици, Пимпирев като човек, който се занимава с наука – да се опитаме всеки в своята сфера да даде дълга перспектива на страната ни.



РОСЕН ПЛЕВНЕЛИЕВ ПРЕЗИДЕНТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ (2012 - 2017)

Кирил Вълчев: Питам всички участници в „Годината“ за идеята на професор Христо Пимпирев, той сам дори не си вярваше в нея, да се купи научноизследователски кораб за България. България да има кораб – лятото да изследва Черно море, включително да върши за стопанството задачи, да изследва рибни пасажки. След това да се придвижва до Антарктида. Както се шегувахме с него, когато отпадат забраните за полезните ископаеми, да не можеш да ги ползваш след двадесетина години на Антарктида, българите да имаме с какво да ги извозим – златото, медта...

Росен Плевнелиев: Знаете ли, аз бях този политик, който още 2014 г., веднага след окупацията на Крим, излезе и заяви много ясно и от най-високата трибуна на планетата в ООН, че и в Мюнхенската конференция, че се намираме в нов етап

на развитие, който аз нарекох „студен мир“. Една от характеристиките на този „студен мир“ е, че в този период, в който се намираме, преходен период, от един световен ред, който губим, към един световен ред, който тепърва трябва да създаваме, е, че за пръв път в историята на човечеството иновациите и научните постижения са много по-важни от полезните изкопаеми. Така че първо заставам зад тезата, че науката като такава, иновациите като такива наистина в момента ще решат съдбата на следващото поколение българи, а не полезните изкопаеми. Заставам също така зад тезата, че в света има само два типа богати държави: едните, които са богати, но неустойчиво богати, които имат природни изкопаеми – нефт, петрол и газ, и другите, които са устойчиво богати, са тези, които нямат никакви природни ресурси, но имат силни институции, имат иновации, имат наука, имат образование. И като почнете от Швейцария през Германия, та стигнете до един Сингапур – те нямат капчица природни ресурси, но това са нациите на бъдещето. С огромно уважение към професор Пимпирев, с който съм работил заедно. Познавам проблематиката в детайл и бих казал следното нещо: България трябва да реши проблема генерално. Ако ние искаме да сме нация, която да има самочувствието, че е там, на Ледения континент, една от много малкото други държави. Аз бях толкова горд, когато професор Пимпирев събра всички държави от Ледения континент в България и ние бяхме толкова горди като българи да водим дебата. Ако ще кажем А, да кажем и Я, разбирате ли?! Ако ще сме там, да го правим по достоен начин. Не да се чудим на кой кораб да се качим, с коя лодка полупотънала, тръгнала – върнала... Виждам ги тези неща през годините и винаги съм ги мислил и съм се притеснявал за тях. Имали сме огромно съдействие от бразилските, от аржентинските военновъздушни сили, които винаги влизаха в положение. От друга гледна точка, разбира се, дебатът дали да се купи кораб, или да се купят самолети, или да се купят нови влакове, или метро, или да се бори, ако щете и замърсяването в една или друга точка в родината, е дебат по същество, за именно тези неща, които толкова много ни липсваха през 2018 г. и в българската политика. Година на безпринципно противопоставяне. Вместо да седнем и да се разберем по работещи решения, включително, ако щете и за Антарктида, правим ли го – правим го, правим го, както трябва.



РУМЕН РАДЕВ
ПРЕЗИДЕНТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Кирил Вълчев: *Трябва ли България да купи научноизследователски кораб? Да инвестира в нещо толкова абстрактно за много българи в момента? Идея на професор Пимпирев. Черноморска държава, една от малкото – 29 държави са в Изпълнителния съвет на Антарктида. Само ние нямаме кораб.*

Румен Радев: Ами според мен, ако не залагаме на наука, ние сме обречени. Бъдещето е бъдеще на научните изследвания и на иновациите. И дори когато изпращах експедицията на професор Пимпирев, съвсем наскоро, за Антарктика, аз май казах, че изучаването на Белия континент не е вече въпрос на любопитство на нашите учени, това е въпрос на бъдеще.

Кирил Вълчев: *След 20 години ще падне забраната за използване на полезните изкопаеми там. Както се казва, така да се пошегуваме с българите, няма какво златото да си превозим.*

Румен Радев: Това е наистина похвално, че България още в самото начало беше сред първите държави, които се наредиха в изследването на този континент. Явно държавниците тогава и нашите учени са имали стратегическо мислене. И ние трябва да продължим това мислене в новите реалности, а това изисква инвестиции, изисква научноизследователска база, лаборатории, съвместни програми. Да, приветствам!



СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ
ПРЕЗИДЕНТ НА ПАРТИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ СОЦИАЛИСТИ

Кирил Вълчев: *Научноизследователски кораб? Досега всички политици на България се съгласиха, че трябва да имаме такъв, че Христо Пимпирев е прав.*

Сергей Станишев: Чудесно!

Кирил Вълчев: *А България няма, въпреки че е черноморска държава. Има някакъв стар към Океанологията, той не може да плава, не може да стигне Антарктида.*

Сергей Станишев: Това би било чудесно. Правите добър лобизъм за българската научноизследователска общност в добра полза, надявам се. Ако са обещали, сега е работата на изпълнителната власт и на парламента да осигурят ресурс за това.



ТОМИСЛАВ ДОНЧЕВ
ВИЦЕПРЕМИЕР НА БЪЛГАРИЯ

Кирил Вълчев: *Трябва ли България да купи научноизследователски кораб, както предлага професор Христо Пимпирев?*

Томислав Дончев: Имайки възможността да слушам всички останали разговори, имате тотален консенсус колко е добре България да закупи такъв кораб. Не от куртоазия към предаването ви, считам, че това е добра идея. Не само за целите на науката. Преди малко коментирах колко е важно България да скъса с интровертния начин на мислене. Не може една държава да е голяма, тук не говоря за географските ѝ предели и за населението, по-скоро е в преносния смисъл на думата, ако не се опита да мисли в глобални категории. В този смисъл отговорът е ДА! Тук мога да се опитам да произведа една новина – предвид факта, че след 2020 г. парите, които ще ползваме, които са близо 8% повече от бюджетната рамка, която имаме сега, основната част от тях ще е с акцент наука, иновации, комерсиализация на научните продукти. Аз ще положа усилия, преговаряйки с Европейската комисия, да подпомогнем закупуването на подобен научноизследователски съд и с европейски пари.

Кирил Вълчев: *Т.е. постигнахме с професор Пимпирев на средата на предаването целта, която си поставихме – България най-малкото заговори и положи усилия за инвестиция отвъд ежедневието.*

Томислав Дончев: Аз обичам разговорите на ниво детайл, затова още в следващите, хайде, ако не дни, седмици ще се видя с г-н професора, за да влезем в детайли какъв съд е необходим, какви изследвания ще прави? Между впрочем аз имам желанието той да не изследва само Антарктида, да може да прави изследвания и в Черно море, на Световния океан. Тук и научният смисъл, и чисто стопанското предназначение според мен имат огромни перспективи.



ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

Кирил Вълчев: За кораба вече пари се намериха. Научноизследователски кораб професор Пимпирев предлага. Подкрепяте ли го? Томислав Донев обеща да намери пари.

Цвета Караянчева: Да, приветствам го и с удоволствие ще потърся г-н Пимпирев, като се върне, да дойде, за да си поговорим на тази тема, и напълно подкрепям неговото предложение.



ЦВЕТАН ЦВЕТАНОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ПАРЛАМЕНТАРНАТА ГРУПА НА ГЕРБ

Кирил Вълчев: Дотук пълен консенсус по въпроса, поставен от професор Христо Пимпирев, България да купи научноизследователски кораб. Лятото в Черно море, нашата зима, респективно лятото в Антарктида – там. Защото сме единствената черноморска страна без собствен кораб, единствената от Изпълнителния съвет на Антарктида със сериозна база там, до която не можем да стигнем. Вие как гледате на това?

Цветан Цветанов: Тема, която може да бъде дискутирана и да се търсят възможности да се решат проблемите.

Флотилен адмирал Боян Медникаров:

НИК 421 ще подпомогне практическата подготовка на възпитаниците на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“



Яница Христова

„Ролята на „Св. св. Кирил и Методий“ е да осигурява практическата подготовка и провеждането на практиката на море на нашите възпитаници. В тази връзка по време на ремонта на кораба и по време на неговите плавания ние използвахме всяка една възможна и подходяща форма за провеждане на учебни и учебно-плавателни практики“, казва в интервю за списание ЛИК флотилен адмирал Боян Медникаров, началник на Висшето военноморско училище (ВВМУ) „Никола Йонков Вапцаров“.

Медникаров допълва, че в продължение на дълги години ВВМУ търси подобен научен и учебен кораб, за да осигури подготовката на своите обучаеми. Дори в момента НИК 421 се готви за своята лятна кампания. „За това лято към този момент са планирани три учебни плавания, в които на борда на кораба отново ще бъдат курсанти, студенти от училището. Може би ще имаме гости от чуждестранни военноморски академии, а също така и ученици от морските гимназии, които ще участват в тези практики“, казва адмиралът.

Боян Медникаров е роден на 8 октомври 1961 година във Варна. През 1979 година завършва със златен медал Втора математическа гимназия „Д-р Петър Берон“ в родния си град. През 1984 година завършва магистратура „Корабоводител за ВМС“ във Висшето военноморско училище във Варна и се отличава като първенец на випуска. Със златен медал завършва и Военноморската академия „Адмирал Кузнецов“ в Санкт Петербург през 1992 година. Първенец на випуска е и през 2006 година, когато във Военната академия „Георги Стойков Раковски“ в София завършва магистратура „Стратегическо ръководство на отбраната и въоръжените сили“. Две години по-късно, през 2008 година, става доктор на науките (д.в.н.), а след година вече е и професор (проф. д.в.н.) по научната специалност „Военнополитически аспекти на сигурността“.

От 2011 година Боян Медникаров е началник на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна. През 2016 година е преназначен на същата длъжност и е

удостоен с висше офицерско звание комодор, което по-късно е преименувано на флотилен адмирал.

За приноса му към развитието на военноморското и морското образование и наука Медникаров е отличаван с редица награди – както в родния си град, така на национално и международно ниво.

В края на 2022 и началото на 2023 година Боян Медникаров се включва в 31-вата българска антарктическа експедиция, която се осъществява благодарение на НИК 421 „Св. св. Кирил и Методий“.

Под неговия флаг за първи път наши военен научноизследователски кораб преминава през Пролива на Дрейк, плава в Южния океан и акостира на остров Ливингстън.

Пред списание ЛИК Медникаров разказва за предизвикателствата пред закупуването на кораба и провеждането му във вид, подходящ за дълго плаване, за проведената практика на борда му от курсанти и за предстоящата експедиция, за която плавателният съд вече се подготвя.





НИК 421 във вътрешността на остров Дисенигън, която е пълна с морска вода. Явлението се нарича калдера и се образува при сриване на вулканичен кратер навътре в самия него, като може да има кръгла или овална котлообразна форма. На заден фон се вижда отплаващият испански кораб „Есперидес“

Флотилен адмирал Медникаров, как се стигна до закупуването на НИК 421?

– Всъщност това е един процес, в който в продължение на дълги години Висшето военноморско училище търси подобен научен и учебен кораб, за да си осигури, на първо място, подготовката на своите обучаеми.

Беше необходимо също така плавателният съд да има капацитет да извършва научни изследвания в морето. Това беше свързано и с кандидатстване в редица проекти, инициативи, научни програми и т.н. Тук нашите усилия, интереси и стремежи съвпаднаха с усилията на Българския антарктически институт, откъдето също работеха за придобиване на собствен научен кораб. Поради ограничените ресурси на държавата бе подета инициатива от Министерството на образованието да се търси колаборация между различните институции, които желаят да придобият такъв кораб. Ето

защо бе установена комуникация между Висшето военноморско училище, Софийския университет и като цяло с проф. Пимпирев.

Започнахме да търсим такъв кораб. Намерен бе подобен съд, който в него момент не беше в експлоатация. И с обществена поръчка го придобихме.

Какво беше необходимо, за да бъде плавателният съд напълно оперативен и модернизирани?

– Той премина през много съществен ремонт. В този ремонт бяха проверени неговите системи, беше възстановена тяхната функционалност, бяха проверени двигателите на кораба. Бяха проверени и движителите на кораба, тъй като той има уникална система за задвижване, която му позволява да се намира в една и съща позиция и да поддържа тази позиция с много висока точност. Беше извършен ремонт на корпуса на кораба, бяха

проверени всичките му системи. Всички това бе извършено след обявяване на процедура в съответствие със закона за обществените поръчки за избор на компания за ремонт на кораба.

Самият ремонт бе направен под контрола на Български корабен регистър – това е организация, която оценява състоянието на корабите, и нейната роля бе да потвърди, че всичко се извършва качествено, съгласно установените изисквания в корабоплаването.

Сега от какво следпоходно обслужване се нуждае НИК 421, за да се възстанови пълната му работоспособност?

– Необходимо е да бъдат извършени регламентирани прегледи на системите, които са били експлоатирани в продължение на този период. Освен това е необходимо да бъде монтирано доставено по-късно оборудване, което не беше монтирано към началото на плаването.

В настоящия период ние планираме тези дейности да бъдат извършени, за да сме сигурни, че корабът ще бъде достатъчно работоспособен и в следващи експедиции.

„Св. св. Кирил и Методий“ е електроход. Какво предимство му дава това пред корабите, които се задвижват само от двигатели с вътрешно горене?

– При „Св. св. Кирил и Методий“ най-голямото предимство е свързано с използването на системата за динамично позициониране, която позволява той да се намира в една позиция с много висока точност. Това е много важно предимство за всеки един изследователски кораб.

Споменахте, че наличието на оперативен кораб, който да осигурява практиката на едно морско учебно заведение, е ключов фактор за качеството на учебния процес в него. Как предвиждате НИК 421 да подпомогне развитието на вашите възпитаници?

– Ролята на „Св. св. Кирил и Методий“ е да осигурява практическата подготовка и провеждането на практиката на море на нашите възпитаници. В тази връзка по време на ремонта на кораба и по време на неговите плавания ние използвахме всяка една възможна и подходяща форма за провеждане на учебни и учебно-плавателни практики. Нашите възпитаници участват много активно в носенето

на дежурната служба на кораба, което ги подготвя за тяхната бъдеща професия.

Може би най-значимият пример в тази връзка е участието на наши курсанти в проведената експедиция. От Варна на борда бяха качени трима курсанти, които извършиха т. нар. дългосрочна практика. Те взеха участие в цялата експедиция и изпълняваха функции на дубльори, на първите офицерски длъжности, които евентуално биха заели след завършване на училището. Тези наши възпитаници се представиха изключително добре и демонстрираха своето професионално израстване.

Освен това по време на тази експедиция бяха осъществени две кратковременни практики за нашите курсанти. Това беше свързано с пращането на 23 - 24 курсанти в дестинацията Варна – Картагена при отправянето на кораба на експедиция и от Картагена до Варна при неговото завръщане към родния бряг. Тези практики бяха проведени под ръководството на наши преподаватели и позволиха натрупване на ценен опит на море. Бяха посетени и пристанища, където нашите курсанти имаха възможност да общуват с колегите от Испания и Гърция. Това е важно за тяхното изграждане и развитие като морски специалисти.

В момента корабът се готви за своята лятна кампания. На борда му отново има наши курсанти и студенти, които отново провеждат практика в базови условия. За това лято към този момент са планирани три учебни плавания, в които на борда на кораба отново ще бъдат курсанти, студенти от училището. Може би ще имаме гости от чуждестранни военноморски академии, а също така и ученици от морските гимназии, които ще участват в тези практики.

Когато избрахте кои курсанти да се включат в тази дълга експедиция, на какви техни качества заложихте при избора?

– На първо място това беше, разбира се, техен доброволен акт. Те трябваше да имат и високи академични резултати, тъй като за тази дълга експедиция трябваше да преминават на обучение по индивидуален план. Обръщахме изключително внимание на тяхната техническа компетентност, на тяхната изпълнителност, на техните лидерски качества. И съм изключително доволен, че направихме много точен избор, защото и тримата наши курсанти, участвали в дългосрочната практика, се справиха блестящо.

Удовлетворен ли сте представянето на НИК 421, екипажа му и резултатите, постигнати в рамките на 31-вата полярна българска експедиция?

– Абсолютно! Нашата оценка, при това не само моя лична оценка и оценка на ръководството на училището, но и оценка на държавното ръководство, на ръководството на Министерството на отбраната, както и оценката на нашите партньори от Българския антарктически институт, е, че корабът, и преди всичко неговият екипаж – неговият командир, офицерите, старшините, матросите и разбира се, курсантите, които бяха на борда, се справиха блестящо със своята задача. По същество те изпълниха по-голям от предвиденото обем задачи и доказаха своя висок професионализъм.

За първи път български военен кораб пресече екватора, за първи път български военен научноизследователски кораб премина през Пролива на Дрейк, плава в зоната на Антарктика и достигна до бреговете на Антарктида – остров Ливингстън. Между другото, може би най-добрата оценка за дейността на кораба бе дадена от нашите аржентински партньори. Военноморските сили на Аржентина имат огромен опит за действие в антарктически условия. Те непрекъснато оперират

в този район, стремят се да демонстрират присъствие в него. И именно тяхната висока положителна оценка, оценката, дадена от генералния директор по подготовката на аржентинския флот – от контраадмирал Марсело Тарапов, е може би най-обективното мерило за това, което постигна екипажът.

32-рата полярна експедиция е планирана за края на тази година. Започна ли подготовката на кораба за нея и как ВВМУ ще се включи в новата мисия?

– Подготовката на кораба започна. Започна и подбор на екипаж, тъй като някои колеги ще бъдат сменени в тази експедиция. Планирани са елементите от така наречените курсови задачи, съгласно курсовете за подготовка на ВМС, които трябва да бъдат сдигани преди следващото плаване. Проверяват се системи, подменят се някои консумативи. Планират се поръчки за още резервни части. Прави се план за осигуряването с храна и горива. Разбира се, че това е свързано и с факта дали ще има бюджет на държавата – тоест дали ще има правителство и бюджет, тъй като, за да бъде отпуснато финансиране за следващата експедиция, това става със съответен акт на Министерския съвет.

Пингвин на плажа пред българската база на остров Ливингстън



Проф. Христо Пимпирев: Великите нации са тези, които гледат в бъдещето



*Проф. Пимпирев с Кирил Вълчев,
генералния директор на БТА*

Яница Христова

„Когато правим нещо, трябва да го правим за вечността, а не от днес за утре и да си гледаме само пред носа. Великите нации са тези, които гледат в бъдещето“, казва в интервю за списание ЛИК проф. Христо Пимпирев. Ученият ръководи 31-вата Национална антарктическа експедиция, която се осъществи благодарение на българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ (НИК 421).

Пимпирев допълва, че на Антарктида са най-суровите условия, като най-ниската температура там може да достигне до минус 89 градуса по Целзий. „Това е такава температура, все едно се намиращ на Марс. Така че Антарктида е земният път към Космоса. Има едно парче земя на Южния полюс, което е път на човечеството към Космоса...“, казва полярният изследовател. Христо Пимпирев е роден на 13 февруари 1953 година. През 1978 година той завършва магистърска степен по геология, а през 1987 година получава научнообразователната степен „доктор“. От 2005 година Пимпирев е професор по геология в Софий-

ския университет „Св. Климент Охридски“. Придобива научната степен „доктор на науките“, след като през 2017 година защитава дисертационния си труд на тема „Стратиграфия и геоложка еволюция на остров Ливингстън през кредния период“.

Ученият е доайен на българската антарктическа програма и участва в Първата национална антарктическа експедиция през 1987 - 1988 година. През 1993 година Пимпирев става председател и учредител на Българския антарктически институт (БАИ). Той е ръководител и на ежегодните национални научни експедиции до Ледения континент, които се провеждат оттогава.

Полярният изследовател е автор на книги, документални филми и стотици публикации в различни български и чуждестранни издания. Част от заглавията на негови книги са: „Докосване до Антарктида“ (от 1993 година, в съавторство с Борислав Каменов), „Антарктически дневници“ (от 2013 година), „Антарктида – студеният юг“ (от 2017 година), „Антарктическият стопанджия“ (от 2022 година) и други.

Дейността на Христо Пимпирев му носи редица награди и отличия през годините. Сред тях са орден „Кирил и Методий“ I степен, Юбилеен медал „Св. Климент Охридски“ I степен, „Златна книга“ за принос към развитието на българската наука и култура и други. През 2017 година той е отличен с Мемориален плакет на Комитета за опазване на околната среда в Антарктида към Консултативното съвещание по Антарктическият договор – за активната му роля в опазване на околната среда на Ледения континент.

Пред списание ЛИК проф. Пимпирев разказва за началото на сериозното българско присъствие на Антарктида, за развитието на полярната ни база, за бъдещите ползи за България от стъпването ни на Ледения континент и за ресурсите, скрити в недрата му. Изследователят посочва кои са били някои от целите, поставени пред 31-вата национална антарктическа експедиция, и как през годините българските полярници извоюват равностойно място на Антарктика с всички Велики сили.



Проф. Пимпирев, в периода между 1993 и 2022 година Българският антарктически институт успява да организира и да проведе успешно общо 30 експедиции до Антарктида. Но кога е поставено началото на българската полярна база „Св. Климент Охридски“?

– Първата българска антарктическа експедиция беше още в тоталитарно време. През 1987 - 1988 година в състава на Британската антарктическа експедиция участваха шестима българи, сред които двама геолози – моя милост и Борислав Каменов. Ние работехме по геоложки изследвания в един съвместен проект с „Бритиш антарктикървиз“. Освен това през астралното лято на 1987 - 1988 година нашата задача беше да намерим място за поставяне на две малки къщички на остров Александър като начало на българската полярна база. Другите четирима българи тръгнаха с къщичките със съветския ледоразбивач „Михаил Сомов“. Когато обаче стигнаха до остров Александър, където ние бяхме поставили знамето, за да се сложат основите на базата, времето беше лошо – вече беше април и идваше зима. Те не можах да ги оставят там и ги оставиха на остров Ливингстън. Така се постави началото на сериозното българско присъствие на Антарктида. От 1993 - 1994 година започнахме с ежегодните

експедиции. Ремонтирахме къщичките, които в продължение на пет години, от 1988 до 1993 година, бяха на произвола на суровата антарктическа природа и бяха в плачевно състояние, когато отидохме с испанска логистика. От тогава досега, до 31-вата експедиция, бяхме стопажии, тъй като използвахме логистична подкрепа за превоз до българската база на остров Ливингстън с кораби на наши приятелски полярни държави – преди всичко на испанците, които имат съседна на нашата база, и, разбира се, държави от Латинска Америка – Бразилия, Чили, Аржентина и Уругвай, са ни оказвали помощ за транспортиране. Докато на последната експедиция, вече със собствен български военен научноизследователски кораб, стигнахме до Антарктида и се върнахме, което е най-важно. Даже оказвахме съдействие на други антарктически програми – например на испанците, които 30 години ни возиха с техните кораби напълно безплатно. Те специално подчертах, че са ни помагали безкористно и никога не са си мислили, че това може да им се върне. И аз им казах: „Ето, когато правиш добро, то винаги се връща, даже и да не го очакваш“. Ние пренесохме 70 тона материали и им помогнахме при инцидент в един съседен залив, където се беше спукала лодката им. На тази експедиция ние помогнахме на една нация, която е откривала новите светове и Аме-

рика, била е колониална държава, когато ние не сме имали дори държава, а сме били под османско иго и сме си строили къщите с гръб към морето. На тях тогава животът им е минавал по корабите. А сега ние им помагаме и така можем да преценим на какво ниво сме вече като държава.

В един разговор пред БТА споделяте, че „бъдещите ползи за България от стъпването ни на Антарктида ще са огромни, тъй като светът се нуждае от все повече ресурси“. Какви биха били ползите за нашата страна?

– Основното за българската антарктическа програма, това са научните изследвания. А на Антарктида външната политика и науката вървят ръка за ръка. Първо, Антарктида е една много голяма геополитика. В Консултативното съвещание по Антарктическият договор, което де факто е правителството на континента, има страни, които са с пълноправно членство. Това са 29 държави от цял свят, сред които всички Велики сили – САЩ, Китай, Япония, Австралия, Нова Зеландия, Русия, почти всички западноевропейски държави като Франция, Великобритания, Германия, Испания, там е и България. Нашата страна има равни права и задължения с тези държави и определя съдбата на един континент, който е една десета част от

земната повърхност и е бъдещето на човечеството.

Антарктида е много богата на полезни изкопаеми, а те свършват, защото, за да имаме този технически прогрес в момента, без ресурси не може. Например в една батерийка на мобилен телефон има частица мед, а батериите на електрическите автомобили, които са на мода сега, са пълни с цветни метали, а те се добиват от земята... Тези ресурси са изключително ценни и не се възобновяват.

Антарктида е един голям резерв на полезни изкопаеми, а България е там и ще участва в разпределението им, когато му дойде времето – до 2048 година има мораториум за тяхната експлоатация. Но още от тази година САЩ поставят въпроса за преразглеждане на този мораториум. Така че нашата страна участва в една много голяма игра, която е и икономическа, защото става дума за много пари. По този начин България излезе от забутаното си място в югоизточния край на Европа, където сме на опашката и не сме нито в Шенген, нито в Евроразона. Докато на Антарктида сме абсолютно равноправни на Великите сили – ние сме на едно ниво с тях, седим на първата маса и вземаме решения. На миналогодишното съвещание Канада искаше да получи нашия статут, само че ѝ беше отказано, а това е една от седемте най-развити страни в света. Ние сме там, а Канада я няма...

Основната къща на българската база „Св. Климент Охридски“. В нея се помещават спалните помещения, склад за провизии, кухня и трапезария





Морски слон в залива Сали Рокс

При това сме част от този договор от госта време. През 1998 година страната ни е приета за пълноправен член на Антарктическа договорна система, която регулира международните отношения на Ледения континент.

– Да. Тази година е 25-ата година от приемането ни за консултативен член, това е четвърт век. Много преди да станем членове на Европейския съюз, ние бяхме приети за членове на Антарктическият договор.

Как се стигна до този момент – да ни приемат като равноправен член? Как доказавме, че сме достойна част от антарктическата общност?

– Както вече споменах, първата ни експедиция беше още през 1987 - 1988 година. Следващата – през 1993 година, когато вече бяхме минали към демократичните държави. Оттогава всяка година имахме научни изследвания и показавме, че сме там, за да правим наука. Правим научни изследвания в областта на науките за земята – като геология, геофизика, глациология. Българите станахме и глациолози, без да имахме ледници у нас, но имахме ледници там, където е българската база на Антарктида. Там правим

изследвания и за науките за живота – биология и изследване на микросъщностите. На Ледения континент живеят много специфични организми, приспособили се към едни много сурови условия, които са като от друга планета. Тези микроорганизми образуват ензими, от които се правят лекарства против рак. Не ходим на Антарктида, за да си задоволяваме научното любопитство, там се правят открития, които са важни за цялата планета, и ние, българите, участваме. С това, че сме на Антарктида, показваме, че вече не сме провинциална държава.

От 1993 до 1998 г. имахме пет години, в които доказавме, че работим сериозно, имаме база и работим в сътрудничество с останалите държави, с целия антарктически свят, който изследва този континент. Кандидатствахме – кандидатства държавата, специално Външно министерство, понеже това е външна политика, и ни приеха през 1998 година на Консултативното съвещание в Тромсьо, Норвегия. Много след нас единствената страна, която стана консултативен член, е Чехия. За 25 години само една държава е приета в този клуб на полярните държави.

Какви бяха целите, поставени пред 31-вата експедиция до Ледения континент, която се

състоя в края на миналата и началото на тази година?

– Това е една революционна експедиция в полярните ни изследвания, които са на повече от 30 години, както видяхме. В България натоварихме военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“, който тръгна от Варна, с материали и всичко необходимо за експедицията. С него ние отидохме до Антарктида, което не се е случвало на български научноизследователски кораб. Това беше епохално плаване. Доказавме, че сме морска нация, понеже досега ние не бяхме морска нация, след като нямаме кораби под български флаг в Световния океан.

Ние доказавме, че можем да осъществим това плаване и успехите на експедицията бяха много големи. Свършихме толкова работа, която бихме свършили за три години без кораб. Например закарахме материали и оборудване за строежа на новата научна лаборатория, много учени отидоха на континента, като някои от тях работиха и на самия кораб, така че ние навлязохме и в изучаването на Световния океан и на Южния океан около базата. Изследването на океаните е част от Декадата от ООН, защото те ще ни хранят в бъдеще, а не земята.

Ние започнахме изследване върху замърсяването на океаните. Вярно е, че около Антарктида са най-чистите води на планетата, но и там се наблюдават микропластмаси, човечеството замърсява вече даже и океана. Благодарение на НИК 421 ние започнахме за пръв път в нашите научни изследвания собствени български изследвания в Световния океан.

Освен това много учени отидоха по проекти – 11 научни проекта се реализираха, като се очакват госта добри резултати. Пробите, които се взеха на място, вече са в България, защото нашият кораб ги докара. Иначе ги чакахме до есента и резултатите от научните изследвания се забавяха. Това е един скок напред в изследването на Антарктида за България.

След доказателството, че сме морска нация, планирате ли вече следващата експедиция и кога очаквате да бъде тя?

– Планираме, разбира се, 30 години всяка година сме планирали експедиции, при това без да имаме кораб. Сега, когато го имаме, можем да планираме госта по-сериозно.

Очакваме в началото на ноември „Св. св. Кирил и Методий“ да тръгне от Варна, натоварен с материалите за строежа на научната лаборатория, която се надяваме да бъде изцяло изградена и затворена. Това е част от логистичната програма, която е строителство на другия край на света, което не е никак лесно.

Най-важното, основата, вече е готова – при това с най-съвременни способности и материали. Тази лаборатория се строи, за да се използва в ХХІ век, не само през ХХІ век. Когато правим нещо, трябва да го правиш за вечността, а не от днес за утре и да си гледаме само пред носа. Великите нации са тези, които гледат в бъдещето.

Когато Колумб е тръгнал на своето плаване, е царял страшен глад в Испания, но кралят и кралицата са гали пари, за да го пратят и така той открива Америка. С един голям риск – тогава не са знаели къде отиват, не са били сигурни, че Земята е кръгла, можело е да пропаднат от плоската Земя, като отплават. Това са били мореплавателите. Докато ние тука ловим сафрид и цаца в Черно море...

Но ето, това вече се промени. Промени се плахо, но се промени.

Как се справят нашите учени със суровите климатични условия на Ледения континент?

– Аз имам отлични впечатления от нашите учени. Те работят не по-зле в Антарктида от всички свои колеги, които са имали много повече опит в изучаването на такива ледени земи. Например ние работим наравно с учени от САЩ, Канада, Германия, Швеция, Колумбия, Аржентина, Чили, Испания, Бразилия и откъде ли не. Българските учени на нашата база са посещавали и работили заедно по съвместни проекти с учени от над 25 държави от цял свят – от Южна Корея и Япония например сме имали учени, които са работили заедно с нас. Така че не само че нашите учени се справят перфектно с тежките условия, защото действително условията на Антарктида са най-сурови от цялата планета, но те даже в госта случаи превъзхождат своите чуждестранни колеги – не само с това, което са получили като знания тук, а и като специалисти.

Поне в науката можем да се гордеем с нашите учени, които работят и в тези тежки условия. Защото в България например през зимата един геолог не работи навън на терен, само че на Антарктида лятото е като нашата зима и се работи всеки ден навън. Учените ни се справят отлично.

Антарктида е като друга планета – това е част от друга планета, само че на Земята. Първо, тя е отделена отвсякъде с един океан, това е най-изолираното място, както и планетата е изолирана. Освен това на Ледения континент трябва да имаш силна психическа устойчивост, съвместимост с останалите хора, които са там, защото не само ти разчиташ на тях, но и те разчитат на теб, няма откъде да дойде друг, както и няма как да изгониш

този, който не става за колектива. Там си част от едно затворено общество.

На Антарктида са най-суровите условия. Там най-ниската температура може да достигне до минус 89 градуса по Целзий. Това е такава температура, все едно се намиращ на Марс. Така че Антарктида е земният път към Космоса. Има едно парче на Южния полюс земя, което е път на човечеството към Космоса...

Ледник в залива Джонсънс Док

Капитан Николай Данаилов:

Ще се радвам да възвърнем самочувствието си на морска нация



Яница Христова

„Ще се радвам да възвърнем самочувствието си на морска нация – такава, каквато сме били само преди по-малко от 15 години – с търговски и океански флот, който беше маркирал госта търговски маршрути, извършваше невероятен стокообмен между държавите и държеше в икономически подем нашата държава“, споделя в интервю пред списание ЛИК капитан втори ранг Николай Данаилов. Той е командир на първия български военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ при неговото историческо плаване в рамките на 31-вата национална антарктическа експедиция до остров Ливингстън, Антарктида. „При по-дългите плавания психологическата пригодност е абсолютно задължителна за личния състав“, казва капитанът. По думите му още при предварителната подготовка като „заряд“ се

усеща това, което ще създаде от екипажа истински екип в откритото море. „Действайки задружно и като екипаж, всеки трябва да помага не само в рамките на своите задължения, а именно със своята креативност да спомага за развитието на екипажа и за постигането на общата цел“, споделя капитанът. Николай Данаилов е роден през 1977 година. През 1995 година завършва ССУМОП „Ген. Владимир Заимов“ в Бургас, а през 2000 година – Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна със специалност „Корабоводене ВМС“. През 2004 година Данаилов е помощник-командир на танкер-бункеровчик 203 „Балчик“ в 18 дивизион кораб с спомагателно назначение – Варна. Три години по-късно, през 2007 година, е старши помощник-началник в щаба на ВМБ във Варна. През

2012 година е на поста дивизионен щурман в 1 дивизион патрулни кораби. А през 2018 година Данаилов е командир на спасителен кораб „Промео“. Пред списание ЛИК капитан втори ранг Николай Данаилов разказва за предизвикателствата, които среща като главнокомандващ на научноизследователския кораб „Св. св. Кирил и Методий“ при неговото четиримесечно плаване от България до Антарктида и обратно. Той споделя и какъв е бил пътят на НИК 421, преди да стане част от нашия военноморски флот. Командирът отговаря и на въпроси, свързани с психическата подготовка преди дълго плаване, с емоциите при връщането на родна земя, както и с това как се справят дамите с „мъжките“ професии в армията.

Капитан Данаилов, първото плаване на НИК 421 към Антарктика отваря нова страница не само в полярната, но и във военноморската ни история. Пред какви трудности се изправихте като негов главнокомандващ?

– Първо, здравейте на вашите читатели! Искам да кажа, че за мен беше гордост, че бях командир на „Св. св. Кирил и Методий“!

Лично пред мен трудности в плаването имаше както по време на прехода, така и при действията долу на Полярния континент. Естествено, тези трудности не се заключаваха само и единствено в определени дребни моменти, а по-скоро в цялостни заключения на определени епизоди от плаването. Смяя да твърдя, че когато беше необходима по-силна комуникация с чужди нации при планирането на самия преход, който беше планиран доста дълго време, също имаше определени трудности. Те бяха преодоляни с помощта както на моя екипаж, така и на колегите от Висшето военноморско училище.

„Св. св. Кирил и Методий“ е построен като спомагателен кораб през 1984 година, но какъв е бил пътят му, преди да стане част от нашия военноморски флот?

– Така е, корабът е построен в корабостроителниците Simek на Кралство Норвегия с доста здрав силен корпус, усилен с по-голяма честота на горните ребра. Първоначално е бил предназначен за спомагателен кораб, който осигурява нефтените платформи в Северно море. Но впоследствие е преоборудван и е бил предвиден за част от флотилията към проекта Южен поток.

Естествено, когато го придобихме – в частност Висшето военноморско училище, заварихме един доста добър плавателен съд с много добри мореходни качества. Със своите способности да превозва до 40 допълнителни души екипаж, както и обемите от гориво и вода, които може да носи на борда си, го направи един доста оперативен кораб. В момента той се оценява доста високо и от нашите партньори от различните аграрни държави.

Как се стигна до решението именно този кораб да се отправи на това историческо плаване до Ледения континент?

– Това решение беше взето след доста добро предварително проучване, извършено от консорциума, създаден за управлението на този кораб, в който

участват Софийският университет, Българският антарктически институт и Висшето военноморско училище. Те оценява възможността да се закупи плавателен съд на достъпна цена и той да бъде въведен в строй също с минимални финансови средства и разходи, като по този начин ще допринесе за това да имаме наистина кораб, който да може да прекоси океана и да осигури научните изследвания на Българския антарктически институт.

Каква беше предварителната подготовка на самия плавателен съд преди това дълго четири-месечно пътуване?

– Подготовката, смяя да твърдя, че се разделяше на две посоки – едната беше подготовка на материалната част на кораба, а втората е подготовката на личния състав. Първо, по материалната част беше извършен доста усилен основен ремонт на корабните машини и механизми. По корпусната част трябваше да се извършат някои преоборудвания, за да може да се увеличи капацитетът на кораба за превозването на различни товари и на контейнери.

По отношение на подготовката на личния състав – всеки един от екипажа премина през индивидуална подготовка по оцеляване на море. Естествено, това беше направено в условията на Висшето военноморско училище, откъдето организират такива курсове, които са задължителни за търговско корабоплаване.

Кои бяха етапите, през които премина плаването от Варна до Ледения континент и обратно?

– Етапите от военна гледна точка условно бяха разделени на три.

Първо имаме етап развързване. Това включваше прехода от Варна до Мар дел Плата, Аржентина. Вторият етап бяха действията в Южния океан, които включваха прехода от Мар дел Плата, пресичането на 60-ия паралел, подхода и действията до Южния континент, където успяхме да извършим разтоварване на материалната част на необорудван бряг. Успяхме да осигурим научни проекти от борда на кораба и доста транспортни задачи по осигуряване на учените. При това не само на нашите български учени, а и на испански, канадски, полски и германски учени – на солидарен принцип успяхме да помогнем като една нация, която е равнопоставена с другите нации от Антарктическият договор.



Третият етап беше свързването, когато подходихме обратно към България. По време на първия и на третия етап на борда плаваха и курсанти от Висшето военноморско училище, които провеждаха плавателна практика под формата на корабен вахт и корабен режим, управление на машини и механизми. Нещо, което повдигна доста статуса и техните познания по теория, която вече могат да прилагат и на практика.

Преди старта на експедицията преминавате през своеобразен „мастърклас“ по полярно плаване при аржентинския контраадмирал Марсело Тарапов. Какви бяха напътствията, които той ви даде?

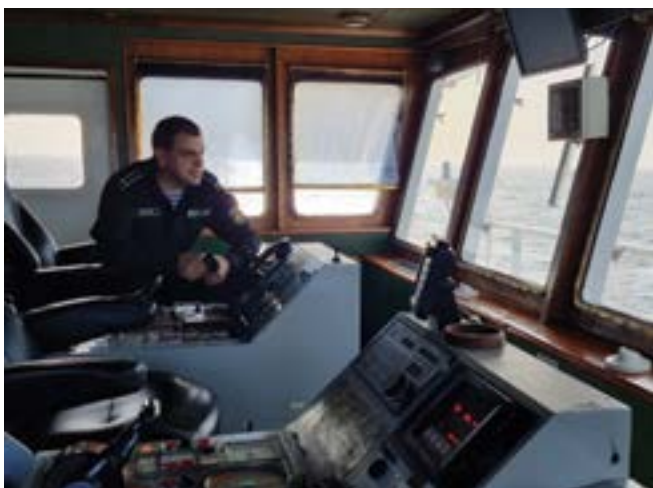
– Да. Първо искам да споделя, че контраадмирал Марсело Тарапов чрез командира на Военноморските сили контраадмирал Кирил Михайлов и впоследствие и с началника на Военноморското училище трюмен адмирал Боян Медникаров успя да ни приеме – мен, като командир на кораба, и старши помощник-командира капитан трети ранг Радко Миевски последователно в две поредни години на курс по полярна навигация в Буенос Айрес, Аржентина. Там в рамките на две седмици всеки един от нас премина интензивен курс по полярна навигация в Южния океан, която много ни помогна за това ние да можем да плаваме уверено в Антарктида,

стъпвайки долу на Ледения континент. Впоследствие контраадмирал Тарапов пристигна и в България по покана на флотилеен адмирал Медникаров, за да проведе и един такъв семинар с екипажа в рамките на една седмица, в която той постоянно, от сутрин до вечер, даваше съвети и изнесе доста брифинги. Направихме и много хубав семинар, в който Тарапов каза своите посоки, които трябва да следваме – как да подхождаме към определени условия в Южния океан, така че, първо, да постигнем успех с поставените задачи и, второ, естествено, да не загубим екипажа или кораба.

Как в открито море се изгражда екип, на който може да се разчита дори в критична ситуация?

– Още по време на подготовката това нещо се усеща като заряд в ежедневните задачи, които трябва да се решават. Действайки заедно и като екипаж, всеки трябва да помага не само в рамките на своите задължения, а именно със своята креативност да спомага за развитието на екипажа и за постигането на обща цел.

Това при нас допринесе в открито море, през океана, както и долу, на Ледения континент, да можем да покриваме постоянно поставените задачи, като впоследствие излязоха и допълнителни. Благодарение на дисциплина, бодр дух, желязна воля и личен характер, смяя да твърдя и доста добра доза



Капитан Данаилов на мостика на НИК 421

креативност, пак повтарям, екипажът се задържа като едно основно и здраво ядро.

Според вас каква трябва да бъде не само физическата, но и психическата подготовка, за да се справи и един служител във военноморския флот със стреса, който се преживява на борда при толкова дълго пътуване?

– При по-дългите плавания психологическата пригодност е абсолютно задължителна за личния състав. Всеки остава на брега късче от себе си – семейството, жена, роднини, близки и приятели. За да може да се издържа психологически, самият човек трябва вътрешно да се подготви и да не се пренавива още отначало с големи очаквания. С умерен подход, със стабилно поведение и със съвети от приятели в един момент това става ежедневие и не се усеща толкова тежко.

А ние успяхме да подобрим комуникацията с брега. Осигурихме няколко стълба на комуникация, с които екипажът имаше постоянно видеовръзка и можеше да се чува всеки ден с близки и роднини.

Военноморските специалности като че ли традиционно привличат повече мъже, но на борда имате и дами (като например старшина II степен Габриела Иванова). Имаше ли и други жени на кораба в тази експедиция и как се справят те с „мъжките“ професии в армията?

– Уточнявам, една от дамите, която беше на борда, беше курсантка от Висшето военноморско училище. Да, имаше дами и те бяха част от краткосрочната практика на курсантите от Висшето



Старши помощник-капитан III ранг Радко Мувевски, контраадмирал Марсело Тарапов и капитан Данаилов при пристигането в Мар дел Плата

военноморско училище, които плаваха по време на първия и на третия етап – от Варна до Кралство Испания и от Кралство Испания до Варна.

В рамките на десетина дни на борда като част от първия етап бяха 23-ма курсанти, а на връщане – 24-ма, които проведоха краткосрочна плавателна практика.

Дамите на борда, естествено, се справят изцяло без компромиси, наравно с момчетата, които са курсанти от Висшето военноморско училище.

Освен това на дългосрочна практика при нас бяха курсанти от Висшето военноморско училище. Те плаваха на борда през целия период на експедицията. Това доведе до тяхното психологическо и физическо израстване, тъй като, когато тръгнахме от Варна на 27 декември 2022 година, те бяха едни момчета, все още деца. Но след четири месеца вече, мисля си, се върнаха с доста голяма доза самочувствие и смея да твърдя, че са доста възмъжали в една или друга посока.

На 22 януари корабът преминава екватора. Казвате, че това е „връщане на България на морската карта“. Коя е следваща стъпка пред българския флот, за да си възвърнем самочувствието на морска нация?

– Със сигурност преминаването на екватора е събитие, което генерира друг ракурс на Българската армия като способности и като възможности. Преминавайки в Южното полукълбо, ние станахме първият български военен кораб, който извършва тази дейност.

Това, че развяваме българския флаг на нашата рея, доказва, че всъщност ние не сме все още загубе-

ни като морска нация. За съжаление, през годините българското корабоплаване, както и океански риболов, преминаха в частни корпоративни ръце. Към настоящия момент на национално ниво нямаме освен нашия друг кораб, който да може да изпълнява такива функции в Световния океан.

Казвайки тези думи, имах предвид, че ще се радвам да възвърнем самочувствието си на морска нация – такава, каквато сме били само преди по-малко от 15 години – с търговски и океански флот, който беше маркирал доста търговски маршрути, извършваше невероятен стокообмен между държавите и държеше в икономически подем нашата държава.

С какви емоции се върнахте в България? Как това плаване ви промени?

– С много положителни емоции се завърнах в България.



Капитан Данаилов с контраадмирал Марсело Фернандес, началник на военноморската база в Мар дел Плата



НИК 421 спуска котва в Южния залив на остров Ливингстън. На заден фон се вижда плажът пред българската база „Св. Климент Охридски“

Като морски офицер съм учен да не се поддавам на такива неща, които могат да повлияят грешно на егото в една или друга посока. Това, което навсякъде споделям, е, че ние бяхме изпратени с национална задача. Изпълнихме я и се върнахме живи и здрави. Това за мен беше най-важното като командир на кораба.

Естествено, няма по-хубава емоция от това да видиш близките си на брега, които те чакат и те посрещнат.

В общи линии, това беше едно прекрасно събитие. То беше приповдигнато допълнително от това, че висшето ръководство на държавата беше на посрещането на Морска гара – Варна, като засвидетелства своето уважение и респект към поверения ми екипаж. Няма по-голяма благодарност от това да видиш, че на хората ти, които са били с теб четири месеца, им е засвидетелствано такова уважение от най-висшето държавно ръководство.



Константин Карагъзов, кореспондент на БТА:

Да се съхраня психически, за мен беше по-важно дори от физическото завръщане



Яница Христова

„Да се съхраня и да се върна цял психически, ми беше дори по-важно от физическото завръщане“, казва в интервю за списание ЛИК Константин Карагъзов – кореспондентът на Българската телеграфна агенция, който плава с първия български военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ от Варна за Антарктида и обратно, като отразява през цялото време 31-вата българска антарктическа експедиция.

„Не знаех какво ще се случи. Сега, вече четири месеца по-късно, мога да кажа, че доста неща не бяха такива, каквито си ги представях. Може би няма как да се подготвиш информативно изцяло за такова приключение“, допълва журналистът.

„Но дори сега, като направя

ретроспективно връщане назад, с цялата информация от това, което съм изживял до този момент, ако я имах и тогава, пак щях да го направя. Въпреки че на моменти имаше много смесени емоции – и негативни, но положителните, разбира се, бяха много повече по ред причини“, споделя Карагъзов.

Константин Карагъзов е роден през 1993 година в морския град Бургас. Живее в Свиленград, но се премества в столицата, където завършва Първа английска езикова гимназия. Продължава образованието си в университета в Брайтън, Великобритания, където три години изучава спортна журналистика, а след това следва и журналистика в Софийския университет в България.

От септември 2021 година Константин е част от екипа на БТА – той е редактор в англоезичната емисия на агенцията.

За да бъде избран за експедицията до Ледения континент, везните в полза на Константин накланя това, че освен опитен журналист той е и запален природолюбител и пейзажен фотограф. Карагъзов е активен турист и планинар.

Пред списание ЛИК Константин Карагъзов разказва за пътя, по който се озовава на борда на „Св. св. Кирил и Методий“, споделя за най-ледения ден в живота си, за подкрепата на близките, за неочакваните нови приятелства и за плановете, които изкушават творчески журналистическото му перо.

Г-н Карагъзов, с какви емоции се качихте на борда на НИК 421 и поехте от България към Ледения континент?

– Честно казано, поех към необятното. Никога през живота си не съм получавал подобна възможност да се впусна в морско приключение, при това приключение, което обикаля половината свят и завършва отвъд 60-ия паралел, почти до един от полюсите.

Не знаех какво да очаквам. Може би психически се бях настроил, че плавам с военни дълго време и трябва да издържа, без да обръщам внимание на дребни ежедневни детайли и битовизми като това дали храната ще е хубава или не. Да се съхраня и да се върна цял психически, ми беше дори по-важно от физическото завръщане.

Не знаех какво ще се случи. Сега, вече четири месеца по-късно, мога да кажа, че доста неща не бяха такива, каквито си ги представях. Може би няма как да се подготвиш информативно изцяло за такова приключение, то просто ти поднася такива елементи, за които не си си и представял, че точно по този начин ще се завъртят нещата. Примерите са много.

Разкажете ни един от тези примери.

– Най-малкото очаквах да рухна повече психически, но не се случи. Организмът ми също се приспособи доста добре към морските предизвикателства – откъм морска болест нямаш проблеми, с изключение само на един-единствен ден.

Изненадаха ме много неща. Военните ме изненадаха, защото с тях имах най-много досег и допир. Някои от тях са страхотни хора. Изненадах се от това, че намерих много общи теми и развих много силни приятелски отношения с тези хора. Може би бях малко предубеден, че, излизайки от социалния си балон, ще имаме различни възгледи по много параграфи в живота. Ние ги имахме, но въпреки това успяхме да станем един колектив, който да оцелее заедно – здрав психически и физически. Защото оцеляването може да се подготви по различни начини.

Как реагирах близките ви на това ваше решение – да се впуснете в толкова екстремно приключение?

– Близките ми определено ме подкрепиха. Родителите ми застанаха зад мен, разбира се – виждаха го като един немалък успех в живота на сина им.

Окуражаваха ме, също ме окуражаваше и моята годешица. Въпреки че тя с доста неохота прие самия факт, че толкова дълго време няма да сме заедно, но сърце не ѝ даваше да ме спре от тази възможност. Много ѝ е коствало, сигурен съм, но намери сили и от началото до края беше с мен.

Всички бяха с мен. Може би не знаеха какво точно ми е на душата, но някак си предусещаха. Може би съм се издал в начина, по който комуникираме, независимо дали писмено, или устно, така че дори в някои моменти на трудност ми помагаша да ги преодоля.

Каква беше предварителната ви подготовка, преди да се отправите на тази мисия?

– Всичко стана много бързо. Кирил Вълчев ми звънна съвсем ненадейно една събота, търсейки човек да се нагърби с това нещо. И ми каза: „Имаш време до неделя вечерта, тоест имаш към ден и половина да ми пратиш данните от паспорта си, което ще означава официализирано дали си Да или Не. Ако ги пратиш – да, ако не – съответно по подразбиране не“. Представи ми малко по-розово нещата, отколкото всъщност бяха, но е разбираемо, защото някой трябва да се навие да го направя.

Но дори сега, като направя ретроспективно връщане назад, с цялата информация от това, което съм изживял, до този момент, ако я имах и тогава, пак щях да го направя. Въпреки че на моменти имаше много смесени емоции – и негативни, но положителните, разбира се, бяха много повече по ред причини. Сред положителните са пейзажите и гледките, които са се разкривали пред мен, хората, с които съм комуникирал, като някои от тях ми „легнаха на сърце“ и имаме приятелски отношения, работата, която свършихме, а и обиколихме половината свят. Някои малки действия от ежедневието го направиха цяло постижение.

Аз например в някои моменти исках да се отделим от компютъра или от книгата, а на кораба няма особено много къде да избягаш. Въпреки че хори-зонът е доста безбрежен, е монотонен и еднообразен. В такива моменти си търсих физически дейности – дали ще товарим храна на пристанище, или ще помагам и ще мия чинии. Сам си търсих такива емоционални отдушници. Малко или много тези неща ти осмислят повече ежедневието.

А кой момент от тази своеобразна социална изолация беше най-труден?

– Връщането след Аржентина, ако трябва малко



Пресклаубът на БТА на борда на НИК 421

по-конкретно да отговоря... След като вдигнахме котва от Мар дел Плата, на връщане към океана. Вече голямата цел беше минала, отишли сме до Антарктика, изпълнили сме си кой каквото си е задал като цели.

След това вече целта ти е да се прибереш и обратното броене върви много бавно, както всеки може да се досети. Вече чакаш с нетърпение – първо чакаш да видиш Африка, Испания, после Гърция...

А последната вечер седяхме на котва във Варненския залив, защото бяхме пристигнали малко по-рано, а нямаше как да се приберем преди официалната церемония, на която всички трябва да се наредят отпред – от президента до последния матрос, и всичко да е толкова тържествено.

Обаче ние 12 часа гледахме как Варна е пред нас, а ние не сме се прибирали в България от 127 дни. В този момент даже ти се ще да преплуваш залива, защото знаеш, че близките ти те чакат на сушата и искаш вече да си отпуснеш душата, намразил си чистосърдечно каютата си, кораба, помещенията, нещата, които всъщност са ти давали храна и подслон. През тези четири месеца това са ти били най-важните неща, но вече си ги намразил, просто



Константин на церемонията при отплаването на кораба от Варна за Антарктида

защото човекът явно, или поне аз, има нужда периферното му зрение и като цяло душата му периферно да не е ограничена пространствено. Когато си пространствено ограничен и мисловно започваш да си в тази кутийка, а корабът си беше една кутийка, в която изкарахме доста дълго време.

През тези четири месеца кой беше най-тежкият физически момент за вас?

– Физически имах до известна степен късмет. Може би имунната ми система се е справила добре и успях да понеса всякакви предизвикателства. Но на борда няма особено пространство, където да се разходиш, особено ако си свикнал, а аз съм човек, който обича доста да върви пеша, най-вече сред природата.

В такива моменти търсиш за себе си как да си запълниш времето – например с тренировки в трансформаторното помещение на машинното отделение. Там беше обособен малък фитнес кът, който екипажът, както и аз в случая, имахме привилегията да използваме. Това беше като отдушник на емоциите – хем подобряваш физическото си състояние, хем психически се разтоварваш.

Физически най-голямото предизвикателство по време на тази експедиция всъщност беше, когато изживях най-студения ден в живота си. На трети март, навръх националния празник, имах възможност да изляза с двама от учените. Бяхме аз, лодкарката към експедицията Елка Василева, видеографът Александър Недялков, както и двама учени – гл. ас. д-р Снежана Русинова – микробиолог и биотехнолог към Лабораторията по приложни биотехнологии в Института по микробиология „Стефан Ангелов“ към БАН, и инж. д-р Чавдар Желев, началник отдел „Ловно стопанство“ в Югозападното гържавно предприятие. Те имаха съвместен проект и си помагаша, независимо от собствените си проекти. Учените трябва да съберат почвени проби от десет различни точки, за да е меродавно цялото проучване.

Тръгнахме с една от надуваемите лодки на антарктиците. Излязохме в Южния залив на остров Ливингстън, където е българската база, и започнахме да събираме проби. Първите почвоземания бяха от Сали рокс. След това, когато вече бяхме по средата и трябва да пресечем залива, който е широк може би около 10 - 15 километра, двигателят на лодката се прецака – започна да гасне при високи обороти на винта и на перката.

Междувременно излезе вятър, започна да вали гъжд, който се превърна в сняг, а течението ни гърпаеше навътре към морето. През това време корабът ни беше до един друг остров – Дисепшън, тъй като осигуряваше испанците, и от базата не отговаряха по радиостанцията.

Ние бяхме облечени с животоспасяващите костюми. Всъщност, за да влезеш в лодката, тя първо се спуска и трябва да нагазиш във водата с този специален костюм, след което се качваш на лодката и



Камен Недков, началник на българската база на остров Ливингстън, и хидробиологът Весела Евтимова (в гръб)

през цялото време си с него. Но дори най-хубавият и скъп костюм, предназначен за това да ти спаси живота в екстремни условия, е недостатъчен, когато става дума да ти опази телесната температура, когато си няколко часа в тази лодка. В един момент започваш да не си усещаш крайниците и започва да ти става доста студено.

През това време успяхме някак да стигнем до Хана Пойнт – следващата точка, откъдето трябва да вземем проби. Снеговалежът вече беше доста силен и аз имах сила точно колкото да си махна едната ръкавица, да направя 5 снимки и да си прибера телефона. Не усещах нищо до китките на ръцете си и до глезените на краката си.

И на връщане с лодката се движехме съвсем бавничко. Денят си преваля и стана следобед, а ние още не бяхме доникъде. Падна гъста мъгла – не виждахме нищо на пет метра пред нас. От картата Елка знаеше приблизително отправната точка, откъдето трябва да тръгне, за да стигнем до базата, и в крайна сметка докрятахме.

Може би в този случай физически аз имах чувството, че няма успеем. На моменти вече стигааш до въпроса въобще ще издържим ли? След като двигателят на лодката угасна, на практика нищо не можехме да направим. Няма гребла, не можеш да гребеш с ръка, защото водата започна също да замръзва. Има много интересен ефект – когато солената вода започне да замръзва, изглежда като каша.

Може би това беше моментът, в който физически трябва да стисна зъби най-много. Някои хора са преживявали доста по-тежки неща, разбира се, но за глезен човек като мен, който е сравнително задоволен житейски откъм условия, беше приключение.



Българската база „Св. Климент Охридски“



Ледникът в залива Джонсън Док. На заден фон се вижда планината Тангра

А в онзи миг, в който нещата не са вървели никак на добре, какви мисли ви минаваха през ума? Имаше ли мисъл – спасителен пояс, която ви даваше кураж?

– Честно казано, през по-голямата част от времето си мислиш: дали ще мога да си раздвижа самостоятелно пръстите, дали ще мога да си махна костюма изобщо, дали ще си ползвам ръцете отново...

Всъщност костюмът наистина успя да ни съхрани до голяма степен и нямахме измръзвания. Но въпреки това започвах да си мислиш подобни неща. Хората в лодката се умълчаха, ние започнахме да ставаме като снежни човеци, а в лодката вече имаше 4 - 5 пръста вода (но това е нормално, тези лодки така функционират и това не означава, че потъват). Тогава започвах да си мислиш, че тук наистина има риск изобщо да не се върнеш. Още повече когато течението тръгна да ни тласка малко по малко навътре към океана...

През същия този ден, между другото, видяхме и две малки китчета – гърбовете им минаха до лодката ни. А една от мислите, които ми минаваха през ума, беше за пингвините, понеже имаше пингвини, които плуваха около нас, а те са много добри плувци. Замислих как те са толкова уязвими на сушата, а сега са в свои води – буквално и преносно, че в този момент ние сме пингвините откъм уязвимост...

Как изглежда Антарктида, погледната през вашите очи?

– Аз съм човек, който като цяло много обича пейзажната фотография и това да стоиш и да съзерцаваш красиви гледки дълго време. А Антарктида, може би ще прозвучи клиширано, но това е мястото на Земята, което е най-извънземно – изглежда така, все едно си на друга планета.

Имах възможност да слеза и на остров Дисепшън, който е вулканичен остров и вследствие на изригванията целият е покрит с черен вулканичен пясък. В едно от заливчетата там има горещи извори, дори чилийците и аржентинците организират посещения на туристи, които се къпят по бански... Но самият пейзаж на остров Дисепшън е като от „Интерстелар“ – филма на Кристофър Нолан. Все едно си кацнал на друга планета. Най-близкото, което можеш да изживееш на Земята в тази посока, е може би там.

Имахме късмет Антарктика да разкрие красотата си, което прави рядко. Имаше няколко слънчеви дни, през които пред нас се разкри цялата планина Тангра, която е висока около 1800 метра. Когато тези метри започват от кола нула, тоест от морското равнище, си е доста впечатляващ и почти хималайски пейзаж.

Въпреки че има наченки на живот, дори гъби, фауната – особено морската, на определени дълбочини е доста богата, континентът е пуст и неприветлив за хора. Може би това ни навежда, че не ни е

мястото там, колкото и да правим проучвания, колкото и те да помагат на човечеството. Защото малко или много тези проучвания водят дори до урбанизация – ако не сега, то след време неминуемо ще доведат...

Каква беше журналистическата ви стратегия при отразяването на плаването и престоя на остров Ливингстън?

– Ако, да речем, сложим цялото медийно присъствие на кораба и около експедицията под общ знаменател, бих казал, че сякаш пиарът беше повече, отколкото журналистиката, включително и в моите репортажи, въпреки че имах своите по-остри моменти, както трябва да бъде.

Всеки се стремеше да заснеме розовата страна на антарктическата идея – колко мащабно, красиво и смайващо е всичко и, въпреки че е трудно, е осъществено. Да, шанки долу за българската полярна инициатива, но това е само едната страна на монетата. Например, фокусът от неподготовеността по някои научни проекти, както и ръждата останала встрани от обективите.

От личен опит мога да кажа, че в полеви условия, особено когато плаваш с един и същи хора толкова дълго време и сте затворени в едно ограничено пространство, трябва да работиш с тях, защото те са основният ти източник на информация. Но, паралелно с това, трябва да запазиш и човешки взаимоотношения. Много е тънък моментът хем да ги питаш по-неудобни неща, хем да запазите добри отношения.

Конкретно във връзка с това как действията им ще изглеждат в очите на хората и на началниците им, военните понякога са докачливи. На моменти се усещаше притеснение у командването на кораба



Товаро-разтоварни дейности от кораба към остров Ливингстън с понтонен сал

ба как ще представя дадена ситуация в публично пространство. Дори да е най-елементарната ситуация от ежедневието. Все пак, предполагам, това е разбираемо, никому на борда не се беше налагало да работи толкова дълго време с журналист, който четири месеца обикаля постоянно около него.

Погледнати през призмата на отминалото време, сам за себе си откривате ли гафове, или по-скоро откривате находки в материалите си от корабния дневник на БТА?

– Идеята беше да направим корабния дневник на БТА. В един момент, за жалост, това го отчитам като съзнателна грешка, дори още тогава си я отчетох, но не ми стигнаха силите след определен момент – физически и психически...

Влязох в едно русло на монотонност, притъпих и не успях да хвана може би най-интересните ъгли, от които да продължа да предавам някои материали. Може би на моменти беше отегчаващо поради



Физикът Васил Гурев събира данни от уреди, поставени на глетчера до българската база на остров Ливингстън



Възведена линия изкачва до хълмиста местност бетона, необходим за фундаментните стъпки за новата лаборатория

факта, че аз влязох в тази монотонност – днеска къде сме, утре сме на малко по-далеч... И то все е едно и също, едно и също... Може би малко прекалено се оставих по това течение, а не опитах да хвана някакъв нов ъгъл. Можех да го да разчуля малко повече, определено.

До коя друга „екзотична“ дестинация мечтаете да ви отведе професията ви на журналист?

– Честно казано, като журналист нямам особено много желание за далечни командировки и екзотични дестинации. Може би е прекалено прясна раната и има още много морска сол в нея, за да си пожелавам такива неща.

Със сигурност в даден момент пак ще искам някъде да попътувам, но по-скоро бих пътувал като турист. Да, професията ми даде уникална възможност, която надали щях да имам някога през живота си при други условия... Но оттук нататък за далечни дестинации – по-скоро бих бил турист, ако имам възможност.

След края на това дълго пътешествие какво ви предстои тук, на родна земя?

– Много ми се иска да разкрия малко повече за това, което съм преживял, в някаква лична твор-

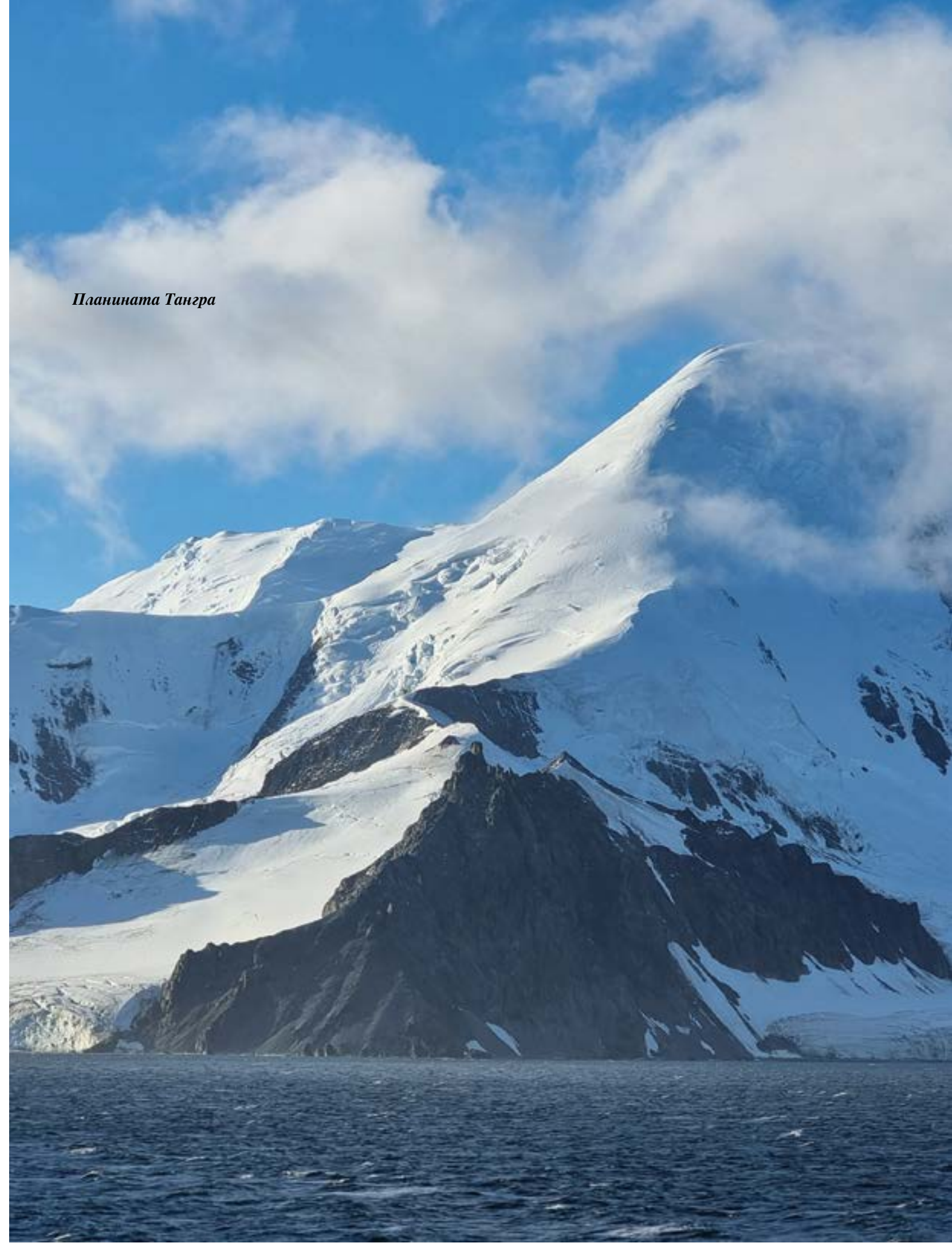
ба. Нещо да напиша – независимо дали по-кратко, или по-дълго. Роман е много силна дума, но някак да опиша тези приключения. Защото досега не се е случвало, не и по този начин, да плава български научноизследователски кораб с военен екипаж до Антарктика. И аз съм първият журналист, който е бил от началото до края – като пчеличка съм събрал доста информация и доста информация има в главата ми.

Искам да разкажа всички тези неща, които бяха и са неподходящи за национална медия. Да включа дори душевните изживявания в личен план. Или езикът на комуникация на един кораб – както можем да предположим, за да се съхрани екипажът психически, езикът е по-цветен. Той е наситен с епитети от всякакво естество и всъщност чарът на тези истории, които са неразказани, до известна степен на моменти дори са вулгарни, се крие именно в тази вулгарност, която е чиста и неподправена. Тя е част от искрените отношения между хората и същевременно е много интересно как такива леки нотки на вулгарност в интересни истории или в най-непринудени разговори, сплотява екипажа. Така се създава много по-голяма и по-солидна ценностна система между хората, което е малко парадоксално, но според мен е факт.

Мичман Димитър Димитров – старшина в сектор „Технически“, старши матрос Жельо Митев – моторист, капитан-лейтенант Димитър Бахчеванов – командир на секция „Инженерна“, и главен старшина Стелиян Николов – електротехник



Планината Тангра



България – Антарктида:



дневникът на БТА

На 27 декември първият български военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ (НИК 421) отплава от Варна към Антарктида. Завръща се у нас след 127 дни – на 2 май, когато е тържествено посрещнат на варненската Морска гара.

Българската телеграфна агенция разполага със свой пресклуб на борда, а специалният кореспондент на БТА Константин Карагюзов е единственият български журналист, който е заедно с българските полярници и екипажа на кораба до остров Ливингстън и обратно, включително при прекосяването на Атлантическия океан в двете посоки.

Освен новини за плаването и престоя на острова Карагюзов представя и членове на експедицията, работата на българските учени, живота и новите им открития и достижения на Ледения континент. Репортажите му са публикувани на уебсайта на БТА в раздел „България – Антарктида: дневникът на БТА“. В списание ЛИК помещаваме откъси от корабния дневник на нашия специален пратеник – след редакция и със съкращения.



Ден 1 Черно море, 27.12.2022 г.

Българският военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ пое на историческо първо плаване до Антарктида в 14:00 часа на 27 декември от Морска гара Варна. Плавателният съд е на рейс към остров Ливингстън, за да подпомогне 31-вата българска антарктическа експедиция. Плаването до българската антарктическа база на остров Ливингстън ще продължи около 40 дни.

За да изпратят кораба днес, на Морска гара Варна се събраха десетки близки и роднини, както и много варненци. На палубата свещеници от Варненската и Великопреславската митрополия отслужиха водосвет за успешно плаване и благословиха екипажа и учениците да се завърнат успешно от мисията си. На тържеството присъстваха командирът на Военноморските сили контраадмирал Кирил Михайлов, областният управител на Варна Марио Смърков, както и други офицери. Приветствие с пожелание за безаварийно плаване изпрати президентът на България Румен Радев.

Непосредствено след отплаването от Морска гара Варна на борда беше проведен инструктаж за действие при аварийни ситуации. Командирът на плавателния съд капитан Николай Данаилов опресни знанията на екипажа, припомняйки им стъпките и сигналите, които трябва да следват при кризисна ситуация.

„Основната ни задача тук е да ви научим на мореклък и да не допуснем корабът да погине“, каза капитан Данаилов към строените на палубата курсанти, след което беше оттренирано поставянето на спасителни жилетки и костюми.

Ден 2 Босфор, Турция, 28.12.2022 г.

В ранните часове на 28 декември „Св. св. Кирил и Методий“ премина от Черно море в Мраморно

море през Босфора. В 8:30 часа местно време плавателният съд навлезе в подстъпите на пролива, след като получи разрешение от турските власти. Корабът беше ескортиран от катер на бреговата охрана, докато прекосяваше 30-те километра, разделящи европейската и азиатската част на Турция и Истанбул.

„Св. св. Кирил и Методий“ се установи на котва на изхода на Босфора откъм Мраморно море в ранния следобед на 28 декември, за да презареди с гориво по пътя си към българската антарктическа база на остров Ливингстън.

Първоначално българският плавателен съд трябваше да загаде курс към котвена стоянка за бункироване в Зона Б на залива от южната страна на Истанбул, но впоследствие, след известно забавяне, местните пристанищни власти насочиха кораба към точка с координати в Зона А, където той да спусне котва. „Св. св. Кирил и Методий“ изчака турската баржа „Урла 1“, която чрез скачване на шланг към системата му започна да изпомпва горивото към резервоарите на българския кораб.

Ден 3 Пролив Дарданели, Турция, 29.12.2022 г.

Около 18:00 часа местно време българският военен научноизследователски кораб навлезе в пролива Дарданели.

„Навлизаме в пролив Дарданели. Имаме разрешение от нашите колеги от Република Турция. Продължаваме смело напред с разчет да влезем в Егейско море след около четири часа. Продължава ескортът на граничната полиция на Турция, което е нормално за военен кораб в турски териториални води. Нашите колеги от гранична полиция го правят с разчет да бъдем предпазени от евентуални атаки“, сподели за БТА командирът на „Св. св. Кирил и Методий“.



рил и Методий“ капитан Николай Данаилов. „Ще преминем покрай едно паметно място – Чанаккале, там, където е имало тежки сражения по време на Първата световна война. От историческа гледна точка това е прекрасно за нашите курсанти, които се докосват до реална военна история,“ отбелязва още капитан Данаилов.

Ден 4 Егейско море, Гърция, 30.12.2022 г.

Преминвайки Дарданелите малко след 01:00 часа българско време на 30 декември, българският военен научноизследователски кораб навлезе в гръцки териториални води в Егейско море, съобщи за БТА щурманът – капитан трети ранг Христо Христов.

Към 9:30 часа българско време „Св. св. Кирил и Методий“ се движи на юг-югозапад, югоизточно от остров Скирос. По-късно през деня маршрутът му преминава между островите Еввия и Андрос, след което ще продължи на юг, за да обиколи полуостров Пелопонес и да навлезе в Средиземно море.

На всеки десет минути на навигационната карта обучаващите се курсанти нанасят координатите на кораба под инструкциите на екипажа, а в навигационния дневник се описват и съпътстващите метеорологични условия – скорост на вятъра, вълнение на морето, видимост, облачност, атмосферно налягане, влажност, температура на въздуха и на морската вода.

На борда на българския научноизследователски кораб плават 23-ма курсанти с трима ръководители. Те ще извършат практика до Картахена, Испания, откъдето ще се завърнат у дома. До остров Ливингстън и обратно ще плават трима курсанти с



еден ръководител.

В четвъртия ден от плаването благоприятните метеорологични условия в Егейско море позволиха на боцманския състав да „освежи“ с прясна боя фалшборда (ограждението по края на външната палуба), както и част от междупалубните пространства.

Фалшбордът, бакът и междупалубните пространства около мостика се боядисват с двукомпонентна корабна боя, тонирана с черен цвят, за да се получи флотскосив нюанс, избран от военното ръководство още при ремонта на кораба по-рано през годината, казва за БТА старши матрос Симеон Славов, който е боцман-македжик.

Съставът на корабната боя е такъв, че да запази повърхностите колкото се може по-дълго от ръжда и корозия, които са неизбежни в морски условия.

Ден 5 31.12.2022 г.

В ранните сутрешни часове на 31 декември българският научноизследователски кораб заобиколи южната част на гръцкия полуостров Пелопонес и навлезе във водите на Йонийско море. Около 03:00 часа българско време плавателният съд премина през пролива между полуостров Пелопонес и остров Китира.

Около две денонощия ще са необходими на „Св. св. Кирил и Методий“, за да прекоси Йонийско море, следвайки курса си към водите между Италия и Малта, сподели пред БТА старши помощник-командирът на кораба Радко Муевски, капитан III ранг.

Ден 6 01.01.2023 г.

На българския военен научноизследователски кораб посрещнаха новата 2023 г. с изпълнение на химна на България на палубата от курсантите от Висшето военноморско училище във Варна.

В шестия ден от плаването си към Антарктида, в 14:00 часа българско време, „Св. св. Кирил и Методий“ се намира на около 100 морски мили от пролива в Средиземно море, разделящ италианския остров Сицилия и Малта.

Оттам плавателният съд ще направи поворот (завой) на запад-северозапад, продължавайки по курса си към първата междинна спирка от рейса – испанският пристанищен град Картахена.

Навигационният мостик на кораба „Св. св. Кирил и Методий“

БТА направи обиколка на навигационния мостик с капитан III ранг Радко Муевски, старши помощник-командир на кораба. Плавателният съд с бордови номер НИК 421 се управлява чрез средства за осигуряване на навигационна безопасност.

Щурманската маса на кораба е оборудвана със следните електронавигационни прибори: ехолот – уред, който измерва дълбочината на водата, самелитен компас, електронна карта, UAIS (Universal Automatic Identification System) транспондер, глобална спътникова навигационна система, която използва руската система Glonass и американската GPS Navstar, както и навтекс, който се използва за приемане на морска навигационна информация за безопасност (maritimesafetyinformation).

В предната част на мостика е разположен радар (радиолокатор), който осигурява навигационната безопасност на плавателния съд през нощта, а и не само. Друго основно средство е и вторият радар, който е в X band обхвата.

Най-отпред на мостика са разположени: втори дисплей на електронната карта, анемометър – уред, който измерва показателите на вятъра, както и жирорипитер (gyrorepeater – уред, използван при навигиране на кораба, когато той е близо до брега и също така, за да се установи посоката на движение на околните кораби) на един от жирокompасите на борда на кораба.

Мостикът разполага и с два броя радиостанции на ултракъси вълни (УКВ) вълни, които по време на вахта се използват за комуникация от екипажа. Трета УКВ радиостанция е настроена на друг канал, през който се извършва дигитално селективно избиране през други станции или кораби.

Ден 7 Средиземно море, 02.01.2023 г.

В ранните часове на 2 януари българският военен научноизследователски кораб излезе от италианските териториални води в Средиземно море югозападно от остров Сицилия. Плавателният съд гържи курс запад-северозапад и ще го поддържа до вечерта, когато ще направи лек поворот и ще премине северно от бреговете на Тунис, но без да навлиза в териториалните води на африканската държава.

От 06:00 часа на 1 януари до 18:30 часа на същата дата „Св. св. Кирил и Методий“ измина приблизително 108 морски мили (около 200 километра).

Ден 8 03.01.2023 г.

В сутрешните часове на 3 януари маршрутът на НИК 421 се доближи на около 25 мили от африканския бряг. Около 9:00 часа българско време корабът премина покрай архипелага Галитски острови, разположени северно от Тунис и североизточно от Алжир. Добрата видимост позволи на екипажа и курсантите да видят ясно африканския бряг по изгрев.

Метеорологичните условия за плаване отново са повече от благоприятни, след като вълнението от около 3 бала, което беше усетено на борда, спадна до около 0,5 бала. „Св. св. Кирил и Методий“ поддържа скорост от 8,8 – 9 възела въпреки леко усиления се вятър до 10 м/сек, удрящ фронтално откъм носа.

Какъв е котвеният механизъм на „Св. св. Кирил и Методий“

Както всеки друг кораб, „Св. св. Кирил и Методий“ застава на рейд, акостира в залив или пристанище, спускайки котва или прикрепвайки се с въжета към кей. Котвеното устройство на НИК 421 е съставено от няколко основни компонента – две котви, всяка от които е с котвена верига, приспособления за тяхното спускане и прибиране – брашпил, както и шилове за швартови въжета.

Котвите на кораба са разположени на всеки от бордовете на носа – една на ляв и една на десен. За да акостира, НИК 421 трябва да застане с носа срещу вятъра и да разстели по морското дъно верига, чиято дължина е поне 2,5 пъти по-голяма от дълбочината на точката, в която спуска котва. Например, ако корабът е над дълбочина от 30 метра, ще трябва да разстели на морското дъно поне 75 метра от веригата си. По-голямата част

от силата, която държи кораба, идва от котвената верига, а не от самата котва, обясни пред БТА офицерски кандидат Андрей Петров, вахтен офицер на НИК 421.

Ден 9

04.01.2023 г.

В сутрешните часове на 4 януари военният научноизследователски кораб продължава да държи курс право на запад през Средиземно море към испанското пристанище Картахена.

Към 08:30 часа българско време плавателният съд се намира на 120 морски мили южно от испанския остров Майорка и на 40 морски мили северно от бреговете на Алжир. НИК 421 се движи със скорост от 9,5 възела в благоприятни метеорологични условия – с попятен източен вятър, докато вълнението на морето варира между 0 и 0,5 бала.

След още 240 мили по маршрута си корабът ще наближи бреговете на Испания, където ще направи дъга поворота към Картахена.

„Един корабен механик, един корабен електромеханик – това са изключително универсални специалисти. Тези младежи и девойки, те разбират от всичко – знам, че може да звучи много високопарно, но организацията на кораба е като организация на едно малко населено място. Основното, което искаме да им се случи, е да приемат част от задълженията на екипажа“. Това заяви пред БТА капитан I ранг Христо Валериев Христов, декан на факултет „Инженерен“ във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна. Той е един от тримата преподаватели от факултет „Инженерен“ на ВВМУ, които, заедно с 23-ма курсанти

от училището, са на учебно плаване с военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ от Варна до испанския град Картахена.

Ден 10

Картахена, 05.01.2023 г.

В ранните часове на 5 януари българският военен научноизследователски кораб се намира на около 40 морски мили източно от испанското пристанище Картахена.

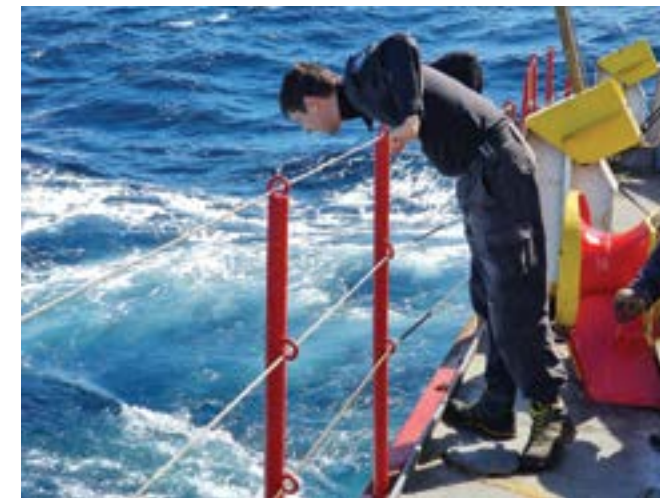
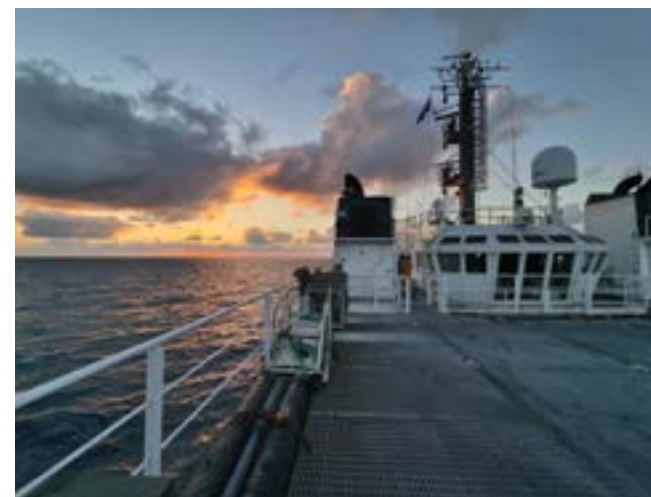
Около 07:00 часа „Св. св. Кирил и Методий“ премина в западното полукълбо на Земята, пресичайки нулевия гринвички меридиан.

„Времето е добро, температурата на въздуха е около 15 градуса. Вълнение няма, забелязва се интензивен трафик на кораби в Картахена. Всичко върви по план“, сподели пред БТА капитан III ранг Христо Христов, щурман на НИК 421.

Около 10:15 часа корабно време (съвпадащо с източноевропейското) „Св. св. Кирил и Методий“ се натъкна на свободно плаваща лодка край бреговете на Испания, в близост до пристанището на Картахена.

„Лодката беше празна. Имаше останки – торби, различни спасителни жилетки, както и някаква оскъдна част от грехи. Обектът вече е на борда и към настоящия момент ще бъде предаден на испанските власти, когато влезем в пристанище. Ние сме военен кораб и в такива моменти нашата основна задача е да се притичваме на помощ, когато можем“, заяви пред БТА командирът на кораба, капитан II ранг Николай Данаилов.

Малко преди 16:00 часа централноевропейско вре-



ме „Св. св. Кирил и Методий“ пристигна в испанското пристанище Картахена.

Българският кораб беше посрещнат от местен пристанищен пилот, който го преведе през залива на порта и през входните фарове, а след дъга поворота го отведе до мястото му на заставане на пирса, където плавателният съд беше швартован с помощ от местните служители.

„Корабът пристигна навреме. Нямаше никакви проблеми със заставането му“, сподели пред БТА пристанищният офицер за свързка Мигел Брокос.

Ден 11

Картахена, Испания, 06.01.2023 г.

Дежурна церемония по издигането на военноморския флаг на Република България се проведе на борда на „Св. св. Кирил и Методий“ в 08:00 часа централноевропейско време. Плавателният съд е на котва в испанското пристанище Картахена. Церемонията се изпълнява ежедневно, когато военен кораб е застанал на стоянка.

Командирът на кораба капитан II ранг Николай Данаилов поздрави строила се екипаж по повод светлия християнски празник Богоявление, Деня на свети Йоан Кръстител. По-късно на плавателния съд ще бъде отслужено ритуално хвърляне на кръста по повод празника.

Плаването е най-полезната част от образователния процес на курсантите. Това заяви пред БТА Димитър Василев, главен асистент в катедра „Корабни машини и механизми“ във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“. Василев, корабен механик и преподавател по специалността си от

седем години, е сред тримата преподаватели от факултет „Инженерен“ на ВВМУ, които, заедно с 23-ма курсанти от училището, са на учебно плаване с военния научноизследователски кораб.

Ден 12

Картахена, 07.01.2023 г.

Рано сутринта екипажът на „Св. св. Кирил и Методий“ и испански пристанищни работници започнаха товаро-разтоварителни дейности на борда му, които се очаква да продължат цял ден, докато плавателният съд е на пристан в Картахена.

НИК 421 превозва строителни материали, хранителни запаси и други консумативи за българската полярна база на остров Ливингстън, но като част от дългогодишното сътрудничество на Българския антарктически институт с испанския в Картахена българският кораб товари материална част и за испанската полярна база „Хуан Карлос I“. Испанската база е съседна на българската „Св. Климент Охридски“ на антарктическият остров.

Ден 13

Картахена, 08.01.2023 г.

В ранните сутрешни часове военният научноизследователски кораб има потвърждение за снемане от пирса на пристанището в Картахена и е в готовност да отплава, но българският плавателен съд следва указанията на пристанищните власти, които ще изпратят пилот на борда в 09:00 часа местно време. Присъствието на пристанищен пилот, който да спомогне за извеждането на кораба от порта, е задължително.

След отплаването си от Картахена „Св. св. Ки-

рил и Методий“ ще следва курс към Гибралтарския проток.

Предвижда се НИК 421 да премине през Гибралтар в светлата част на 9 януари, след което ще се отправя на югозапад към Канарските острови. Надеждите са за добро време, тъй като към настоящия момент в района на архипелага затихва циклон. Възможно е корабът да попадне на остатъчни колебания от циклона под формата на по-силно вълнение откъм десния борт. В случай на необходимост екипажът остава в готовност да промени курса между самите Канарски острови, за да се скрие от по-лоши метеорологични условия.

Ден 14

Рокетас де Мар, Алмерия, 09.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ пусна котва в котвената стоянка Рокетас де Мар в залива на Алмерия около 01:00 часа централноевропейско време, за да избегне лошите метеорологични условия в най-западната част на Средиземно море.

След отплаването си от пристанище Картахена на 8 януари сутринта корабът се бори близо 16 часа с пориви на вятъра до 25 метра в секунда и вълни до 4 метра (6 бала по скалата на Бофорт). Това принуди командира, капитан II ранг Николай Данаилов, и офицерския състав на вахта да се свържат с Агенцията на НАТО за поддръжка (NSPA) за осигуряването на агент, който да посредничи за получаването на разрешение за скорошно заставане на котва, съгласно испанското законодателство.

Българският научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“: факти и цифри

„Св. св. Кирил и Методий“ е построен като спомагателен кораб през 1984 година в доковите на корабостроителницата Simek AS във Флекефьор, Норвегия. Първият регистриран собственик на плавателния съд е компанията Farstad Supply. До 1990 година плава под името „Щад Слейпнер“, когато е преименуван на „Фар Слейпнер“. По-късно е придобит от руската компания „Събсий Сървис Сълъшънс“, която през 2011 година го прекръства на „Искател“ с място на домуване Мурманск. Преоборудван е с идеята да бъде използван за строителството на газопровода „Южен поток“. С години стои на кей на пристанището във Варна.

През 2021-ва, няколко години след прекратяването на проекта „Южен поток“, руският собственик на кораба го продава чрез обществена поръчка на консорциум „Българска антарктическа база „Св. Климент Охридски и научноизследователски кораб“, чиито членове са Висшето военноморско



Товарене на провизии от Мар дел Плата в Аржентина



Старшина II степен Николай Славов на пристанището в Мар дел Плата



Капитан Николай Данаилов и старши помощник-капитан III ранг Радо Мувески

училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, Софийският университет „Св. Климент Охридски“ и Българският антарктически институт. Продажбата е осъществена срещу сумата от 1,2 млн. лева. Малко по-късно плавателният съд е ремонтиран за 4,5 млн. лева. Получава името „Св. св. Кирил и Методий“ на официална церемония във Варна на 27 юли 2021 година, а неговата кръстница става номинираната за „Оскар“ българска актриса Мария Бакалова.

НИК 421 е с брутен тонаж от 2,194 тона и брутен дегуейт (товароподемност) от 1,103 тона. Максималното газене на кораба е 4,5 м, дълъг е 67,5 м и в най-широката си част е 16,8 м. Към настоящия момент „Св. св. Кирил и Методий“ е най-големият български кораб (общ тонаж), причислен към военноморския флот на страната. Регистриран е в Агенцията на НАТО за поддръжка.

Ден 15

Средиземно море, 10.01.2023 г.

Българският научноизследователски кораб гържи курс към Гибралтарския проток.

След вчерашното снемане от котвената стоянка край Рокетас де Мар в залива на Алмерия, от 20:00 часа на 9 януари до 10:00 часа на 10 януари (централноевропейско време), НИК 421 е изминал около 115 морски мили. Това се дължи и на метеорологичните условия в Средиземно море, които значително се подобриха през изминалата нощ, позволявайки на кораба да развие средна скорост 8,5 възела при вятър по носа от около 8 метра в секунда.

Ден 16

Атлантически океан, 11.01.2023 г.

Откакто прекоси Гибралтарския проток в следобедните часове на 10 януари, българският военен научноизследователски кораб е изминал около 150 морски мили в Атлантическия океан, гържейки югозападен курс покрай бреговете на Мароко. Около 10:00 часа корабно време на 11 януари (11:00 часа източноевропейско време) НИК 421 се намира на приблизително 60 мили север-североизток от Казабланка.

През последните часове корабът попадна в попълно течение, което допринесе за развиването на средна скорост от около 9,5 - 10 възела при слаб вятър на траверс откъм десния борт със скорост от 3 - 4 метра в секунда. При поддържане на тази скорост плавателният съд ще компенсира изгубеното време заради забавянцията в Картахена и Рокетас де Мар.

Ден 17

Атлантически океан, 12.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ продължава да гържи курс покрай бреговете на Мароко към Канарските острови. В сутрешните часове на 12 януари плавателният съд се намира на около 170 морски мили от архипелага.

Корабът плава на югозапад през Атлантическия океан по пътя си към втората междинна спирка от рейса до остров Ливингстън – Мар дел Плата в Аржентина. Там на борда му ще се качат учени от Българския антарктически институт, начело с председателя им проф. Христо Пимпирев, както и учени от полярната програма на Испания.

Ден 18

Канарски острови, Атлантически океан, 13.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ навлезе в акваторията на Канарските острови откъм остров Лансароте около 02:00 часа на 13 януари (03:00 часа източноевропейско време).

НИК 421 поддържа скорост от 9,5 възела при благоприятни метеорологични условия – слаб вятър и вълнение. Корабът е със западен курс на югозапад, преди да направи поворота на юг-югозапад към теснината между островите Фуертевентура и Гран Канария, откъдето ще поеме към друг архипелаг – Кабо Верде.

Как се движи и маневрира „Св. св. Кирил и Методий“

Първоначално построен като спомагателен кораб, подходящ да обслужва нефтени платформи, да полага кабелни и тръбни трасета, да взема проби от морското дъно и други, „Св. св. Кирил и Методий“ се оказва изключително подходящ, за да бъде преоборудван в изследователски кораб. Една от причините за това е корабният пропульсивен комплекс на НИК 421 с азимутни корабни двигатели – система от механизми, която осигурява доброто задвижване и прецизната маневреност на кораба.

Някои кораби се задвижват само и единствено от двигатели с вътрешно горене, докато „Св. св. Кирил и Методий“ е електроход. Той разполага с главни дизел-генератори, три на брой. Всеки един от тези дизел-генератори е съставен от два механизма – двигател с вътрешно горене, който е свързан с генератор.

„Използвайки горивото от двигателите с вътрешно горене, ние превръщаме тази енергия във въртящ момент, чрез който произвеждаме електро-

енергия посредством свързания генератор. Тази електроенергия осигурява експлоатацията на всички останали механизми. Тя се разпределя от Централния пост за управление според нуждите и действията, които екипажът трябва да извърши в съответния момент. Самото управление на пропусливния комплекс идва от командния мостик на кораба“, обясни пред БТА капитан-лейтенант Димитър Бахчеванов, командир на секция „Инженерна“ на борда на НИК 421.

Генераторите подават електроенергия към два азимутни движителя. Азимутният движител е механизъм, разположен на кърмата. Той е с голямо предимство – позволява на кораба да промени направлението си във всяка една посока, да поддържа зададен курс или да се позиционира във фиксирана точка, без да се влияе от външни метеорологични условия, включително течения и вълнение, допълни той.

Ден 19

Атлантически океан, 14.01.2023 г.

В нощта на 13 срещу 14 януари българският военен научноизследователски кораб премина край Канарските острови и държи курс на югозапад към архипелага Кабо Верде.

„Преминехме безопасно покрай Канарските острови и следваме курс към архипелага Кабо Верде. През последното денонощие изминахме около 240 морски мили, които показват, че средната ни скорост е около 10 възела“, каза пред БТА старши помощник-командирът на НИК 421, капитан III ранг Радко Муевски.

БТА надникна в кухнята на „Св. св. Кирил и Методий“

При плаването към Антарктида БТА влезе в камбуза на научноизследователския кораб „Св. св. Кирил и Методий“, за да надникне какво приготвя за обяд на 27-членния екипаж старшият готвач, старшина II степен Владимир Петров. Днес кокът е избрал супа от свински джолан и пилешко филе на тиган с хрян с грах.

Денят на старшина Петров по време на рейс започва в ранни зори – трябва да е на крак около 5:30 часа сутринта, тъй като на борда се спазва строг режим – закуската се сервира между 7:30 и 8:30 часа корабно време. Непосредствено след приготвянето на закуската за него започва готвенето на обяда, който по разписание е между 11:30 часа и 12:30 часа. Това понякога налага продуктите да са подготвени или оставени за размразяване от пред-



Матрос Николай Янев в машинното отделение при втория дизелгенератор

ния ден. Същото важи и за вечерята – след като закуската и обяда са готови, старшина Петров запреща ръкави за вечерята, която екипажът ще очаква между 19:30 и 20:30 часа. Работата да пригответи храна за 27 души три пъти на ден е трудоемка дори за опитен специалист като старшият готвач, което налага да му бъде причислен помощник – на ротационен принцип по един член от военния екипаж дава 2-дневни дежурства при старшина Петров.

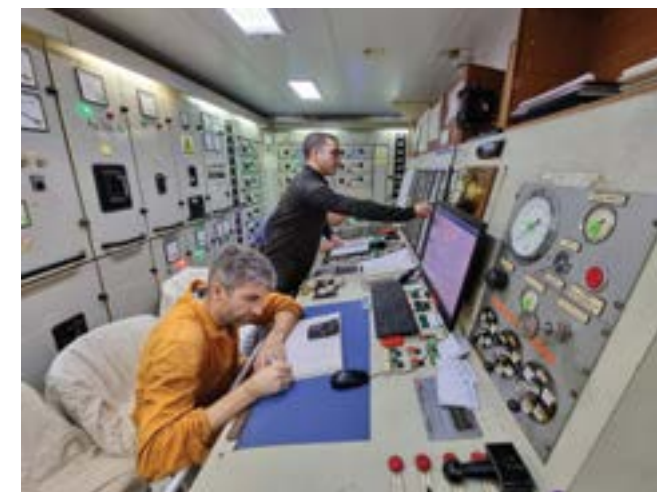
Ден 20

Атлантически океан, 15.01.2023 г.

В утрото на 20-ия ден от плаването си към Антарктида българският научноизследователски кораб преполови разстоянието между Канарските острови и архипелага Кабо Верде, държейки курс юг-югозапад през Атлантическия океан.

„Времето и стихии са с нас. Успяваме да избегнем циклон, който се заформя от север. Когато минем покрай архипелага Кабо Верде, циклонът вече ще е зад гърба ни и няма да ни настигне“, отбеляза пред БТА командирът на НИК 421, капитан II ранг Николай Данаилов.

Един моряк трябва да притежава отговорност, решителност и дисциплина, каза Радослав Нешев, корабен курсант във Висшето военноморско училище, който е част от екипажа „Св. св. Кирил и Методий“. 22-годишният Нешев отрано се ориентира към военната специалност „Корабоводене за ВМС“. „Повечето младежи на моята възраст записват в морско училище същата специализация, но като студенти. Нашата специализация е абсолютно същата, но получаваме две образования – едното е военно, а другото е за цивилния флот. Това е едно от предимствата, които получаваме



Командир на сектор технически, главен механик Стоил Попов (капитан III ранг) и матрос Николай Янев в т.нар. ЦПУ – централен пост за управление

като военни“, разказа той.

Ден 21

Атлантически океан, 16.01.2023 г.

„Времето е благоприятно през последното денонощие, обстановката беше спокойна. Успяваме стабилно да удържаме курса към архипелага Кабо Верде – остават ни още около 275 морски мили“, заяви пред БТА старши помощник-командирът на българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“, капитан III ранг Радко Муевски.

Районът с потенциална опасност за сигурността край бреговете на Западна Африка и на юг в Гвинеийския залив е с повишен риск от набези на местни пирати. Корабите, преминаващи в тези води, трябва да внимават за нередни действия, извършвани от съмнителни плавателни съдове – такива, които не са обозначени, нямат име или сигнални светлини, движат се в разрез с общоприетите правила за корабоплаване и т.н.

На кораба всички трябва да са едно семейство. Това подчерта пред БТА гл. ас. доктор Калин Негев, корабен електромеханик и преподавател в катедра „Електротехника“ във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна и един от тримата преподаватели от факултет „Инженерен“ на ВВМУ, които придружиха 23-ма курсанти на борда на „Св. св. Кирил и Методий“ по време на учебно плаване от Варна до Картагена.

„Постоянно се опитваме да подобряваме техническата база в университета. Има доста препятствия, както във всяка една друга сфера, но с това, което имаме, се опитваме да направим максимално добра подготовка за всички, но плаването на кораба доближава образованието повече до реалнос-

пта, за разлика от един учебен тренажор например“, отбелязва гл. ас. доктор Недев.

* * *

Ден 22

Кабо Верде, 17.01.2023 г.

„Вече имаме следваща цел – спокойно прекосяване на Атлантика, живот и здраве, достигане до бреговете на Южна Америка. Дотам ни предстоят около 1000 морски мили, което е малко повече от изминатото разстояние от Гибралтар до Кабо Верде.“ Това заяви пред БТА командирът на „Св. св. Кирил и Методий“, капитан II ранг Николай Данаилов.

В ранните часове на 17 януари НИК 421 достигна до архипелага Кабо Верде, откъдето, заобикаляйки го откъм изток, ще прекоси Атлантическия океан, за да достигне до бреговете на Южна Америка край Ресифе, Бразилия.

Когато човек подхожда с уважение към океана и неговите тайнства, винаги ще има успех при прекосяването му, уверен е командирът на НИК 421.

* * *

На борда на българския военен научноизследователски кораб се проведе учение по отразяване на потенциални атаки на бързоходещи се надводни обекти. Тренировката се проведе около 10:30 часа корабно време (11:30 източноевропейско време) при стриктно спазване на указанията за безопасност на изпълняващите я членове на екипажа, както и след уверяване чрез радиолокационни средства, че „хоризонтът е чист“ в радиус от 40 морски мили.

* * *

Ден 23

Атлантически океан, 18.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ излезе от района на

студеното Канарско течение в Атлантическия океан и вече плава в зона на ъпуелинг край Западна Африка.

Ъпуелингът е явление в океаните и моретата, което протича най-често покрай континенталните шелфове под влияние на различни ветрове. Тези ветрове спомагат за топлообмен, който измества по-студените води от океанските дълбини към повърхността, които на свой ред заемат мястото на по-изчерпаните на хранителни вещества топли води отгоре. Така хранителните вещества от по-дълбоките части на океана също се издигат към повърхността. Чрез ъпуелинг водите в бреговите зони се обогатяват на фитопланктон, което допринася за цялостното засилване на биологичната активност – повече фитопланктон означава и повече растителен и животински свят в крайбрежните райони.

* * *

Професията е мъжка, но исках да се впусна в приключения. Била съм в цивилния флот и не е моето. Искан да съм по-различна. Това казва пред БТА старшина II степен Габриела Иванова, курсант във ВВМУ и част от екипа на „Св. св. Кирил и Методий“.

Ние се занимаваме с важни неща и така усъвършенстваме себе си, заявява Габриела Иванова. Аз се чувствам горда, че съм тук, казва още тя.

* * *

Ден 24

Атлантически океан, 19.01.2023 г.

Капитанът винаги трябва да се бори. Той трябва да знае как да подходи във всяка една ситуация, за да съумее да запази екипажа и кораба си – безопасността винаги е номер едно. При плаване първо трябва да бъде предпазен човекът и след това –



Първата група курсанти на учебно-плавателна практика на НИК 421 посрещат Нова година на борда на кораба. Сред гостите е и генералният директор на БТА Кирил Вълчев

всичко останало. Това сподели пред БТА капитан Кирил Маринов, капитан далечно плаване (КДП) на борда на българския научноизследователски кораб по време на историческия му първи рейс до българската антарктическа база на остров Ливингстън. Функцията на капитан Маринов по време на настоящото плаване на НИК 421 е да подпомага командира и офицерския състав при нужда във вземането на ключови решения за безопасността на кораба. Във всеки един момент командващите плавателния съд могат да се посъветват с него за действие, възползвайки се от богатия му опит на човек, плавал из по-голямата част на световния океан. По време на рейса до Антарктида ролята на капитан Маринов е единствено спомагателна и крайните решения на борда винаги се вземат от командира капитан II ранг Николай Данаилов.

* * *

Корабният дневник на БТА: Запознаване с навигационните светлини на НИК 421

Международните правила за предотвратяване на сблъсъци в море изискват всеки кораб да бъде обозначен с навигационни светлини с различни цветове, които да предоставят информация за неговото състояние и посока на движение. НИК 421 не прави изключение.

„Когато слънцето залезе, съгласно морските правила за предпазване от сблъсък, сме задължени да запустем нашите ходови светлини. За нашите характеристики, параметри на кораба, ние запускаме една зелена светлина на десен борд, една червена светлина на ляв борд, една топова светлина (бяла) и една кърмова светлина (също бяла)“, обясни пред БТА старши помощник-командирът на НИК 421,

капитан III ранг Радко Мувевски.

„При заставане на котва се запуска друга – котвена светлина, а с нея и цялото палубно осветление, за да може корабът да бъде максимално осветен и забележим в котвената стоянка“, отбелязва той.

* * *

Ден 25

Атлантически океан, 20.01.2023 г.

В утрото на 20 януари българският военен научноизследователски кораб се намира на около 370 мили от точката в маршрута си, където ще пресече екватора и ще навлезе в Южния Атлантик.

Поддържайки курс на юг-югозапад, НИК 421 наблюдава водите над Средноатлантическия хребет, разположен по дължина на дъното на Атлантическия океан, където се срещат тектонските плочи на Африка и Южна Америка. В близост до екватора подводният хребет се разделя на Северноатлантически и Южноатлантически от падината Романш – третата най-дълбока падина в Атлантическия океан (7761 м).

* * *

Това е първото ми плаване и е доста голяма възможност, тъй като досега не сме имали подобен шанс. Преживяването е уникално. Това сподели пред БТА старшина I степен Димитър Манолов, курсант във Военноморското училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, който беше един от 23-мата курсанти, които плаваха със „Св. св. Кирил и Методий“ от Варна до Картагена. Манолов е трета година курсант във ВВМУ. Той се надява подобни практики с НИК 421 да бъдат включени в обучителните програми на висшето училище и занаят.

* * *

Учение за реагиране при атака на надводен противник



Ден 26

Атлантически океан, 21.01.2023 г.

Българският научноизследователски кораб е на около 160 мили от екватора в утрото на 21 януари. НИК 421 се придържа към курса си на юг-югозапад към Южна Америка със средна скорост от 9 възела през последните часове.

Старши помощник-командирът на НИК 421, капитан III ранг Радко Муевски, потвърди пред БТА, че корабът ще пресече екватора след по-малко от 24 часа.

„Св. св. Кирил и Методий“ ще се превърне в първия български военен научноизследователски кораб, пресякъл нулевия паралел. Първият кораб, пресякъл екватора под български флаг, е параходът „Родина“. Това става на 7 септември 1947 г. при рейс от Аден (Йемен) към Дърбан (Южна Африка) под командването на капитан Георги Дюлгерев, сочи справка на БТА в сайта на Параходство БМФ.

Понтонен сал за товара на антарктиците беше сглобен на палубата на „Св. св. Кирил и Методий“. Екипажът на българския военен научноизследователски кораб сглоби понтонен сал, който ще послужи за пренасяне на провизиите, строителните материали и оборудването, предвидени за българската антарктическа база на остров Ливингстън. Саловата конструкция е съставена от 135 пластмасови кубчета. Тя е широка 4,5 метра и дълга 7,7 метра, а максималната ѝ товароподемност е 12 тона. Оборудвана е с римове (метални пръстени) и кнехтове (приспособления за връзване), които спомагат за укрепване на товар отгоре ѝ, както и за издърпване чрез лодки, обясни пред БТА Стойко Господинов, главен боцман на НИК 421.

Когато корабът хвърли котва в залива Емона на остров Ливингстън, понтонният сал ще бъде свален с кран от лятната палуба на „Св. св. Кирил и Методий“, приводен и натоварен. Трансферът на товара ще бъде осъществен с работни лодки „Зодиак“ на българските антарктици, които ще издърпат сала до брега на метри от базата „Св. Климент Охридски“.

Ден 27

Атлантически океан, 22.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ пресече екватора в 03:19 часа корабно време (04:19 часа източноевропейско време) на 22 януари.

Преминването на екватора е връщане на България на морската карта, и то не само с квалифициран личен състав, който плава по чужди компании, а с това наистина нашият гържавен военноморски флаг да се развее отвъд екватора, отвъд видимия

хоризонт. По този начин ние отново, стъпка по стъпка, да възвърнем самочувствието си на морска нация. Това заяви пред БТА капитан II ранг Николай Данаилов, командир на кораба „Св. св. Кирил и Методий“.

Членовете на екипажа на българския военен научноизследователски кораб участваха в тържествено кръщение на екватора. Церемонията се проведе на бака на НИК 421 часове след като плавателният съд премина през нулевия паралел.

Моряците спазиха старите традиции и първо приветстваха повелителя на моретата и океаните Нептун и неговата благородна съпруга Амфитрита, докато владетелите заемаха местата си на импровизирани тронове. Събитието породило множество позитивни емоции у членовете на екипажа и укрепи още повече духа на борда.

Ден 28

Атлантически океан, 23.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ продължава да гържи курс на юг-югозапад към най-източните брегове на Южна Америка.

Въпреки че в ранните сутрешни часове на 23 януари НИК 421 беше поразлолян от 3 - 4 бала вълнение и полусилен вятър по носа откъм левия борд до 10 м/сек, корабът успява да поддържа средна скорост от 8,5 - 9 възела.

„Ако главните дизелгенератори са сърцето на кораба, то електропреносната мрежа е кръвоносната му система. Тя дава необходимото електрическо захранване, осигуряващо работата на механизмите. Когато това се случва, корабът е в движение, в експлоатация. Така можем да следваме и изпълняваме поставените ни задачи.“ Това заяви пред БТА капитан III ранг Стоил Попов, командир на сектор „Технически“ на българския военен научноизследователски кораб.

„Когато ми предложиха да стана част от екипажа на НИК 421 в мисията му до Антарктида, пред мен се откриха нови хоризонти. Видях възможност за разнообразие да изляза от рутинните задачи, с които се занимавах до този момент“, добави главният механик на кораба.

Ден 29

Атлантически океан, 24.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ продължава да плава в Южния Атлантик. В ранните часове на 24 януари НИК 421 се движи на траверс покрай бреговете на Бразилия край Ресифе.

Вливащото се от югоизток топло Гвианско тече-

ние, което се формира в най-стеснената част на Атлантика между Южна Америка и Африка, отне около половин възел от средната скорост на кораба, удряйки го неблагоприятно откъм левия борд. „Св. св. Кирил и Методий“ плава с около 8,5 възела, вълнението е от около 3 - 4 бала.

Ще отидем и ще се върнем всички здрави, в пълен състав. Това сподели с оптимизъм пред БТА старши лейтенант Петко Гинев, лекарят на борда на военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“. Извън експедицията до остров Ливингстън, в която се грижи за здравето на личния състав на борда на НИК 421, г-р Гинев работи в клиниката по ортопедия и травматология на Военномедицинска академия в София.

С изключение на вече преминала респираторна инфекция, в първите дни от плаването водещите оплаквания сред членовете на екипажа са разнообразни травми от люлеенето на кораба. „Най-банални ситуации – ритаме парпети, спъваме се по стълбите и от време на време се проявява морската болест, но и за това има хапчета, които облекчават състоянието“, споделя лекарят с усмивка на уста, вярвайки в благополучното завръщане екипажа на родна земя след експедицията до Антарктида.

Ден 30

Атлантически океан, 25.01.2023 г.

Капитан III ранг Христо Христов, щурман на „Св. св. Кирил и Методий“, сподели пред БТА, че в първите 30 дни от плаването не е имало големи изпитания, тъй като времето е благосклонно, но предупреждава, че най-невралгично ще е прекосяването на протока Дрейк.

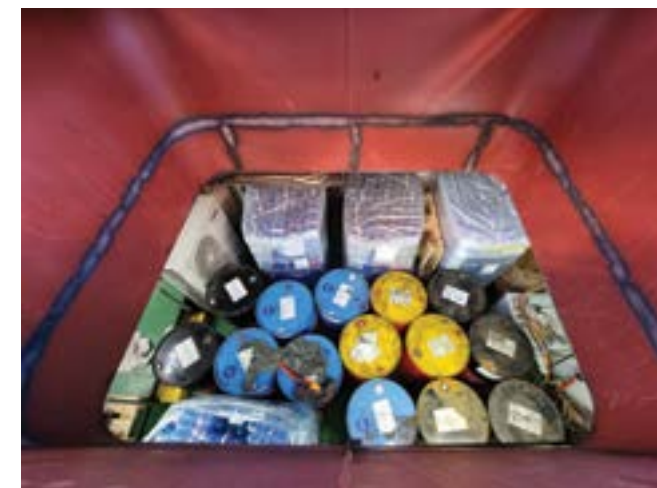
Протокият между Южна Америка и Антарктида има славата на мястото с най-бурните води на планетата. Като щурман на НИК 421 капитан Христов отговаря за безопасното преминаване на кораба през различни препятствия и придвижването му от Варна до остров Ливингстън, както и по обратния път.

Ден 31

Атлантически океан, 26.01.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб проплава над 4000 морски мили след тръгването си от Варна към Антарктида преди 31 дни.

Плавателният съд премина през Черно, Мраморно, Егейско и Средиземно море, пресече Атлантическия океан в най-тясната му точка между Африка и Южна Америка и прекоси Екватора, за да достигне до бразилските брегове край Салвадор в нощта



Поглед към трюма на НИК 421



Старши матрос Симеон Славов – боцман-такелажник, боядисва елементи от борда на НИК 421



Заради силния шум в машинното отделение екипажът използва антифони



Катер, осигуряващ пристанищен пилот в Мар дел Плата

на 25 срещу 26 януари.

НИК 421 продължава да се движи на юг-югоизток към Мар дел Плата в Аржентина. През последните часове корабът поддържа средна скорост от около 9 възела при слаб вятър от 4 - 5 метра в секунда откъм левия борт.

* * *

Най-нужни качества във военноморския флот са психическа издръжливост и решителност. Животът на военния кораб е изпълнен с повече динамика и трудности, както психически, така и физически. Решителността в ключови моменти е от първостепенна важност, тъй като може да спаси човешки животи и дори самия кораб. Това сподели пред БТА мичман Пламен Евтимов, курсант във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“, един от 23-мата курсанти, които бяха на учебна практика с военния научноизследователски кораб от Варна до Картахена.

Най-голямо предизвикателство по време на плаване е ограниченият кръг от хора, с които можеш да общуваш. От друга страна, разбирателството в този кръг от хора е ключово, тъй като дълго време споделят едни и същи неволи заедно, смята курсантът.

* * *

Ден 32

Атлантически океан, 27.01.2023 г.

В 32-рия ден от пътуването си към Антарктида „Св. св. Кирил и Методий“ се движи по график към втората си междинна спирка – Мар дел Плата. Това заяви пред БТА старши помощник-командирът на кораба, капитан III ранг Радо Миевски.

В предиобедните часове на 27 януари плавателният съд премина в близост до подводните хребети

Минерва и Роджърс, издигащи се на по-малко от 50 метра под морското равнище. За сравнение средната дълбочина на Атлантическия океан е 3646 метра.

* * *

Инсинераторът

Съгласно международната конвенция MARPOL 73/78 (Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби), българският военен научноизследователски плавателен съд е задължен да не замърсява морската среда с вредни вещества и различни типове отпадъци. Именно поради тази причина НИК 421 разполага на борда си с инсинератор, обясни пред БТА курсант главен старшина Рафаел Кънев, практикант на кораба по време на цялото му плаване до антарктическият остров Ливингстън.

„Преди да започнем изгарянето, най-важното нещо е разделното събиране на отпадъци. Хартията, металът, стъклото, пластмасата и хранителните отпадъци трябва да бъдат събирани отделно. В нашия инсинератор можем да горим хартия, пластмаса и хранителни отпадъци. Металът и стъклото са забранени за горене от конвенцията MARPOL, която се грижи за опазването на околната среда. Тя не позволява изгарянето на отпадъци, които съдържат по-тежки метални фракции“, отбеляза той.

Как става изгарянето?

Боклукът се събира разделно и се нарежда в камерата на инсинератора. От контролен панел се избира автоматичен или ръчен режим на работа. След това се пуска вентилатор, който се грижи за повишаването на вакууметричното налягане, което на свой ред спомага за по-лесното горене.

Температурата, която инсинераторът достига при горене на отпадъци, е 1200 градуса Целзий. Горенето продължава около 30 - 40 минути.

След като този процес приключи, а системата изстине, камерата се отваря и се почиства от пепелта. „Важно е да се отбележи, че пепелта се събира в отделен контейнер, а не се изхвърля зад борда. Тя се сдава на пристанище“, подчерта още Кънев.

* * *

Ден 33

Атлантически океан, 28.01.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ плава на около 60 морски мили източно от бреговете на бразилския щат Еспирито Санто в предиобедните часове на 28 януари. Това каза пред БТА старши помощник-командир, капитан III ранг Радо Миевски.

Придържайки се към курса си на юг-югозапад през Атлантическия океан, плавателният съд ще измине още около 50 мили до точка между столицата на Еспирито Санто – град Витория, и бразилското нефтеното находище „Пампо“, намиращо се навътре в континенталния шелф. Там „Св. св. Кирил и Методий“ ще направи поворота към Мар дел Плата.

* * *

Фактът, че сме стъпили здраво на остров Ливингстън, допринесе много за науката, а е всеизвестно, че именно тя е движещата сила в живота на хората. Това отбеляза пред БТА офицерски кандидат II клас Андрей Петров, служещ като вахтен офицер по навигацията на борда на българския военен научноизследователски кораб.

Извън мисията по оказване на логистична поддръжка на българската антарктическа база на остров Ливингстън, оф. канд. Петров е командир на моторен катер „Г. С. Раковски“ с бордови номер 221 във военноморската база във Варна. Два пъти е номиниран и избиран за наградата „Старшина на годината“ в категория „Офицерски кандидати“ от списание „Клуб Океан“.

* * *

Ден 34

Атлантически океан, 29.01.2023 г.

В сутрешните часове на 34-тия ден от пътуването „Св. св. Кирил и Методий“ увеличи средната си скорост на 11 възела, плавайки към Мар дел Плата. В 10:30 часа корабно време на 29 януари (06:30 часа местно и 11:30 източноевропейско) НИК 421 се намира на 33 морски мили югоизточно от нос Фрио и лагуната Араруама, поддържайки курс на 220° (юг-югозапад).

* * *

Детската ми мечта беше да стана военен. Съчетах я с любовта към морето и реших да стана корабен навигатор. Това заяви пред БТА главен старшина Евгени Мичев, курсант във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“. Той бе един от 23-мата курсанти, провели учебна практика на „Св. св. Кирил и Методий“ от Варна до Картахена. Преди всичко военнослужещият във флота трябва да е подготвен добре физически и да бъде психически устойчив, смята Евгени.

* * *

Ден 35

Атлантически океан, 30.01.2023 г.

Благоприятно време във водите на Южния Атлантук покрай бреговете на Южна Америка очаква българския военен научноизследователски кораб в остатъка от плаването му до Мар дел Плата. Това отбеляза пред БТА старши помощник-командирът на НИК 421, капитан III ранг Радо Миевски. В сутрешните часове на 30 януари „Св. св. Кирил и Методий“ се намира на малко над 900 морски мили от аржентинския пристанищен град.

* * *

Противопожарни средства на борда

Спазвайки правилата на Конвенцията за пожарна безопасност на корабите, българският военен научноизследователски кораб разполага с различни средства за предотвратяване и потушаване на пожари.

Лейт. Станислав Стефанов, офицер по логистика и горивно-смазочни материали и член на аварийната група за противопожарна безопасност на сектор „Технически“, обясни, че на борда на НИК 421 има няколко вида противопожарни средства.

Корабът е оборудван с преносими противопожарни средства – три типа пожарогасители, които са възледвуокисни, пенни и прахови пожарогасители. Наред с преносимите средства за противопожарна безопасност има и две стационарни системи – една с морска вода, използвана за охлаждане, в редки случаи и за гасене, и възледвуокисна обемна система, с която може да се гаси в цялото машинно отделение на НИК 421.

На борда на кораба са организирани една аварийна партия и една аварийна група. Постът на аварийната група за противопожарна безопасност на борда на „Св. св. Кирил и Методий“ разполага с противопожарно оборудване – огнеупорни облекла, фенери, въже, по което пожарникарят да подаде сигнал на колегите си, брадви, шлемове, както и аварийни дихателни апарати.

„Св. св. Кирил и Методий“ е изцяло оборудван и с датчици за ранно откриване на пожари, как-

то и с допълнителни двигателни апарати EEBD (Emergency Escape Breathing Devices) за бърза евакуация до 15 минути.

* * *

Ден 36

Атлантически океан, 31.01.2023 г.

В 36-ия ден от пътя си към Антарктида „Св. св. Кирил и Методий“ плава в Атлантическия океан на около 100 морски мили североизточно от най-голямата лагуна в Южна Америка – Лагоагос Патос в Бразилия. Лагоагос Патос се простира върху площ от над 10 000 квадратни километра южно от Порто Алегре – столицата на бразилския щат Рио Гранде до Сул.

Старши матрос Иван Неделчев, рулеви на НИК 421, сподели пред БТА, че плавателният съд продължава да се движи със скорост от 9 възела, придържайки се към курс 220° (юг-югозапад) към следващото пристанище според плана си – Мар дел Плата в Аржентина.

* * *

Визитата на българския военен научноизследователски кораб в Мар дел Плата е историческа – досега никога кораб, плаващ под български военноморски флаг, не е акостирал в Аржентина. Това заяви пред БТА капитан II ранг Николай Данаилов, командир на (НИК 421).

Официалното посещение на „Св. св. Кирил и Методий“ в Мар дел Плата е по покана на Военноморските сили на Аржентина, отбеляза той. По думите на капитан Данаилов Аржентина е държава, която винаги е помагала всеотдайно на България в сферата на полярните изследвания, а предстоящата визита ще спомогне още повече за укрепването на българо-аржентинските дипломатически контакти и външнополитически връзки.

* * *

Курсант Никола Липчев – практикант на борда на НИК 421 по време на цялото плаване



Ден 37

Атлантически океан, 01.02.2023 г.

На 1 февруари българският военен научноизследователски кораб се движи с около 8,5 възела към Мар дел Плата. „Корабът продължава да плава с направление 220 градуса покрай бреговете на Южна Америка. Скоро ще преминем в близост до териториалните води на Уругвай, но без да навлизаме в тях. След това ще се придвижим покрай Ла Плата – естуара, където се сливат реките Парана и Уругвай, преди да се вляят в Атлантическия океан“, поясни пред БТА старши помощник-капитанът на НИК 421, капитан III ранг Рагко Мувевски.

* * *

Товарът на борда на НИК 421 е здраво укрепен в случай на сурово време в пролива Дрейк

В очакване на по-сурови метеорологични условия по време на прекосването на пролива Дрейк товарът на борда на „Св. св. Кирил и Методий“ е здраво укрепен върху главната палуба. Това обясни пред БТА старши матрос Симеон Славов, част от палубната команда на плавателния съд. Водите в теснината между Атлантическия и Тихия океан, деляща Южна Америка от Антарктида, са сред най-бурните и най-опасните за мореплаване в целия свят.

Старши матрос Славов обясни, че част от материалната база се намира в „карго“ контейнери, закрепени към главната палуба с помощта на заключващи механизми. Палубната команда на НИК 421, чиято цел е да поддържа външния вид на кораба и да участва в товаро-разтоварните дейности на борда, е направила и допълнително укрепване на контейнерите чрез стоманирани въжета, захванати със скоби и обтегачи. Материалната част извън „карго“ контейнерите е фиксирана на главната палуба чрез текстилни колани с тресчотки



Разтоварване на НИК 421 във вечерни условия

(ръчни механични обтегачи), допълни Славов.

„Св. св. Кирил и Методий“ разполага с два бордови крана (всеки от тях с товароподемност от до 4 тона), с които материалната част ще бъде разтоварена, обясни още той. Когато корабът хвърли котва в залива Емона на остров Ливингстън, понтонният сал ще бъде свален с единия от крановете, приводнен и натоварен. Трансферът на товара до острова ще бъде осъществен с работни лодки.

* * *

Ден 38

Атлантически океан, 02.02.2023 г.

„Очаква се да пристигнем в Мар дел Плата в ранния следобед на 3-ти февруари“, заяви пред БТА командирът на българския военен научноизследователски кораб, капитан II ранг Николай Данаилов. В сутрешните часове на ден 38 от плаването към Антарктида НИК 421 е на по-малко от 300 морски мили от аржентинското пристанище.

Въпреки усилието се до 4 бала вълнение покрай най-широката част на Ла Плата, корабът дори успя да увеличи средната си скорост на 10 възела.

* * *

Когато научава за мисията до Антарктида, главен старшина Явор Стойнев, старши специалист по навигационни и комуникационни системи на НИК 421, се заинтригува веднага, усещайки, че ще има приключение, динамика, възможност да види Световния океан и да отиде до Ледения континент. Той отговаря за правилната работа на радиолокационните системи, електронната навигационна система ECDIS и GPS системите на кораба. Информацията, подадена от тези системи, подпомага навигаторите при ориентиране, нанасяне на точки с координати и определяне на курса на кораба.



Флотилен адмирал Боян Медникаров

* * *

Ден 39

Атлантически океан, 03.02.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ ще бъде посрещнат от пристанищен пилот и влекач при пристигането си в Мар дел Плата. „На една миля източно от нос Кабо Кориентес, посредством пилотски катер, на кораба ще се качи местен пилот. След като НИК 421 навлезе в пристанището на Мар дел Плата, маневрите му ще бъдат подпомогнати от влекач и ще застане на пирс във военноморската база в града“, обясни за БТА капитан III ранг Рагко Мувевски, старши помощник-командир на кораба.

* * *

Мар дел Плата, 03.02.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб пристигна в Мар дел Плата. Екипажът на кораба бе посрещнат от военен оркестър на официална церемония. Сред официалните гости бе флотилен адмирал проф. д.в.н Боян Медникаров – началник на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, Н. Пр. Стоян Михайлов, посланик на България в Аржентина, контраадмирал Марсело Тарапов, генерален директор на обучението и подготовката на Военноморските сили на Аржентина и участник в 12 полярни експедиции до Антарктида, представители на аржентинските военноморски сили, както и учениците от Българския антарктически институт.

В Мар дел Плата на борда ще се качат учени от Българския антарктически институт, както и логистици, тъй като предстои извършването на сериозна строителна дейност в българската база на Антарктида – трябва да се построи нова научна лаборатория. НИК 421 превозва провизии, строителните материали и оборудването за



Кухнята на борда на НИК 421 и старшина II степен Владимир Петров

базата. Като част от полярната мисия корабът транспортира до острова хранителни припаси, цимент, фундаменти за строежи, сандвич-панели, пречиствателна станция, офис-контейнер и други.

Ден 40

Мар дел Плата, 04.02.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ приема гориво и вода на пристанището в Мар дел Плата. Процесът се нарича бункироване.

На борда на кораба се качиха Тарапов и Михайлов. На борда е и Хуан Николау, пилот, който до Ливингстън и обратно до Мар дел Плата ще помогне на екипажа да преведе кораба през полярните води.

Военноморската база в аржентинския град Мар дел Плата беше домакин на пресконференция по повод сътрудничеството между България и Аржентина в областта на военноморското дело, полярните изследвания и логистиката.

На пресконференцията присъстваха началникът на Висшето военноморско училище във Варна – флотилен адмирал проф. Боян Медникаров, командирът на НИК 421 – капитан II ранг Николай Данаилов, контраадмирал Марсело Тарапов – генерален директор на обучението и подготовката на Военноморските сили на Аржентина, посланикът на Република България в Аржентина Н. Пр. Стоян Михайлов, посланикът на Аржентина в България Н. Пр. Алфредо Атанасоф, представител от името на Гийермо Кармона, гържавен секретар по въпросите за Малвинските острови, Антарктида и Южния Атлантук в Министерството на външните работи, международната търговия и изповеданията на Аржентина, български и аржентински журналисти, както и част от българските антарктици.

Флотилен адмирал Медникаров сподели, че насто-

ящото плаване на НИК 421 е осъществяване на една мечта на поколения български учени, а най-вече и на ръководителя на българското полярно общество проф. Христо Пимпирев. „Това нямаше да се случи без помощта на военноморските сили на Аржентина“, благодари Медникаров.

Отговаряйки на въпрос на БТА, контраадмирал Тарапов сподели, че през годините многократно е бил гост на българската полярна база „Св. Климент Охридски“ и е останал силно впечатлен от гостоприемството на българските антарктици, както и от саможертвите и отгадеността, с която те проправят път за науката на Ледения континент въпреки суровите условия там. Той определи полярното сътрудничество между България и Аржентина като топла приятелска преგრъдка.

Ден 41

Мар дел Плата, Аржентина, 05.02.2023 г.

Броени часове текат преди „Св. св. Кирил и Методий“ да отплава от военноморската база в аржентинския град Мар дел Плата. Правят се последните товарни дейности. Зареждат се провизии, хранителни стоки.

Ден 42

Атлантически океан, 06.02.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб плава към аржентинския нос Кабо Blanco със средна скорост от 8 възела по направление 210° юг-югозапад.

На 5 февруари в 18:00 часа местно време (23:00 часа българско време) научноизследователският кораб отплава от военната база в Мар Дел Плата.

Най-трудното за НИК 421 тепърва предстои, но корабът и екипажът са добре подготвени. Това заяви в интервю за БТА контраадмирал Марсело Тарапов, генерален директор на обучението и подго-

товката на Военноморските сили на Аржентина и участник в 12 полярни експедиции до Антарктида. „Плаването в антарктически води е много по-различно от плаването из останалите части на Световния океан. Най-вече защото налице е рискова съвкупност от различни природни явления“, предупреди контраадмирал Тарапов.

„Добре запознат съм с българската антарктическа програма, тъй като неколнократно съм посещавал българската база на острова – за пръв път през 1998 г., докато последният беше през 2017 г. Също така посетих София през 2015 г., както и Варна преди няколко месеца, където се запознах с повечето хора, участващи в проекта. Бях поканен да споделя антарктическият си опит с вашия екипаж. Също така командир Данаилов и старши помощник-командир Муевски участваха в обучение по плаване в полярни води в Аржентина. При нас те прекараха две седмици... Смятам че Данаилов и Муевски са много, много добре подготвени да плават към Антарктика. Корабът е готов за предизвикателството“, уверено сподели аржентинският офицер.

Ден 43

Атлантически океан, 07.02.2023 г.

В приятелска атмосфера на „Св. св. Кирил и Методий“ символично бяха подпечатани международните паспорти на пасажерите, качили се на борда на плавателния съд в аржентинското пристанище Мар дел Плата по пътя му към остров Ливингстън.

„Считам, че с печата на кораба, в името на добрата наука и взаимопомощта, пасажерите ще могат да пребивават на борда напълно спокойно“, сподели командирът на НИК 421, капитан II ранг Николай Данаилов. Той постави всеки печат върху страницата, изобразяваща създателите на българската писменост – св. св. Кирил и Методий, чиито имена носи корабът.

Българският военен научноизследователски кораб продължава плаването си към аржентинския нос Кабо Blanco. През днешния ден корабът се движи със средна скорост от около 10 възела по направление 210° юг-югозапад. Поддържайки тази добра скорост, плавателният съд изпреварва предвидения си график с три-четири часа, каза флотилен адмирал проф. Боян Медникаров, началник на Висшето военноморско училище във Варна.

Корабът се намира в зона с благоприятни метеорологични условия, но се очаква утре те да са по-тежки, тъй като от нос Хорн и южно от на-

стоящата локация на кораба се заражда циклон. Този циклон да се придвижи на североизток около 10 февруари, като се очаква корабът да остане в периферията му, придържайки се към маршрута си от 210° юг-югозапад по контурите на бреговете на Южна Америка.

Ден 44

Атлантически океан, 08.02.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ продължава да държи курс 200 градуса край бреговете на Аржентина, приближавайки се към точката за поворот край нос Кабо Blanco, провинция Санта Крус. Това сподели пред БТА командирът на НИК 421, капитан II ранг Николай Данаилов.

„Хубавото е, че преминаването през Дрейк ще стане точно към деня, когато сме го планирали – 11 февруари около обяд. Така можем да избегнем втория циклон, който има възможност да ни връхлети, предизвиквайки силно вълнение“, допълни капитан Данаилов.

„Св. св. Кирил и Методий“ ползва няколко системи за следене на метеорологичните условия, получавайки и ежедневна прогноза от контраадмирал Марсело Тарапов от Военноморските сили на Аржентина.

Ден 44

Атлантически океан, 08.02.2023 г.

На 8 февруари на борда на военния научноизследователски кораб се провежда учение за борба с пожари на ход.

„Св. св. Кирил и Методий“ в „ледена супа“ на фона на Южния залив на остров Ливингстън



Тренировката е част от борба за живучест на кораба (БЖК). БЖК може да бъде борба с пожари или борба с нахлуваща вода. В учението взеха участие палубната команда, която в подобни случаи действа като аварийна партия, както и аварийната група за противопожарна безопасност на сектор „Технически“.

Ден 45

Атлантически океан, 09.02.2023 г.

На 45-ия ден от плаването към Антарктида „Св. св. Кирил и Методий“ се движи с добра скорост и продължава да изпреварва графика си с няколко часа по пътя си към остров Ливингстън. Метеорологичните условия не са притеснителни, въпреки че се очаква временно вятърът да се обърне срещу посоката на движение. Това сподели пред БТА флотилен адмирал проф. Боян Медникаров.

Той заяви, че по навигационни разчети, в зависимост от скоростта корабът ще навлезе в протока Льо Мер, делящ аржентинската част на Огнена земя от остров Естагос, в следобедните часове на 10 февруари.

„Мисля, че добрите отношения, които България и Аржентина имат от много години насам, наред с факта, че България вече има свой собствен кораб, ще отворят нови врати и ще заздравят антарктическото ни приятелство, тъй като на Антарктида сътрудничеството значи всичко“, каза в интервю за БТА контраадмирал Марсело Тарапов, генерален директор на обучението и подготовката на Военноморските сили на Аржентина.

Всеки, който отива за пръв път на Ледения континент, се нуждае от съвети, за да се подготви за суровите условия, категоричен е Тарапов, съдейки по своите първи стъпки в полярното дело, които той предприема през 1988 година. „Добре е да разчиташ на някой с опит, който да ти разкрие проблемите, с които ще се сблъскаш, и да ти помогне с разрешаването им. Антарктида не е най-подходящото място да се учиш в момента. Времето е безпоощадно и ако направиш грешка, може дори да струва живота ти. Антарктида не е дамата, която ще ти прости, давайки втори шанс“, отбелязва той.

Ден 46

Атлантически океан, 10.02.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ ще навлезе в протока Льо Мер във вечерните часове на 10 февруари. Очаква се силен вятър от североизток, който да допринесе за голям крен (бел. ред. силно борбово

клатене). Това заяви пред БТА флотилен адмирал проф. Боян Медникаров.

НИК 421 се движи по разчет, поддържайки добра скорост от 8 - 9 възела.

В утрешния 11 февруари плавателният съд ще „легне“ на курс към остров Кинг Джордж (Южни Шетландски острови), излизайки на географската ширина на нос Хорн – най-южната точка от континенталната плоча на Южна Америка. Така НИК 421 ще навлезе в същинската част на протока Дрейк, а нос Хорн ще престане да го пази от западните течения, водещи посоката си откъм Тихия океан, допълни флотилен адмирал Медникаров.

„Св. св. Кирил и Методий“ разполага с пет стълба за постоянна комуникация

„В комуникационно отношение корабът е осигурен още отпреди началото на експедицията. По време на подготовката фирма „Орбител Кънект“ и Вишето военноморско училище подходоха находчиво и заедно успяхме да осигурим няколко стълба за постоянна комуникация.“ Това сподели пред БТА командирът на българския военен научноизследователски кораб капитан II ранг Николай Данаилов. „Основната ни комуникационна линия е спътниковата услуга чрез сателитната система VSat, която от „Орбител Кънект“ успяха да инсталират на борда и която ползваме ежедневно. Така имаме възможност да предаваме данни под формата на имейли, да черпим информация от глобалната мрежа, да разглеждаме метеорологични прогнози. Екипажът използва линията и за връзка, включително и видеоконферентна, със своите семейства, близки и приятели“, отбелязва той.

Друг комуникационен стълб за достъп до глобалната мрежа, е спътниковата мрежа на Iridium, която осигурява връзка дори и в най-лошите метеорологични условия, използвайки сателити, алокирани на ниска земна орбита. Третият стълб на комуникация, инсталиран на НИК 421, е един от най-разпространените в световното корабоплаване и осигурява комуникация в режим сателитна телефония чрез спътниковата мрежа на INMARSAT.

По отношение на навигационната безопасност „Орбител Кънект“ монтира и GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) терминал, който осигурява критична комуникация в случай на бедствие или авария на борда. „В Мар дел Плата монтирахме експериментално и оборудване на StarLink, което вече работи повече от успешно“, допълни Данаилов.



Българската база „Св. Климент Охридски“

Ден 47

Атлантически океан, 11.02.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб навлезе в същинската част на пролива Дрейк в 6:56 часа местно време (11:56 часа източноевропейско време) на 11 февруари. Това заяви пред БТА щурманът на кораба капитан III ранг Христо Христов.

„Св. св. Кирил и Методий“ прекоси 56-ия паралел, подминавайки географската ширина, на която е разположен нос Хорн – най-южната точка от континенталната плоча на Южна Америка. Плавателният съд поддържа добра средна скорост от 9,5 възела при курс 145 градуса.

Капитан III ранг Христов допълни, че корабът ще подходи така, че да заобиколи Южните Шетландски острови от изток и да премине през протока Брансфийлд, делящ архипелага от континенталната част на Антарктида, за да достигне до Южния залив на остров Ливингстън и залива Емона, където е разположена и българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“.

Антарктика е една ясна и точна природна лаборатория, която учените трябва да изследват, за да дадат своя дял в общото познание за това какво причинява човек на планетата и как щетите от неговото съществуване да бъдат минимизирани. Именно това е основната причина да изследваме Антарктика. Това сподели пред БТА хидробиологът, доц. Любомир Кендеров, участник в 31-вата българска антарктическа експедиция. Преподавателят в Биологическия факултет на Софийския университет „Св. Климент Охридски“ е участвал също в 27-ата и 28-ата българска антарктическа експедиция, както и в 4-тата турска полярна експедиция, реализирайки научни проекти, свързани с морската биология на Южния океан.

Съвместният проект на доц. Кендеров и доц. Райна Христова от Института по океанология към БАН е свързан с геоложките и биоложките из-

следвания на гънните екосистеми. В геоложката част на проекта теренен отговорник и работник е доц. Христова, която ще изследва седиментите на Южния залив на остров Ливингстън – размери на частиците, количествата органични вещества в тях, както и някои замърсители, които биха могли да бъдат намерени поради факта, че човешката дейност отдавна е преминала ледената бариера на Антарктика. Замърсяването на Ледения континент лесно се отличава от фона, тъй като условията там са кристално чисти.

Ден 48

12.02.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ ще премине 60-ия паралел до часове. Това съобщи пред БТА флотилен адмирал Боян Медникаров.

НИК 421 се движи през пролива Дрейк с добра скорост от 9 възела при сравнително благоприятни условия. Преминавайки 60-ия паралел, корабът ще навлезе в географския регион Антарктика. Антарктика обхваща континента Антарктида, както и водите и островните групи в Южния океан, разположени на юг от Антарктическата конвергенция. Антарктическата конвергенция е линията, опасваща Антарктика, където южните студени антарктически води потъват под сравнително по-топлите северни води.

Три са главните предизвикателства при изграждането на фундаментите от бетон на новия лабораторен блок в българската антарктическа база на остров Ливингстън. Това отбелязва пред БТА Олег Василев от Българския антарктически институт, специалист по проектиране на бетонови състави, физик и участник в 31-вата българска антарктическа експедиция като строител и логистик. Василев отговаря за построяването на основите на новия лабораторен блок в българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“. Едноетажната сграда ще се издига върху 32 фундаментни

стъпки. 15 от тях вече бяха положени по време на 30-ата антарктическа кампания, което значи, че сега остава да се издигнат останалите 17.

„Антарктика създава сложна среда за изграждане на бетон и съхраняването на неговите механични показатели по начина, по който тези показатели са залегнали в строителния план“, обясни специалистът. Според него основните предизвикателства произтичат от многобройните цикли на замръзване, химическата агресия от близостта на морето, както и геометрията на бъдещата сграда, която е проектирана да се самопочиства от натрупващи се пресни.

Ден 49

13.02.2023 г.

В 08:00 часа местно време (13:00 часа източно-европейско време) „Св. св. Кирил и Методий“ се движи в пролива Брансфийлд, на траверс от залива Кинг Джордж на остров Кинг Джордж (Южни Шетландски острови). Това заяви за БТА щурманът на кораба, капитан III ранг Христо Христов. НИК 421 поддържа средна скорост от около 8 възела и ще достигне до остров Ливингстън в следващите часове на 13 февруари (местно време).

Българският научноизследователски кораб пусна котва на антарктическия остров Ливингстън в 18:44 ч. местно време (23:44 ч. българско време). Плавателният съд акостира по график и при добри атмосферни условия.

„Радвам се, че преходът мина успешно, времето беше благосклонно към нас и съм изключително благодарен на морските стихии в тази посока“,



Корабният лекар Петко Гинев и логистикът от БАИ Олег Василев

заяви капитан II ранг Николай Данаилов. „Когато се подхожда към океана и към морето с уважение, винаги резултатът е налице“, допълни той.

Първата група полярници – логистиците, бяха свалени успешно на остров Ливингстън в Антарктида, след което започна разтоварна дейност на част от материалите за българската база „Св. Климент Охридски“. Разтоварването става чрез крана на кораба, както и с лодки „Зодиак“. Помощ оказва и група испански полярници от съседната база „Хуан Карлос Първи“. Очаква се операцията да продължи и през нощта.

Ден 50

Остров Ливингстън, Антарктида, 14.02.2023 г.

Антарктици и журналисти от борда на българския научноизследователски кораб слязоха на брега на остров Ливингстън.

Продължават товаро-разтоварните дейности към българската антарктическа база. Сваля се материална част, изнасят се отпадъци, за да няма празен курс с лодките „Зодиак“. Логистиците, които обслужват лодките, ще работят през целия ден.

Групата ни бе посрещната от група лобопитни пингвини – полицаи, които са в период на смяна на перушината. Избягваме да ги безпокоим, защото в този период не плуват и са по-летаргични, докато сменят перушината си.

Завърши първият етап от товаро-разтоварните дейности на остров Ливингстън след пристигането на българския военен научноизследователски



Обща снимка на част от екипажа при пускането на котва в Южния залив при българската база на остров Ливингстън на 13 февруари



Ушат тюлен

кораб. Това сподели пред БТА флотилен адмирал проф. Боян Медникаров.

При операцията НИК 421 запаси българската антарктическа база с гориво, храна и други консумативи, но също така подпомогна с материална част и съседната испанска база „Хуан Карлос I“. Както антарктическите традиции на сътрудничество повеляват, на 13 и 14 февруари екипажът на „Св. св. Кирил и Методий“, български и испански полярници работиха рамо до рамо, за да си помогнат взаимно с трансферните дейности до брега.

Българско-испанското приятелство в Антарктика, което датира отпреди повече от 30 години, не приключва готук в рамките на настоящата родна експедиция до Ледения континент. НИК 421 прие на борда си един испански антарктик от базата „Хуан Карлос I“ и вече се подготвя за преход до съседния остров Дисепшън в утрото на 15 февруари. На Дисепшън е разположена друга испанска полярна база – „Габриел де Кастия“, където корабът ще разтовари провизиите и строителните материали, които превозва от град Картахена (Испания).

Ден 51

15.02.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб тръгна за остров Дисепшън тази сутрин.

Пред БТА гл. старшина Никола Липчев, практикант по време на цялото плаване до Антарктика, сподели, че има силно възмущение между 4 и 5 бала, течението е от запад-югозапад, а вятърът е източен със скорост 12 метра в секунда.

„Св. св. Кирил и Методий“ достигна бреговете на остров Дисепшън. Екипажът хвърли котва около 9:45 часа местно време. Започват товаро-разтоварните дейности към испанската база „Габриел де Кастия“.

Българският военен научноизследователски кораб напусна вътрешния залив на остров Дисепшън, след като подпомогна испанската полярна база „Габриел де Кастия“. НИК 421 вдигна котва малко преди 17:00 часа местно време, отправяйки се обратно към съседния остров Ливингстън.

От Дисепшън българският кораб качи на борда си и група испански учени, които ще транспортира до „Хуан Карлос Първи“ и до остров Кинг Джордж.

Ден 52

16.02.2023 г.

НИК 421 се върна на остров Ливингстън, където пусна котва в 21:30 часа местно време и качи на борда си втората група испански полярници от базата „Хуан Карлос Първи“, както и българските журналисти, слезли на 14 февруари при българската база „Св. Климент Охридски“.

В 05:30 часа местно време българският военен научноизследователски кораб се снесе от котва в Южния залив на остров Ливингстън и извърши преход до плажа Байърс, за да прибере испански учен оттам. Това каза пред БТА флотилен адмирал проф. Боян Медникаров.

„Тази сутрин в 05:30 часа „Св. св. Кирил и Методий“ се снесе от котва и извърши преход до плажа Байърс на остров Ливингстън при доста сложни хидрометеорологични условия. След като бе установена връзка с хората, които се намират на този плаж, беше спусната лодка с испански водач и негов асистент, които подхожиха към брега, за да евакуират учен, намиращ се на острова“,

Ден 53

17.02.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ акостира на остров Кинг Джордж, където в ранните сутрешни часове на 17 февруари остави група български пасажери – флотилен адмирал проф. Боян Медникаров, Кирил Кандиларов – съсобственик на медицински лаборатории „Кандиларов“, и журналисти от различни медии, които пътуваха с кораба от Мар дел Плата в Аржентина до българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън. НИК 421 превози до Кинг Джордж и група испански учени от полярните станции „Хуан Карлос Първи“ и „Габриел де Кастия“.

Вечерта преди да напуснат кораба, пасажерите бяха удостоени от командира на кораба капитан II ранг Николай Данаилов с грамоти за успешно преминаване през пролива Дрейк.



Предверието на Основната къща на българската база – бар Шакълътън. По стените са окачени снимки от всички български антарктически експедиции



Интериорът на „Куцото куче“ – първата постройка от българската база на остров Ливингстън



Българската база „Св. Климент Охридски“

Българският военен научноизследователски кораб прие последната група от седем български полярници, които са част от 31-вата българска антарктическа експедиция. Драгомир Матеев, Снежана Русинова, Петя Орозова, Невян Симеонов, Тихомир Стефанов, Александър Недялков и Чавдар Желев се качиха успешно на борда на НИК 421 от остров Кинг Джордж около 11:00 часа местно време на 17 февруари след трансфер с лодка „Зодиак“. Българският кораб прие на борда си още деветима испански и двама канадски антарктици, за да ги откара до полярните бази на Испания на остров Ливингстън („Хуан Карлос Първи“) и остров Дисепшън („Габриел де Кастия“).

**Ден 54
Остров Ливингстън, Антарктика, 18.02.2023 г.**

Морските гънни седименти може да се разглеждат като колектор, улавящ следите на антропогенно замърсяване. Това заяви в интервю пред БТА морският геолог доц. Райна Христова от Института по океанология към Българската академия на науките. Доц. Христова е част от 31-вата българска антарктическа експедиция и ще изследва морските гънни седименти в акваторията на остров Ливингстън.

Проектът, в който доц. Христова участва съвместно с хидробиолога доц. Любомир Кендеров, е интегрирано изследване на компонентите седимент, биота и води в океанската екосистема в литоралната зона на българската антарктическа база на остров Ливингстън. Проектът е двукомпонентен – съчетава биоложки и геоложки изследвания. Той е двугодишен и стартира тази година.

**Ден 55
Остров Ливингстън, Антарктика, 19.02.2023 г.**

Българският научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ извърши нов преход до испанската база „Габриел де Кастия“ на остров Дисепшън късно на 18 февруари. Целта е да се разтовари остатъкът от материалната част за базата. Това трябваше да се случи още предишния ден, но метеорологичните условия не позволиха крановете на борда да разтоварят поради опасности от силно залюляване на товарите.

Работната дейност ще бъде извършена днес. После корабът се връща обратно на остров Ливингстън, за да осигурява българската база „Св. Климент Охридски“.

Членове на екипажа на българския военен научно-

изследователски кораб посетиха аржентинската антарктическа база „Дисепшън“ на 19 февруари. Командирът на НИК 421 – капитан II ранг Николай Данаилов, капитан-лейтенант Димитър Бахчеванов, старши лейтенант г-р Петко Гинев, както и аржентинският лоцман Хуан Николау, бяха посрещнати лично от командира на полярната станция подполковник Хуан Пауло Ескобедо.

На срещата бяха обсъдени бъдещи възможности за сътрудничество между полярните бази „Св. Климент Охридски“ и „Дисепшън“ в сферата на научноизследователските дейности.

Командир Данаилов благодари на служителите в базата за гостоприемството и оказаното уважение. Също така капитанът подари на Ескобедо плакет на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна като символ на добротото сътрудничество между полярните програми на България и Аржентина, докато лекарят на „Св. св. Кирил и Методий“ – г-р Гинев, зарадва аржентинските полярници с домашен български мед и няколко традиционни вида сушено месо.

**Ден 56
Остров Дисепшън, Антарктика, 20.02.2023 г.**

Българският военен научноизследователски кораб вдигна котва от вътрешния залив на остров Дисепшън в 08:00 часа местно време на 20 февруари и се отправи обратно към българската полярна база „Св. Климент Охридски“ на съседния остров Ливингстън.

В 10:00 часа НИК 421 плава към острова при благоприятни метеорологични условия.

Наред с плавателните съдове, осигуряващи действащите полярни бази на Испания („Габриел де Кастия“) и на Аржентина („Дисепшън“), пасажерски кораби често навлизат през тесния проток Меха на Нептун, за да обиколят големия вътрешен залив на вулканичния остров Дисепшън. Късчесто земя, приело формата на подкова след поредното изригване на Порт Фостър, привлича туристи от цял свят с многобройните популации на пингвини и тюлени, но най-вече с горещите си извори и изоставени постройки в по-малкия Залив на китоловците (Whalers Bay).

Закътан в калдерата на Дисепшън, Заливът на китоловците тази призрачни спомени от отминали времена. Човешкото присъствие на острова води началото си от 1911 година, когато норвежката компания Hvalfangerselskabet Nestor A/S построява китоловна станция край широката плажна ивица от черен вулканичен пясък, опасваща залива. Ог-

ромните съоръжения за топене и съхранение на китова мас се използват активно до 1931 година, когато суровината рязко се обезценява.

**Ден 57
21.02.2023 г.**

Тежки метеорологични условия в сутрешните часове на 21 февруари спряха разтоварването на последната част от материалите на борда „Св. св. Кирил и Методий“, предназначени за българската антарктическа база на остров Ливингстън. Плавателният съд е спуснал котва в Южния залив на острова на по-малко от километър от плажа на станцията.

Около 08:30 часа местно време логистичният екип на антарктиците и палубната команда на НИК 421 успяха да разтоварят успешно палет с цимент с една от работните лодки на базата, но усилващите се пориви на вятъра и вълнението създадоха рискове за по-нататъшно прогължаване на дейността. Поривите на вятъра се усилват, достигайки скорост до 20 м/сек. Беше отменено планираното спускане на понтонния сал, с който на брега да бъдат пренесени преса за метал и метални отпадъци, пречиствателна станция, както и тръби за водоснабдяване и канализация.

Към момента работата на терен е прекратена до второ нареждане.

Наличието на оперативен кораб, който да осигурява практиката на едно морско учебно заведение, е ключов фактор за качеството на учебния процес в него, от години мечтаем за такъв кораб. Това каза в интервю за БТА флотилен адмирал проф. Боян Медникаров.

„Дълги години ние сме мечтали за такъв кораб, дълги години сме търсили различни компенсационни механизми. Във ВВМУ създадохме един от най-модерните комплекти от симулатори в света, компенсирайки го известна степен липсата на такъв кораб досега. Поглеждайки назад в миналото, можем да кажем, че поне два от нашите образователни проекти за обучение на чуждестранни кадри, най-вече за Военноморските сили, не са се случвали именно поради тази причина – че ние не разполагахме със собствен учебен кораб, на който да организираме подготовката на обучаващите се“, сподели Медникаров.

„Удовлетворени сме от факта, че успяхме да създадем тази модерна платформа „Св. св. Кирил и Методий“ като учебен кораб и, разбира се, наред с логистичното осигуряване на научните изследвания, ние използваме активно кораба и за обучение“,

подчерта мой.

* * *

Логистичният екип на българските антарктици и военният екипаж на научноизследователския кораб „Св. св. Кирил и Методий“ възобновиха товаро-разтоварните дейности край българската полярна база „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън. В късните следобедни часове на 21 февруари метеорологичните условия се нормализираха.

* * *

Ден 58

Остров Ливингстън, Антарктика, 22.02.2023 г.

Лоши метеорологични условия затрудняват разтоварването на материалите от борда на военния научноизследователски кораб, предназначени за българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“. Плавателният съд е спуснал котва в Южния залив на острова.

Заради тежките метеорологични условия един товарен контейнер не може да бъде пренесен до брега с понтонния сал. Силните пориви на вятъра и вълнението създават рискове за по-нататъшно продължаване на дейността. Обстановката се усложнява и от откъснати айсберги от ледника, който периодично се руши. Те се пръскат из Южния залив, където е българската база, и образуват ледена супа.

* * *

Ден 59

Остров Ливингстън, Антарктика, 23.02.2023 г.

Рибите в Антарктика могат да послужат като индикатор за глобалните промени в климата и какво отражение имат те върху околната среда. Това отбеляза в интервю за БТА доц. Тихомир Стефанов от Националния природонаучен музей в София, който е част от 31-вата българска антарктическа експедиция.

Проектът на доц. Стефанов изследва хипотезата, че активното топене на ледниците в Антарктика оказва пряко влияние върху поведението на рибите и върху начина им на хранене. Ученият използва Джонсън Док, залив от затворен тип, намиращ се в близост до българската полярна база „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън, като естествена лаборатория.

* * *

Целият товар от „Св. св. Кирил и Методий“, предназначен за българската полярна база, вече е разтоварен на брега край станцията. Днес последно с понтонния сал беше пренесен товарният контейнер, който вчера остана на кораба заради лошото време. Това сподели за БТА Драгомир Матеев, ръ-

ководител на логистичната и научна дейност в Българския антарктически институт.

* * *

Ден 60

24.02.2023 г.

Изграждането на фундаментите от бетон на новия лабораторен блок към българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън върви по график въпреки променливите метеорологични условия.

През последните три дни антарктици и военни от екипажа на българския научноизследователски кораб работят заедно, успявайки да положат общо 15 от 17-те оставащи фундаментни стълпки, които трябва да бъдат изградени.

Днес трябва да бъдат излети и последните две бетонни стълпки.

* * *

Ден 61

25.02.2023 г.

Разчиства се скрап, депониран през годините на плажа пред българската антарктическа база на остров Ливингстън, научи БТА от Драгомир Матеев, ръководител на логистичната и научната дейност на Центъра за полярни изследвания.

Според правилника за вътрешния ред в полярната станция събирането на отпадъци се извършва разделно. Органичните и битовите вече се изгарят в инсинератор, доставен в базата преди дни от военния научноизследователски кораб. Металните и стъклени отпадъци се депонират и се извозват извън антарктическия регион за обработка.

През последните години поради липса на собствен транспорт за обратно извозване, по време на родните полярни експедиции до Антарктика се е натрупало голямо количество метални отпадъци, сред които стари варели за съхранение на горива за базата, електрически генератори и акумулатори, чийто жизнен цикъл е приключил, бутилки за пропан-бутан и други. Отпадъците на плажа все още не са извозени, но това ще се промени с наличието на НИК 421, който при връщането си към България ще натовари голяма част от натрупалия се скрап. „Извършвайки тази екологична операция, ние споделяме за запазването на уникалната природа на Антарктика. С примера, който показваме, задаваме посока, която да бъде следвана в следващите години“, отбеляза капитан Данаилов.

* * *

Ден 62

Остров Ливингстън, 26.02.2023 г.

Завърши процесът по изграждането на фундаментите от цимент на новостроящия се лаборато-



Подпомагане на испанските учени от база „Хуан Карлос I“

рен блок на българската антарктическа станция „Св. Климент Охридски“.

Новостроящото се съоръжение ще разполага с три броя лаборатории, дневна част с място за презентации, библиотека, сектор за почивка, работна зона, четири спални с по две легла, две бани, както и необходимите складови и технически помещения.

* * *

Акцията по разчистването на скрапа от плажа пред българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“ продължава. На 26 февруари част от металните отпадъци бяха натоварени на борда на „Св. св. Кирил и Методий“.

Чрез понтонен сал, теглен от две лодки, бяха пренесени два дизел-генератора за електричество, моторна шейна, както и около 50 пресовани варела.

* * *

Ден 63

Остров Ливингстън, 27.02.2023 г.

Когато човек види снимка на Антарктида, на ледници, обикновено си представя един застинал, студен и неподвижен свят, но всъщност не е точно така. Ледниците имат свой живот – те живеят, развиват се и се движат. Съвсем малки промени в температурата могат значително да променят тяхната скорост на топене. Това сподели пред БТА геофизикът и глациолог Васил Гурев от Физическия факултет на Софийския университет, дългогодишен член на Българския антарктически институт и участник в 31-вата българска антарктическа експедиция. В рамките ѝ Гурев работи по двугодишен проект за комплексни геофизични изследвания на ледници в района на Южния залив и българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“. Ръководител на проекта е гл. ас. д-р Гургана Георгиева, която вече завърши полевата си



Хидро-биологът Весела Евтимова изследва сладководните екосистеми около остров Ливингстън

работа на остров Ливингстън.

* * *

Българският военен научноизследователски кораб оказва помощ на група бедстващи антарктици от испанската полярна база „Хуан Карлос Първи“, съседна на българската база на остров Ливингстън. Няма пострадали при случая – 14-те полярници от испанската станция, сред които и двама канадски учени, бяха успешно прибрани на борда на НИК 421 от плажа край нос Хана Пойнт, където са правели изследвания, научи БТА от мястото на събитието.

До намесата на българския плавателен съд се стигна след подаден сигнал за спукване на една от двете надуваеми лодки на испанската група и невъзможност за проплаване на 7-те мили от Хана Пойнт до „Хуан Карлос Първи“ с втората лодка заради влошени метеорологични условия в Южната част на острова – силен вятър и бурно море. Командирът на „Св. св. Кирил и Методий“ капитан II ранг Николай Данаилов реагира и отзова членовете на екипажа на кораба, които в този момент помагаша на българските антарктици в родната база, прибирайки ги обратно на борда, за да се вдигне котва и да се помогне във възникналата ситуация. Час по-късно НИК 421 достигна залива край Хана Пойнт и спусна работна лодка, която помогна за трансфера на испанските полярници от брега. Двете лодки на испанците също бяха спасени, след като бяха качени на палубата на „Св. св. Кирил и Методий“ чрез бордови кранове.

Качвайки се на борда на кораба, антарктиците от испанската база, прекарвали над 10 часа с термоизолационни животоспасяващи костюми на плажа край Хана Пойнт, благодариха на екипажа на българския кораб за оказаната помощ. 14-те души ще бъдат откарани обратно до базата им „Хуан Кар-

лос Първи“.

Ден 64

Остров Ливингстън, 28.02.2023 г.

На 28 февруари българският военен научноизследователски кораб прие товар на турската програма за полярни изследвания в духа на международното антарктическо сътрудничество. НИК 421 качи на борда си два палета с общо тегло от около 600 килограма, съдържащи техническо оборудване и научни проби. Това сподели пред БТА старши помощник-командирът на плавателния съд, капитан III ранг Радко Муевски.

Материалите бяха предадени от частния чилийски кораб „Бетанзос“, нает от турската полярна програма. Товаро-разтоварната операция беше извършена от палубната команда на НИК 421 и от трима души екипаж в работна лодка на „Бетанзос“, спусната на вода за целта.

Българските антарктици са в очакване на новия си дом – лабораторен блок с три корпуса ще се издигне върху Песяков хълм на остров Ливингстън, за да стане част от родната полярна база „Св. Климент Охридски“.

Новият лабораторен блок ще представлява едноетажна сграда с разгъната площ от 355 кв. м. Ръководител на проектантския екип на новия лабораторен блок е арх. Пенка Станчева. Сградата трябва да бъде завършена до 2 - 3 години, като средствата ще бъдат осигурени по Националната пътна карта за научна инфраструктура, финансирана от Министерството на образованието и

науката.

Ден 65

Велико Търново, 01.03.2023 г.

Българските антарктици развълнуваха ученици от Велико Търново, като отговориха на техни въпроси със съдействието на пратеника на БТА на антарктическата мисия Константин Карагьозов. В началото на годината петокласниците от СУ „Владимир Комаров“ влизат в ролята на географ-репортери, проследяващи пътя на българския военен научноизследователски кораб от Варна към Антарктида. Децата четат ежедневно кореспонденциите на Константин Карагьозов в корабния дневник на БТА и постепенно у тях възникват въпроси. Поощрени от своята учителка по география Веселка Василева, те изпратиха писмо до БТА, в което поставиха своите въпроси, свързани с живота на изследователите по време на пътуването на кораба и в базата, с възможностите за спорт и менюто на екипажа.

Точно на 1 март видеоотговорите на въпросите им към екипа от български антарктици на остров Ливингстън пристигнаха в училището. Децата очакваха с нетърпение този ден, който се превърна в празник за тях, разказа класната им ръководителка Зорница Кънчева. На всеки от въпросите учениците получиха компетентни отговори, илюстрирани с видео и обръщение от българските антарктици. В края на видеокореспонденцията децата бяха развълнувани от топлото отношение, от богатата информация, както и от обещанието на Константин Карагьозов след края на експедицията и ус-

пешното завръщане той да се срещне лично с тях и да им разкаже още подробности от пътешествието и научноизследователската работа.

Ден 66

Остров Ливингстън, 02.03.2023 г.

Има данни от изминалата 2022 година, според които по-голямата част от езерата в Антарктика поглъщат въглероден диоксид, но предстои да се анализират данните и от втората проектна година, което ще ни даде финален отговор на този въпрос. Това сподели пред БТА гл. ас. г-р Весела Евтимова, хидробиолог в Института по биоразнообразие и екосистемни изследвания към БАН и участник в 31-вата българска антарктическа експедиция. Двугодишният проект с международно участие, който гл. ас. г-р Евтимова ръководи, изследва функционирането и адаптациите на сладководни екосистеми и организмите, които се срещат в тях, в условията на екстремни полярни условия, включително в условията на интензивна ултравиолетова радиация.

„Изследването се състои от няколко компонента. Единият е свързан с измерването на въглероден диоксид в езера на остров Ливингстън. Това става с помощта на измервателни камери, които ни дават информация дали езерата приемат или отделят въглероден диоксид. Другата задача е обвързана с изследване на организмите, които живеят в тези езера, докато третата е свързана с изучаване на техните механизми да оцеляват в подобни екстремни условия“, обясни хидробиологът.

Ден 67

Остров Ливингстън, 03.03.2023 г.

На българската полярна база текат финални товаро-разтоварни дейности, след като НИК 421 се завърна в Южния залив на остров Ливингстън. Наред с това тече подготовка за зазимяването на базата и напускането ѝ до началото на следващото антарктическо лято.

След като утре прибере на борда си цялата останала група полярници на базата „Свети Климент Охридски“, се очаква вдругиден корабът да потегли обратно към дома.

Ден 68

Остров Ливингстън, 04.03.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ ще вдигне котва в 00:00 часа на 5 март местно време (05:00 часа българско време) от Южния залив на остров Ливингстън. До края на 4-ти март НИК 421 ще качи на борда си всичките 26 български антарктици, които все

още се намират на Ливингстън. В последния ден от престоя си на острова в рамките на 31-вата експедиция родните полярници извършват интензивна подготовка по зазимяване на базата. Различна техника, оборудване и провизици трябва да бъдат правилно складираны, за да не бъдат изложени на суровите метеорологични условия в Антарктика по време на настъпващата зима там. На борда на кораба беше натоварен и багажът на антарктическата група.

Ден 69

Остров Ливингстън, 05.03.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб вдигна котва в 01:30 часа на 5 март местно време (06:30 часа българско време) от Южния залив на остров Ливингстън, където е разположена българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“.

От Ливингстън НИК 421 ще държи курс към Пунта Аренас в Чили, където ще остави българските полярници, които ще се приберат в България със самолет след няколко прекачвания от Южна Америка. От Пунта Аренас корабът и екипажът пък ще поемат обратно през Магелановия проток към Мар дел Плата в Аржентина, откъдето ще се отправят обратно през Атлантика, Средиземно, Егейско, Мраморно и Черно море към Варна.

Навърх националният празник Трети март, ден преди края на 31-вата българска антарктическа експедиция, родните полярници завършиха строителството на временен преместваем обект за складиране и поддръжка на технически средства като част от базата „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън. Пренебрегвайки суровите метеорологични условия, строители, логистици и учени успяха да издигнат постройката, преди да отплават към Пунта Аренас.

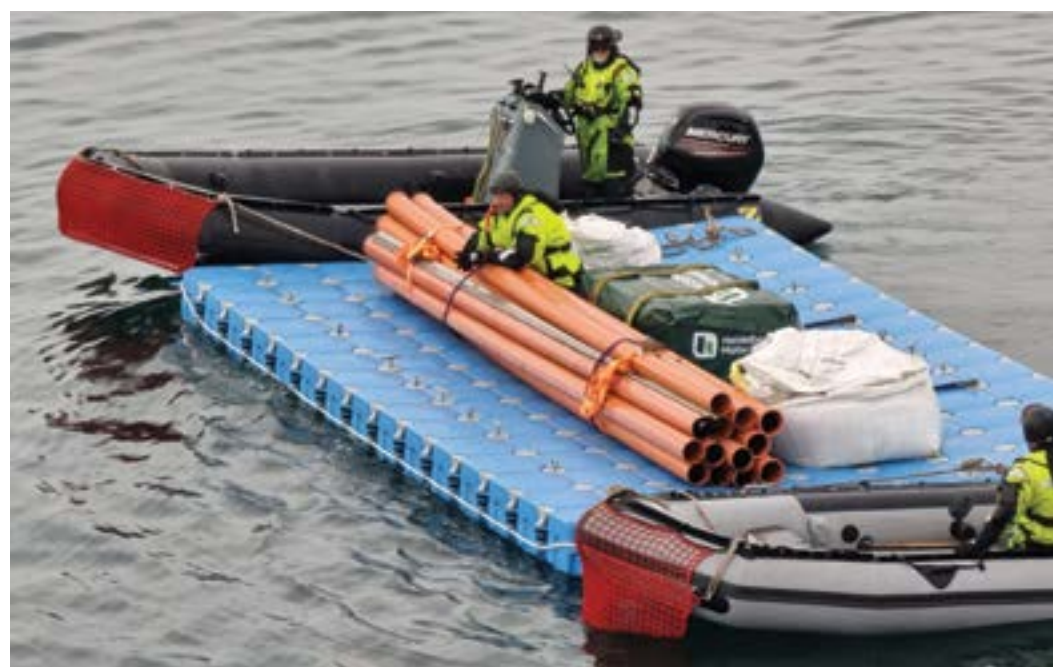
Родните полярни експедиции откъд 60-ия паралел се провеждат по време на антарктическото лято, а през останалата част от годината – от март до ноември базата „Св. Климент Охридски“ е зазимена, което създава нужда от помещения за съхранение на техниката до следващия сезон.

Ден 70

Атлантически океан, 06.03.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб напусна географския регион Антарктика, преминавайки от северната страна на 60-ия паралел около 02:30 часа на 6 март.

НИК 421 се движи през пролива Дрейк с курс от



Понтонният сая пренася цимент и тръби към остров Ливингстън

Южношотландските острови към пристанището Пунта Аренас в Чили със скорост от около 8,5 възела при вълнение от 4 - 5 бала. Корабът ще навлезе в Магелановия проток откъм Атлантическия океан.

Ден 71

Пролив Дрейк, 07.03.2023 г.

В 06:30 часа местно време на 7 март (11:30 часа българско време) „Св. св. Кирил и Методий“ продължава плаването си през пролива Дрейк, държейки курс 325° (север-северозапад) към протока Лъо Мар, от който го делят около 100 морски мили. Това каза пред БТА щурманът на плавателния съд – капитан III ранг Христо Христов.

Въпреки вълнението от около 4 бала и западен вятър с пориви до 13 м/сек НИК 421 поддържа добра скорост от 9,5 възела към чилийското пристанище Пунта Аренас.

В следобедните часове на 6 март „Св. св. Кирил и Методий“ преодоля силно вълнение от 6 - 7 бала в пролива Дрейк.

Малко преди българският военен научноизследователски кораб да вдигне котва от Южния залив на остров Ливингстън в нощта на 4 срещу 5 март, по време на лов на риби за изследвания членове на 31-вата родна експедиция до Антарктика се натъкнаха на лобопитен морски обитател – морска звезда от вида *labidiasterannulatus*.

Доц. д-р Петя Орозова, микробиолог и ръководител на Националната референтна лаборатория за болести по риби, двучерупчести мекотели и ракообразни, която е сред участниците в 31-вата родна експедиция до Ледения континент, обясни пред БТА, че *labidiasterannulatus* е типичен представител на антарктическият морски свят и Южния океан. Това е морска звезда, живееща на дълбочини от 30 до 400 метра. Тя е ловец, хранец се с амфиподи, гребни риби, планктон, крил и др.

Видът *labidiasterannulatus* е лобопитен с това, че не е с пет лъча, както повечето морски звезди, а до края на живота си може да се сдобие с до 50 лъча и да достигне размери от 60 - 70 см в диаметър. С няколко от лъчите си създаването се закрепва за субстрат на морското дъно – скали или корал, докато с останалите, които се реят свободно във водата, то улавя плячката си, допълни доц. д-р Орозова.

Ден 72

Магеланов проток, 08.03.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ навлезе в Магелановия

проток откъм Атлантическия океан в 19:00 часа местно време (24:00 часа българско време на 8 март).

Около 21:00 часа местно време на борда на плавателния съд ще се качи чилийски пристанищен пилот, който да подпомогне екипажа в преминаването през теснините до град Пунта Аренас. Това сподели през БТА щурманът на „Св. св. Кирил и Методий“, капитан III ранг Христо Христов.

Пунта Аренас, 08.03.2023 г.

Часове преди да пристигне в чилийското пристанище Пунта Аренас, командирът на българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ – капитан II ранг Николай Данаилов, поздрави екипажа си, както и българските и испанските антарктици на борда на плавателния съд, по повод успешното прекосяване на пролива Дрейк, който е считан за един от най-бурните и опасни морски пътища в света. На сборния пункт откъм десния борт на НИК 421 беше проведена скромна церемония, на която присъстващите получиха символични грамоти за преодоляването на морската теснина, деляща Южните Шотландски острови от Южна Америка.

Командирът на кораба заяви, че е горд с екипажа, че успешно е завършил може би най-сериозния етап от историческата първа мисия на кораба до остров Ливингстън и българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“, разположена там.

Драгомир Матеев, ръководител на логистичната и научна дейност на Центъра за полярни изследвания, също изрази признателността си към екипажа за постигнатото до момента. „От името на всички полярници искам да изкажа огромна благодарност към екипажа на кораба за всичко онова, което членовете му свършиха през последните две години, откакто имаме кораб“, каза той.

Ден 73

Пунта Аренас, 09.03.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб пристигна в чилийското пристанище Пунта Аренас. В 08:00 часа местно време на 9 март (13:00 часа българско време) НИК 421 застана на пирс.

Плавателният съд беше преведен през Магелановия проток до заставане в пристанището с помощта на трима местни пилоти и два влекача. В Пунта Аренас НИК 421 ще зареди провизии и ще остави последните 26 български антарктици от 31-вата родна експедиция до Ледения континент, както и седем испански полярници от испанската база „Хуан Карлос I“.

По план корабът трябва да поеме към Мар дел Плата в Аржентина на 11 март.

Ден 74

Пунта Аренас, 10.03.2023 г.

Антарктическата морска екосистема е уязвима и лесно податлива за негативни промени, предизвикани от човешкото влияние. Засилващото се човешко присъствие в Антарктика представлява риск от въвеждане на инвазивни организми и човешки патогенни бактерии. Това заяви в интервю пред БТА микробиологът доц. Петя Орозова, ръководител на Националната референтна лаборатория за болести по риби, двучерупчести мекотели и ракообразни на Националния диагностичен научноизследователски ветеринарномедицински институт към Българската агенция по безопасност на храните и участник в 31-вата българска антарктическа експедиция. Проектът ѝ цели да проучи видовото разнообразие на антарктическите риби и бактериалните съобщества във водите край брега на българската полярна база „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън.

Проектът е широкоаспектен и обхваща няколко страни, обясни доц. Орозова. Целта е да се установи видовото разнообразие на бактериалните съобщества както във водата, така и във вътрешните органи на рибите. Също така ще бъде проверен здравният статус на антарктическите риби, тъй като според последни проучвания покрай глобалните промени в климата водите в Антарктика се заселват с патогени, които могат да предизвикат заболявания при местните рибни популации.

Ден 75

Пунта Аренас, 12.03.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ отплава от чилийското пристанище Пунта Аренас в следобедните часове на 11 март. Плавателният съд се движи в чилийски териториални води през Магелановия проток към Атлантическия океан, подпомаган от двама военни чилийски пилоти. Задачата на чилийските офицери е да преведат „Св. св. Кирил и Методий“ през две теснини в протока до Пунта Делгадо. Там те ще слязат от борда на кораба, прехвърляйки се на пилотен катер, докато НИК 421 ще продължи пътя си на север-североизток към Мар дел Плата в Аржентина.

Няколко часа преди българският военен научноизследователски кораб да отплава от чилийското пристанище командирът на плавателния съд капитан II ранг Николай Данаилов, ръководителят на



Строителят Марчо Паунов на фона на гледка от Ледения континент



Моторна шейна подпомага дейността на българските антарктици



Доц. Тихомир Стефанов – биолог от Националния природонаучен музей, извършва дисекция на риба



Колония от пингвини на нос Хана Пойнт

научната и логистична дейност на Националния център за полярни изследвания Драгомир Матеев и командирът на българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“ по време на 31-вата българска антарктическа експедиция Камен Недков посетиха украинския научноизследователски ледоразбивач „Ноосфера“, който е временно на пристан в Пунта Арена.

Гостите от България направиха опознавателна обиколка на „Ноосфера“ с помощта на третия помощник-капитан Йевхен Прикладов и третия механик Кирило Саламатин, след което бяха посрещнати на мостика от командира на плавателния съд Олександр Гришко. Капитан Данаилов, Матеев и Недков обсъдиха с Гришко възможностите за бъдещо логистично сътрудничество между Българския антарктически институт и Националния антарктически научен център на Украйна. Командирът на „Св. св. Кирил и Методий“ благодари на украинския си колега за гостоприемството и му подари икона на „Св. Николай Чудотворец“ – покровител на всички моряци.

Ден 76

Атлантически океан, 12.03.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ излезе от Магелановия проток в ранното утро на 12 март, поемайки на север-североизток през Атлантическия океан край бреговете на Южна Америка. НИК 421 плава към аржентинското пристанище Мар дел Плата. Корабът излезе от чилийски териториални води, пресичайки границата им между Пунта Дунгенес и нос Еспирито Санто – граница, която слага край на Магелановия проток. Плавателният съд се движи с нормална скорост от около 9 възела при сравнително благоприятни метеорологични условия.



Пингвин пред българската база „Св. Климент Охридски“

Ден 77

13.03.2023 г.

В 10:00 часа местно време (15:00 часа източноевропейско) „Св. св. Кирил и Методий“ плава край нос Кабо Бланко, гържейки курс 28° към Мар дел Плата в Аржентина. Това сподели пред БТА старши помощник-командирът на плавателния съд, капитан III ранг Радо Миевски.

Метеорологичните условия в Атлантическия океан покрай бреговете на Аржентина са сравнително благоприятни за корабоплаване – корабът се движи със скорост от 9 възела при вятър от север с 9 метра в секунда. Вълнението на морето е около 3 бала.

Ден 78

14.03.2023 г.

Дрождите са неизчерпаем източник на полимери и биологично активни вещества. От екологична гледна точка те са възобновяем източник, а не замърсители – можем да ги добиваме в големи количества, без да имаме отпадъчни продукти. Това заяви в интервю за БТА микробиологът и биотехнологът гл. ас. д-р Снежана Русинова от Лабораторията по приложни биотехнологии в Института по микробиология „Стефан Ангелов“ към БАН, участничка в 31-вата българска антарктическа експедиция до остров Ливингстън.

Проектът ѝ, под заглавие „Биотехнологичен подход за получаване на биологично активни молекули от антарктически дрожди“, има няколко цели – да проследи биоразнообразието на антарктическите дрожди и да проучи възможностите им да синтезират биологично активни молекули с фармацевтично приложение.

Ден 79

15.03.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб се движи по график към аржентинското пристанище Мар дел Плата. Това потвърди пред БТА старши помощник-командирът на НИК 421, капитан III ранг Радо Миевски. 300 морски мили дялят кораба от Мар дел Плата.

В утрото на 15 март НИК 421 се намира на около 100 мили от бреговете на Аржентина и залива Голфо Нуево, плавайки на север-североизток. Средната скорост, която корабът поддържа, е около 9,5 възела, за която допринася и благоприятното за курса Фолклендско течение в района.

Водите на залива Голфо Нуево са предпочитано място от южните гладки китове. През зимата представителите на вида мигрират, размножавайки се край тези части от аржентинския бряг и често могат да бъдат забелязани от преминаващите плавателни съдове.

Ден 80

16.03.2023 г.

Екипажът на „Св. св. Кирил и Методий“ проведе символична церемония по изпращането на капитан лейтенант Хуан Николау от Военноморските сили на Аржентина, който приключва мисията си на борда на плавателния съд на 16 март, слизайки във военноморската база в Мар дел Плата.

Моряците от „Св. св. Кирил и Методий“ отдадоха чест на капитан лейтенант Николау със строй и издигане на знамената на България и Аржентина на лялната палуба на кораба. Командирът на кораба, капитан II ранг Николай Данаилов, благодари на аржентинския си колега за безценната помощ и съвети при навигирането през пролива Дрейк, из Южношотландските острови, при преминаването през опасни участъци като Меха на Нептун – тесния подход към вътрешния залив на остров Дисепиън, както и за добрите приятелски отношения, изградени през последния месец и половина. Капитан Данаилов подари на капитан лейтенант Николау плакет от името на началника на Висшето военноморско училище във Варна – флотилен адмирал Боян Медникаров, буталка българско червено вино и няколко сувенира за спомен от плаването с НИК 421.

Българският военен научноизследователски кораб пристигна в аржентинското пристанище Мар дел Плата, междинна спирка по пътя обратно към България.

В 17:00 часа местно време (22:00 часа източно-европейско време) НИК 421 застана на пирса във военноморската база в града, след като беше подпомогнат от двама местни пристанищни пилоти. В Мар дел Плата корабът ще остане до 20 март, за да презареди запасите си от гориво, хранителни продукти и прясна вода. След това за „Св. св. Кирил и Методий“ предстои прекосяване на Атлантическия океан, както и отбиване на още две места – в Картахена (Испания) и Елевсина (Гърция).

Ден 81

17.03.2023 г.

Челото на най-близкия ледник до българската антарктическа база се придвижва с до 20 - 30 метра годишно. Това сподели пред БТА физикът Васил Гурев от Софийския университет „Св. Климент Охридски“, дългогодишен член на Българския антарктически институт и участник в 31-вата българска експедиция. В рамките ѝ Гурев работи по двугодишен проект за комплексни геофизични изследвания на ледници в района на Южния залив и българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“. Ръководител на проекта е гл. ас. д-р Гергана Георгиева.

Проектът има за цел да изследва движението и динамиката на ледниците, изтичащи в Южния залив на остров Ливингстън с наземни и сателитни данни. Планираните наземни измервания включват непрекъснатата сеизмична регистрация в сеизмична станция LIVV, кратки сеизмични записи от ледниците в района на българската антарктическа база, измервания на Глобалните навигационни сателитни системи (ГНСС), регистрация на срутвания от лед и други.

Ден 82

Мар дел Плата, Аржентина, 18.03.2023 г.

Командирът на военния научноизследователски кораб капитан II ранг Николай Данаилов, проведе официална среща с командира на военноморската база в Мар дел Плата – контраадмирал Марсело Фернандес.

„Споделихме опита си от пътуването до Антарктика с контраадмирал Фернандес, който остана впечатлен от дейността, която сме успели да извършим за толкова кратък период от време в района на Южношотландските острови“, отбеляза пред БТА капитан Данаилов. По думите му контраадмирал Фернандес е изразил своята подкрепа за бъдещо сътрудничество с България и нови посещения на НИК 421 в Мар дел Плата.

Капитан Данаилов връчи на контраадмирал Мар-

село Фернандес плакет от името на началника на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна – флотилен адмирал проф. Боян Медникаров, в знак на благодарност и уважение за топло посрещане в Аржентина.

Ден 83

Мар дел Плата, Аржентина, 19.03.2023 г.

Плаването с кораба „Св. св. Кирил и Методий“ беше чудесно преживяване. Това сподели в интервю за БТА капитан-лейтенант Хуан Николау от Военноморските сили на Аржентина, лоцманът, който приключи мисията си на борда на плавателния съд на 16 март, слезайки във военноморската база в Мар дел Плата.

„Работата ми с българските военни моряци беше много интересна, обменихме опит, научих доста за начина им на работа, как изпълняват корабните си задължения. Бяха много добре подготвени, изпълнявайки професионалните си задължения. От лична гледна точка беше изключително преживяване – мога да кажа, че беше страхотно, запознах се с чудесни хора. Опознах различна култура с различни традиции“, заяви капитан-лейтенант Николау.

Ден 84

20.03.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ отплава от военноморската база в Мар дел Плата в 9:30 часа местно време (14:30 часа източноевропейско време). НИК 421 беше тържествено изпратен от представители на Военноморските сили на Аржентина под музикалния съпровод на военен оркестър.

До излизането от пристанището в Мар дел Плата корабът беше ескортиран от влекач и катер. На борда временно се качиха двама аржентински пристанищни пилоти, които да помогнат на екипажа



да изведе плавателния съд в открито море по безопасен начин.

Ден 85

21.03.2023 г.

В ранните часове на 21 март научноизследователският кораб плава покрай бреговете на Аржентина, източно от залива Самборомбон. НИК 421 поддържа курс 50° със скорост от 9,5 възела при вълнение от 3 бала и вятър по десния борд от 6 м/сек.

Заливът Самборомбон е разположен на 160 километра югоизточно от аржентинската столица Буенос Айрес, водейки началото си от устието на Рио де ла Плата. Името Рио де ла Плата се използва за широк воден участък, образуван при сливането на реките Уругвай и Парана.

Понякога за Рио де ла Плата се говори като за река, но някои географи го считат за голям залив или периферно море, принадлежащо към Атлантическия океан. За тези, които я смятат за река, тя е най-широката в света, с максимална ширина от около 220 километра и обща площ от около 35 000 квадратни километра.

Копеподите от вида *Woeckellaparorrei* (бел. рег. - миналорни червеникави ракообразни с дължина до няколко милиметра) са царете в малките езера и локвите, често срещани на остров Ливингстън. Това разказа за БТА гл. ас. д-р Весела Евтимова, хидробиолог в Института по биоразнообразие и екосистемни изследвания към БАН и участник в 31-вата българска антарктическа експедиция.

Двугодишният проект с международно участие, който гл. ас. д-р Евтимова ръководи, изследва функционирането и адаптациите на сладководни екосистеми и организмите, които се срещат в



Изследвания на терен

мях, в условията на екстремни полярни условия.

„Поглеждайки надолу, виждаме тези червени точки навсякъде. Те така са еволюирали, така са се развили, че подобна адаптация им помага да доминират – те са царете в тези малки локви, тези малки езера“, отбеляза гл. ас. д-р Евтимова, уточнявайки, че доминиращ вид е този, който се среща най-често в дадено местообитание.

Ден 86 - сутрин

Атлантически океан, 22.03.2023 г.

„Св. св. Кирил и Методий“ плава в Атлантическия океан край най-южните брегове на Бразилия. В ранните часове на 22 март НИК 421 се намира на малко повече от 60 морски мили източно от лагуната Лагоа Мангейра, следвайки курс 42 градуса. Това каза за БТА главен старшина Явор Стойнев, старши специалист по навигационни и комуникационни системи на борда на кораба.

Метеорологичните условия в района са благоприятни за плаване и позволяват на плавателния съд да поддържа средна скорост от 10 възела.

Ден 87

23.03.2023 г.

Наличието на остатъчна органика от различни видове животни – пингвини, тюлени, птици и други, е основна предпоставка за възникването на почвообразователни процеси на остров Ливингстън. Това отбеляза в интервю за БТА д-р инж. Чавдар Желев, началник отдел „Ловно стопанство“ в Югозападното държавно предприятие. Д-р инж. Желев участва в 31-вата българска антарктическа експедиция, където реализира двугодишен проект „Проучване на гъбно биооразнообразие в органогенни почви на остров Ливингстън“ на Институт за гората - БАН.

Основната задача на проекта е да се изследват намерените на Ливингстън гъбни тела или спори и чрез ДНК анализи на по-късен етап да се определи видовете им принадлежност, както и дали са нови за науката. „Целта на цялата тази гама от анализи е да се намерят решения, които да бъдат в полза на фармацевцията“, сподели д-р инж. Желев.

Ден 88

„Това, че имаме български кораб, който идва в полярни води и който може да помага на реализацията на българската антарктическа програма, е една отколешна наша мечта от повече от 30 години“, сподели пред БТА физикът Васил Гурев от Софийския университет „Св. Климент Охридски“, дългогодишен член на Българския антарктически

институт и участник в 31-вата българска експедиция. В рамките ѝ Гурев работи по двугодишен проект за комплексни геофизични изследвания на ледници в района на Южния залив и българската антарктическа база „Св. Климент Охридски“.

„Усилията, които екипажът на кораба полага, са невероятни и ни карат да се чувстваме български, защото това не е някакъв кораб, който просто е бил купен и даден, а е кораб, който е изстрадан и ремонтиран с много човешки усилия и труд“, отбелязва Васил Гурев.

В 01:00 часа корабно време (02:00 часа източноевропейско време) на 25 март българският военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ се намира на траверс спрямо Сантос – основното пристанище на Сао Пауло, най-големия град в Бразилия. Това сподели пред БТА помощник-командирът на НИК 421, капитан III ранг Радко Муевски.

Корабът поддържа курс 42° със скорост от 10 възела при благоприятни метеорологични условия, плавайки през зоната с петролни полета край бреговете на Бразилия южно от Рио де Жанейро. В района са разположени голям брой плавателни съдове FPSO (Floating production storage and offloading units), от които танкерите товарят суров петрол, за да го транспортират към различни рафинерии по света.

Ден 89

Атлантически океан, 25.03.2023 г.

Военният екипаж на „Св. св. Кирил и Методий“ очаква благоприятни метеорологични условия през следващите няколко дни в Атлантическия океан спрямо предварително начертания курс на североизток покрай бреговете на Бразилия. Това съобщиха за БТА старши помощник-командирът – капитан III ранг Радко Муевски, и офицерски кандидат II клас Андрей Петров – вахтен офицер на борда на плавателния съд.

В следобедните часове на 25 март НИК 421 плава с 10 възела южно от нос Кабо Фрио край Рио де Жанейро. След около 200 морски мили корабът ще навлезе в зоната на южноекваториалното течение. Възможно е то да отнеме част от скоростта на „Св. св. Кирил и Методий“ в зависимост от това каква точно е неговата посока спрямо зададения от навигаторите курс.

Ден 90

Атлантически океан, 26.03.2023 г.

Във вечерните часове от 90-ия ден на антарктическата си мисия българският военен научноизследователски кораб се намира на траверс (бел. рег.

- направление, перпендикулярно на курса на плавателен съд, самолет или неговата диаметралната плоскост, съответстващ на курсов ъгъл от 90°) спрямо бразилския град Витория, столица на щата Еспирито Санто. Това отбеляза пред БТА старши помощник-командирът на НИК 421 – капитан III ранг Радко Муевски.

Корабът плава със скорост от 10 възела при насрещен вятър от 10 метра в секунда и вълнение от 3 - 4 бала, поддържайки курс 28° (север-североизток), допълни той.

* * *

Ден 91

Атлантически океан, 27.03.2023 г.

Във вечерните часове на 27 март „Св. св. Кирил и Методий“ преминава над подводното възвишение Минерва, намиращо се в близост до бразилския бряг в Атлантическия океан. Възвишението Минерва се издига на 45 метра над морското равнище в район, където останалата част от дълбочините на Атлантика варират между 1000 и 4000 метра. НИК 421 продължава да поддържа добра скорост от около 10 възела при насрещен вятър от 6 метра в секунда и вълнение от около 3 бала. Корабът следва курс 25° (север-североизток).

* * *

Ден 92

28.03.2023 г.

По време на 31-вата българска антарктическа експедиция бяха огледани трите основни водозточника, от които да може да се черпи вода за водоснабдяване на сградния комплекс на българската база „Св. Климент Охридски“ на остров Ливингстън. Това отбеляза в интервю за БТА доц. д-р инж. Борис Цанков, зам.-ректор по развитие и информационни технологии в Университета по архитектура, строителство и геодезия и преподавател в катедра „Хидравлика и хидрология“ и участник в експедицията като специалист по водоснабдяване. Непрекъснато водоснабдяване в базата, каквото към момента липсва, е една от приоритетните цели пред родната антарктическа мисия.

Обмисля се съществуващите сгради и новостроящият се лабораторен комплекс да бъдат захранени чрез сифонен водопровод от поток от близкия ледник. Като аварийно захранване се предвижда да се препомпва вода от изградено хранилище с бент до новия резервоар. Отделно се предвижда всяка една от сградите да има свой собствен водоем с обем от около 5 - 6 кубически метра...

* * *

Атлантически океан, 29.03.2023 г.

От тръгването си от Варна на 27 декември мина-



Каютата, в която се помещава пресклубът на БТА, на борда на „Св. св. Кирил и Методий“



Офицерска каюткомпания – това е мястото, на което се хранят офицерите на борда, служи и за официални срещи



Връчване на сертификати за успешно преминаване на пролива Дрейк на журналисти и гости на кораба

лата година до настоящия момент от пътешествието си до Антарктика и обратно – полунощ на 28 срещу 29 март корабно време (01:00 часа източноевропейско време), българският военен научно-изследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ е проплавал 10 000 морски мила, което се равнява на малко над 18 500 километра. НИК 421 се намира на около 170 мила източно от бразилския град Салвадор по пътя към дома.

Корабът се движи със скорост от 9,5 възела при насрещен вятър от 7 метра в секунда и вълнение от около 3 - 4 бала.

* * *

Ден 93

Атлантически океан, 29.03.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб продължава плаването си по обратния път към България след успешното си участие в 31-вата българска антарктическа експедиция на остров Ливингстън. В 23:00 часа корабно време на 29 март (00:00 часа източноевропейско време на 30 март) НИК 421 държи курс 55° – североизток, докато 750 морски мила го делят от пресичането на екватора. Това сподели пред БТА старши помощник-командирът на плавателния съд – капитан III ранг Радко Муевски.

„Св. св. Кирил и Методий“ плава с 9 възела при неособено благоприятни метеорологични условия – насрещен вятър от 8,5 метра в секунда и вълнение от 4 бала.

* * *

Ден 94

Атлантически океан, 30.03.2023 г.

Меланхолията на дългото плаване се бори с положителен дух и усмивка на уста. Това сподели в интервю за БТА старши матрос Иван Неделчев, рулеви на българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“, който взе участие в 31-вата родна антарктическа експедиция до остров Ливингстън.

„Нашите антарктици не са се отказали от идеята си в продължение на над 30 години въпреки многото трудности, най-вече логистични, пред които са били изправени. Положили са много труд, най-вече физически. Именно затова сега, когато имаме и кораб, който може да осигури всякакви материали, от които базата ни на остров Ливингстън има нужда, трябва да впрегнем още повече усилия за реализирането на антарктическата научна идея“, убеден е старши матрос Неделчев.

* * *

Ден 95

Атлантически океан, 31.03.2023 г.

Противопожарната аварийна партия и противопожарната аварийна група на българския военен научноизследователски кораб извършиха единични учения за борба за живучест на плавателния съд и борба с пожари на борда. Беше направен преглед на оборудването и подготовка за потушаване на пожар в азимутно отделение и бояджийна.

Наред с единичните учения, медицинският екип извърши учение по евакуация на пострадали от дъбе от помещенията на кораба – трансформаторно отделение и машинно отделение. Последва оттрениране на ситуация по подготовка на пострадали за евакуация с хеликоптер от лятната палуба.

* * *

Ден 96

Атлантически океан, 01.04.2023 г.

В 00:43 часа корабно време (01:43 часа източноевропейско време) на 2 април „Св. св. Кирил и Методий“ пресече екватора. НИК 421 навлезе в северното полукълбо в точка с координати 28° 50. 769' западна дължина, плавайки през Атлантическия океан по обратния път към Варна след успешното си участие в 31-вата българска антарктическа експедиция.

Корабът се движи със скорост от 11 възела при добри метеорологични условия – слаб насрещен вятър от 1 - 2 метра в секунда и вълнение 3 бала.

* * *

Ден 97

Атлантически океан, 02.04.2023 г.

„Опитвам се да се наслаждавам на всеки ден от живота на кораба. Доволен съм от решението си да бъда тук, всеки ден успявам да науча нещо ново. Така израствам професионално и житейски.“ Това сподели пред БТА старши матрос Симеон Славов, кадрави военнослужещ във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, който е част от палубната команда на „Св. св. Кирил и Методий“ като боцман-македжик по време на участието на НИК 421 в 31-вата българска антарктическа мисия. Задълженията на боцмана-македжик включват поддръжка на материалната част и състоянието на общия вид на кораба.

„Научих много неща, свързани с боцманството. Пример за това е опитът, който натрупах при обслужването на работните лодки на антарктиците, с които се извършваха товаро-разтоварни дейности по оста кораб – българска база“, заяви военният моряк.



Ден 98

Атлантически океан, 03.04.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб преполови разстоянието, нужно за пресичането на Атлантическия океан в най-тясната му точка между Южна Америка и Африка. Приблизително 600 морски мили делят НИК 421 от архипелага Кабо Верде.

„Св. св. Кирил и Методий“ гържи курс 31°, движейки се със скорост от 9,5 възела при благоприятни метеорологични условия – насрещен вятър с 3 метра в секунда и вълнение от 2 - 3 бала.

Ден 99

Атлантически океан, 04.04.2023 г.

Нямам търпение да се прибера при семейството си, при моите две най-големи радости в живота – приятелката ми и гъщеричката ми. Най-важното е, че скоро ще бъда при тях. Това сподели пред БТА матрос II клас Николай Янев, трюмен машинист/моторист в екипажа на българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ по време на участието на НИК 421 в 31-вата българска антарктическа мисия. Работата му на борда е да следи общото състояние на механизмите в машинното отделение, включително редовни проверки на трите дизел-генератора, захранващи електрохода.

След близо 100 дни на море Матрос Янев е откровен, че дългото плаване с кораба може да бъде изтощаващо най-вече психически, ако човек се поддаде на гребните битовизми.

В 22:30 часа корабно време (21:30 часа източноевропейско време) на 4 април българският военен научноизследователски кораб се намира на 300 морски мили от точката, в която ще бъде на траверс от островите Кабо Верде.

В късния следобед на 4 април „Св. св. Кирил и Методий“ навлезе в района с потенциална опасност за сигурността край бреговете на Западна Африка – зона с повишен риск от набези на местни пирати.

Ден 100

Атлантически океан, 05.04.2023 г.

Най-важно е да се усмихваш, да се забавляваш и да не приемаш нещата твърде присърце. Това сподели в интервю за БТА Рафаел Кънев, курсант, изучаващ специалност „Корабни машини и механизми“ във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна. Курсант главен старшина Кънев е част от екипажа на българския военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ като практикант по време на участието му в 31-вата родна антарктическа експедиция до остров Ливингстън.

В дългосрочната му учебна практика като механик на борда на НИК 421 са заложили различни задължения – обслужване на дизел-генераторите, азимутните двигатели и горивният сепаратор, прехвърляне на гориво, както и приемане и сдаване на баласт. Младият моряк извършва дейностите в машинното отделение под прякото ръководство на по-опитните специалисти от сектор „Технически“ на кораба.

Ден 101

Атлантически океан, 06.04.2023 г.

Във вечерните часове на 6 април българският военен научноизследователски кораб е на около 120 морски мили източно от архипелага Кабо Верде, гържейки курс 27°. НИК 421 се намира на траверс от столицата на Сенегал – Дакар.

НИК 421 плава със средна скорост от около 8,5 възела при неблагоприятни метеорологични условия – насрещен вятър от 9 метра в секунда и вълнение от 3 - 4 бала, което се усеща осезаемо на борда през последното денонощие.

Ден 102

Атлантически океан, 07.04.2023 г.

В нощта на 7 срещу 8 април „Св. св. Кирил и Методий“ плава край бреговете на западноафриканската държава Мавритания. Понастоящем НИК 421 се намира край полуострова Рас Нуадибу и гържи курс север-северозапад към Гибралтарския проток.

НИК 421 се движи със средна скорост от около 9,5 възела при сравнително благоприятни метеорологични условия. През предходните две денонощия корабът попадна на лошо време в Атлантическия океан край островите Кабо Верде, борейки силни пориви на насрещен вятър и вълнение до 4 бала.

Ден 103

08.04.2023 г.

Плавателният съд гържи курс към следващата междинна спирка от маршрута си – испанския град Картахена, където трябва да пристигне в средата на април.

След Картахена НИК 421 ще се отбие в Пирея (Гърция) по повод обсъждането на взаимно сътрудничество между ВВМУ и гръцката военноморска академия.

Ден 104

Атлантически океан, 09.04.2023 г.

В 07:00 часа корабно време (08:00 часа източноевропейско време) българският военен научноизследователски кораб се намира на около 250 морски мили от Канарските острови.

Щурманът капитан III ранг Христо Христов обясни за БТА, че корабът гържи курс 30° (север-североизток) покрай бреговете на Западна Сахара, ще премине между остров Фуертевентура и африканския нос Джуби в южната част на Мароко. Целта е да се избегнат, доколкото е възможно, лошите метеорологични условия в тази част Атлантическия

океан през идните няколко дни, отбеляза той. Понастоящем „Св. св. Кирил и Методий“ се движи със средна скорост от 9,5 възела при насрещен вятър от 10 м/сек и вълнение от 2 до 3 бала.

Ден 105

Атлантически океан, 10.04.2023 г.

В ранните сутрешни часове на 10 април „Св. св. Кирил и Методий“ плава край бреговете на Ел-Аюн, Западна Сахара.

Ел-Аюн е най-големият град в Западна Сахара – територия, граничеща с международно признатите граници на Мароко на север, Алжир на североизток, Мавритания на изток и юг и Атлантическия океан на запад.

Ден 106

Атлантически океан, 11.04.2023 г.

В 8:00 часа корабно време (09:00 часа източноевропейско време) българският военен научноизследователски кораб плава покрай южните брегове на Мароко.

Плавателният съд се движи със средна скорост от 9,0 възела при неблагоприятни метеорологични условия. Корабът бори едновременно два типа вълни от порядъка на 3 - 4 бала – океански, които са с по-дълга амплитуда от север-северозапад и по-къси – ветрови, откъм север. Вятърът е насрещен със скорост от малко над 10 метра в секунда. Екипажът на НИК 421 се стреми да влезе в Средиземно море през Гибралтарския проток възможно най-рано, за да избегне заформящ се от север циклон в Атлантика.

На машините се доверявай, а хората проверявай. Това сподели в интервю за БТА капитан III ранг Стоил Попов от борда на военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“, цитирайки свой колега, бивш началник и добър съветник капитан III ранг от резерва Николай Стоилов.

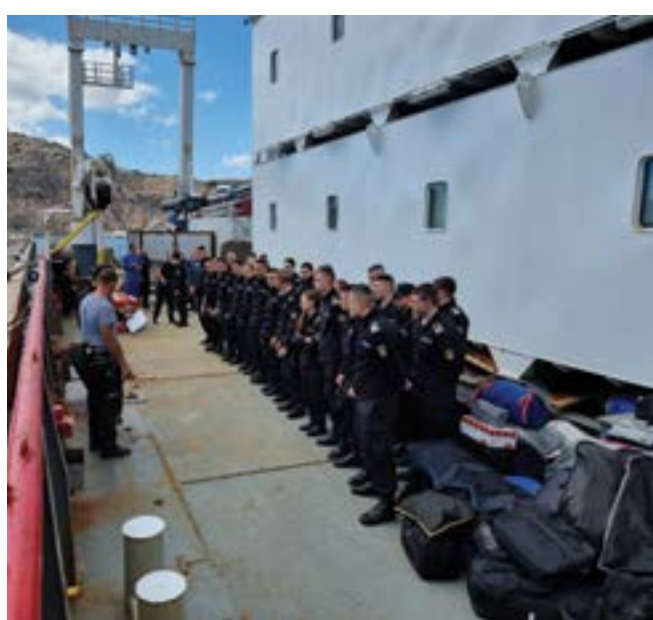
Професията на капитан III ранг Попов го сблъсква, по думите му, с три от най-трудните неща в живота – да управлява хора, да води документацията и да поддържа работещи механизмите и системите – да отстранява неизправности и да се грижи за по-ефективната им работа. „Най-трудните, защото най-вероятно всеки един човек изпитва затруднения поне в едно от тези три отношения – или да работи с хора, или с бюрокрация, или с техника. Балансът между тях е много крехък“, отбелязва военният моряк.



Пристанищен фар при Картахена



НИК 421 в Южния залив на остров Ливингстън



Инструктаж на курсантите на борда на „Св. св. Кирил и Методий“

Ден 107
Атлантически океан, 12.04.2023 г.

В 21:00 часа корабно време (22:00 часа източноевропейско време) на 12 април българският военен научноизследователски кораб се намира на около 120 морски мили от Гибралтарския проток, откъдето ще навлезе в Средиземно море. НИК 421 плава на североизток през Атлантическия океан покрай бреговете на Мароко.

Понастоящем корабът се движи със средна скорост от 11 възела при насрещен вятър от 10 м/сек и вълнение от 3 бала.

Ден 108
Гибралтар, 13.04.2023 г.

В 10:25 часа централноевропейско време на 13 април българският военен научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ навлезе в Гибралтарския проток в посока от Атлантическия океан към Средиземно море. Това каза пред БТА старши помощник-командирът на НИК 421 капитан III ранг Рагко Муевски.

Понастоящем НИК 421 се движи със средна скорост от 12 възела поради благоприятно течение и попътен вятър от 8 м/сек.

Ден 109
Картахена, Испания, 14.04.2023 г.

Малко преди 13:00 часа централноевропейско време на 14 април българският военен научноизследователски кораб пристигна в испанското пристанище Картахена.

Корабът беше посрещнат от местен пристанищен пилот, който го преведе през залива на порта и през входните фарове и го отведе до мястото му на заставане на пирса в местната военноморска база, където плавателният съд беше швартован с помощ от пристанищни служители.

Ден 110
Картахена, Испания, 15.04.2023 г.

На 15 април членовете на сектор „Технически“ на военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ започнаха следпоходна поддръжка и обслужване на техническите средства, докато плавателният съд е застанал на пирс във военноморската база в испанския град Картахена. Беше извършен анализ на моторните масла на трите дизелови генератора на НИК 421. Това обясни пред БТА командирът на сектор „Технически“ – капитан III ранг Стоил Попов.

Следпоходната поддръжка и обслужване на всички механизми в машинното отделение на „Св. св. Ки-

рил и Методий“ ще се провежда в рамките на няколко часа ежедневно до 19 април, докато корабът е в пристанището в Картахена.

Междувременно членовете на палубната команда измиха с прясна вода корабния борд, надстройките, палубите и междупалубните пространства след дългия преход през Атлантическия океан.

Ден 112
Картахена, Испания, 17.04.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб започна презареждане на горивния си запас. Пет камиона с цистерни от по 32 тона всяка превърлиха гориво на плавателния съд. Процесът по зареждане с гориво ще продължи и през утрешния ден, когато се очакват още четири цистерни.

Същевременно членовете на екипажа от палубната команда освежиха с пресен слой бяла боя жилищния модул на кораба, дымоходите и стойките за спасителните плотове.

Ден 113
Картахена, Испания, 18.04.2023 г.

Група от 24-ма курсанти от Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна пристигна във военноморската база в испанския град Картахена на 18 април, за да се качат на борда на „Св. св. Кирил и Методий“. Придружавани от трима военноморски офицери и един цивилен преподавател, бъдещите военни моряци ще проведат двуседмична плавателна практика с НИК 421 по време на пътя му от Испания обратно до България, подобно на първата група курсанти в началото на мисията на кораба.

Практикантите бяха посрещнати от екипажа на кораба, начело с командира – капитан II ранг Николай Данаилов, който им проведе инструктаж за поведение на борда и ги запозна с вътрешния ред на кораба.

Ден 114
Картахена, Испания, 19.04.2023 г.

Българският военен научноизследователски кораб отплава от Картахена, продължавайки по пътя си обратно към България след успешното участие в 31-вата родна антарктическа експедиция до остров Ливингстън. НИК 421 се снесе от пирса във военноморската база в испанския град точно в 12:00 часа централноевропейско време на 19 април. До излизането от пристанището в Картахена „Св. св. Кирил и Методий“ беше ескортиран от пилотски катер, тъй като на борда на кораба временно се качи местен пристанищен пилот, който

попомогна екипажа да изведе плавателния съд в открито море по безопасен начин.

Ден 115
Средиземно море, 20.04.2023 г.

Военният научноизследователски кораб плава в Средиземно море в сутрешните часове на 20 април, намирайки се северно от столицата на Алжир – едноименния град Алжир. НИК 421 държи курс 90° (изток) по пътя си обратно към България.

След отплаването си от Картахена в Испания, през вчерашния ден и изминалата нощ корабът пребори вълнение от 3 - 4 бала. В сутрешните часове на 20 април метеорологичните условия се подобриха, което позволи на НИК 421 да възстанови средна скорост от около 9 възела.

Ден 116
Средиземно море, 21.04.2023 г.

Курсанти, изучаващи корабните машини и механизми във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, които провеждат плавателна практика на борда, направиха замерване на състоянието на един от дизел-генераторите на кораба, който е показал отклонение от нормалните стойности на работа.

Дейността им премина под наблюдението на двама преподаватели на бъдещите механици, придружаващи ги по време на плаването с НИК 421 – доц. Делян Христов, ръководител на катедра „Корабни машини и механизми“ във ВВМУ, и капитан II ранг доц. г-р Ивайло Бакалов – началник на отдел „Учебна дейност“.

Във вечерните часове на 21 април българският военен научноизследователски кораб плава северно от бреговете на Тунис. Метеорологичните условия в Средиземно море са благоприятни и плавателният съд поддържа средна скорост от около 10 възела. По-рано през деня маршрутът на „Св. св. Кирил и Методий“ го доближи на около 25 мили от африканския бряг. Корабът премина покрай архипелага Галитски острови, разположени северно от Тунис и североизточно от Алжир.

Ден 117
Средиземно море, 22.04.2023 г.

Във вечерните часове на 22 април българският военен научноизследователски кораб плава на изток, намирайки се между италианския остров Сицилия и Малта. НИК 421 държи курс на изток, за да прекоси Йонийско море по южната му граница със Средиземно море.



„Св. св. Кирил и Методий“ е спуснала котва на пристанище Картахена

Корабът плава при благоприятни метеорологични условия – спокойни води с вълнение до 1 бал и слаб вятър. Поддържаната от екипажа средна скорост остава около 9,5 – 10 възела.

Ден 118 **Йонийско море, 23.04.2023 г.**

Във вечерните часове на 23 април „Св. св. Кирил и Методий“ прекосява Йонийско море по южната му граница със Средиземно, плавайки на изток. НИК 421 следва маршрута си към Пирея, Гърция – последното пристанище, в което ще се отбие, преди да се прибере във Варна и да завърши напълно участието си в 31-вата родна антарктическа мисия до остров Ливингстън.

Корабът държи курс 88° със средна скорост от 9,5 – 10 възела при добри метеорологични условия. След около 150 морски мили корабът ще направи лек поворот, за да заобиколи полуостров Пелопонес от юг, преминавайки между континенталната част на Гърция и остров Кипира.

Ден 119 **Йонийско море, 24.04.2023 г.**

На борда на военния научноизследователски кораб изградих много нови приятелства и затвърдих старите. По време на дълго плаване психически те съхранява комуникацията със семейството в България, както и хората, които са около теб. Това

сподели в интервю за БТА лейтенант Станислав Стефанов, участник в 31-вата българска антарктическа експедиция като един от механиците на плавателния съд.

Работата на 24-годишният лейтенант Стефанов на борда по време на плаването до Антарктика включва ежечасова проверка на всеки един от механизмите, които са приведени в експлоатация, на маслото и водата в двигателите, на нивото на горивото в резервоарите и т.н. Друга рутинна задача е т.нар. сепарация на дизеловото гориво – механичните примеси и водата от горивото е нужно да се отделят ежедневно, за да се удължи животът на двигателя. Отговорност на лейтенант Стефанов са още проверките на качествено състояние на маслата.

Ден 120 **Пирея, 25.04.2023 г.**

„Св. св. Кирил и Методий“ пристигна в гръцкото пристанище Пирея. Подпомогнат от местен пилот, корабът застана на пирс край пасажерския терминал 1 в порта в 09:45 часа сутринта на 25 април.

НИК 421 беше посрещнат лично от началника на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна – флотилен адмирал проф. Боян Медникаров. Посещението на адм. Медникаров и престоият на „Св. св. Кирил и Методий“ в Пирея са по

повод обсъждането на бъдещи възможности за взаимно сътрудничество между ВВМУ и гръцката военноморска академия.

Във връзка с официалната визита корабът ще остане в Гърция от 25 до 29 април. Очаква се НИК 421 да приключи изцяло плаването си на 2 май, когато ще застане на морската гара във Варна.

Ден 121 **Пирея, 26.04.2023 г.**

Представители на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна бяха на официално посещение в гръцката Военноморска академия в Пирея. В срещата участваха началникът на ВВМУ – флотилен адмирал проф. Боян Медникаров, командирът на научноизследователския кораб „Св. св. Кирил и Методий“ – капитан II ранг Николай Данаилов, командирът на сектор „Технически“ на кораба – капитан III ранг Стоил Попов, както и част от 24-мата курсанти, провеждащи плавателна практика на борда на НИК 421, начело с четирима техни преподаватели във ВВМУ – доц. Делян Христов, ръководител на катедра „Корабни машини и механизми“, капитан II ранг доц. д-р Ивайло Бакалов – началник на отдел „Учебна дейност“, капитан III ранг Станислава Стефанова и капитан-лейтенант Веселин Атанасов.

Българската делегация беше приветствана от началника на гръцката военноморска академия контраадмирал Христос Сасиакос, както и от други представители на ръководството на учебната институция домакин. Беше показана презентация, на която българските участници се запознаха с историята, структурата и бъдещите планове за развитие на гръцката военноморска академия, след което гостите направиха опознавателна обиколка из академията. Възможностите за взаимно сътрудничество между ВВМУ и гръцката военноморска академия ще бъдат обсъдени на мероприятията и на 27 април.

Ден 122 **Средиземно море, 27.04.2023 г.**

„Не съм сигурен дали съм успял да се съхрани психически (смее се). Плаването беше дълго и изтощително. След четири месеца започва да ти дотяга малко по малко, но всички ще издържим. Няколко пъти ме хваща желязото и няколко пъти ме пуска (бел. ред. - моряшкият разговорен израз „да те хване желязото“ означава да се пречупиш психически в даден момент по време на дълго плаване). Семейството и приятелите са опората. Те са двигателът, който ти помага да продължиш напред. Без

хората от екипажа също си загубен – там са останалите, с които си споделяш всичко“, признава в интервю за БТА старши лейтенант Георги Димитров, офицер по техническа поддръжка и ремонт от екипажа на военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“.

Ден 123 **Пирея, 28.04.2023 г.**

В 19:30 часа източноевропейско време на 28 април „Св. св. Кирил и Методий“ отплава от гръцкото пристанище Пирея и пое към Варна.

Преди корабът да вдигне котва, екипажът се строи на пирса край пасажерски терминал А в пристанището, събирайки се пред кораба за обща снимка за спомен. За обща снимка застанаха и курсантите от Военноморското училище „Н. Й. Вапцаров“, които провеждат плавателна практика с НИК 421 от Испания до България, както и четиримата преподаватели, които ги придружават – доц. Делян Христов, ръководител на катедра „Корабни машини и механизми“, капитан II ранг доц. д-р Ивайло Бакалов – началник на отдел „Учебна дейност“, капитан III ранг Станислава Стефанова и капитан-лейтенант Веселин Атанасов.

Ден 124 **Егейско море, 29.04.2023 г.**

Смехът и социалните контакти на кораба са от основно значение, за да просъществува неговият екипаж. Нужно е да поддържаш ентузиазма и жизнеността у себе си, за да успяваш да пребориш предизвикателствата и трудностите. Това сподели в интервю пред БТА мичман Димитър Димитров, старшина на сектор „Технически“ на военния научноизследователски кораб „Св. св. Кирил и Методий“ по време на успешното му участие в 31-вата българска антарктическа експедиция до остров Ливингстън.

53-годишният варненец признава, че моряшката професия е трудно дело, но разковничето е в добрите приятели – както сред екипажа, така и на сушата.

Ден 125 **Пролив Дарданели, 30.04.2023 г.**

Около 14:30 часа на 30 април „Св. св. Кирил и Методий“ навлезе в пролива Дарданели.

Плавателният съд се движи на североизток в турски териториални води по пътя си към Босфора и Черно море, следвайки маршрута си обратно към Варна.

Ден 126

Истанбул, 01.05.2023 г.

В ранните часове на 1 май българският военен научноизследователски кораб премина от Мраморно море в Черно море през Босфора. Около 06:00 часа местно време плавателният съд навлезе в подстъпите на пролива, след като получи разрешение от турските власти. Корабът беше ескортиран от катер на бреговата охрана, докато прекосяваше 30-те километра, разделящи европейската и азиатската част на Турция и Истанбул.

* * *

Варна, 01.05.2023 г.

Минути преди 23:00 часа на 1 май „Св. св. Кирил и Методий“ спусна котва във Варненския залив, където ще изчака през нощта, преди да застане на Морска гара – Варна в 10:00 часа на 2 май. НИК 421 се завръща в пристанището си на домуване след успешно участие в 31-вата българска антарктическа експедиция до остров Ливингстън.

Церемонията ще се проведе на Морска гара – Варна. В нея ще участват президентът Румен Радев, служебният министър на отбраната Димитър Стоянов, служебният министър на образованието и науката Сашо Пенев и началникът на отбраната адмирал Емил Ефтимов.

Антарктически имена



Снимка: Личен архив на Любомир Иванов

Любомир Иванов

Любомир Иванов е български учен, неправителствен активист и антарктически изследовател, асоцииран член на Института по математика и информатика на БАН. Парламентарен секретар на Министерството на външните работи (1991 – 92 г.). Съавтор на българската конституция и вносител на парламентарното решение от 1990 г. България да се присъедини към ЕС и на решението от 1991 г. България да участва в съюзническото освобождаване на Кувейт. Председател на българската Комисия по антарктически наименования и на Топонимичния борд на Националния център за

полярни изследвания. Национален представител в международния Комитет по антарктическа географска информация. Ръководител на топографското проучване Тангра 2004/05, отбелязано през 2012 г. от Дискавъри Чанъл, Природонаучния музей в Лондон, Британската кралска колекция и Британската антарктическа служба като едно от двадесет и четири знакови събития в хронологията на изследването на Антарктика. Автор на Харта '89 за опазване на българското природно наследство. Автор на общоприетата съвременна система за транслитерация на българската кирилица. Автор на

първите подробни карти на българската антарктическа база и на островите Ливингстън, Гринуич, Робърт, Сноу и Смит (първа топографска карта на остров Смит). Носител на наградата Акад. Никола Обрешков за 1987 г., най-високото българско отличие в областта на математиката, за своята монография Алгебрична теория на рекурсията. Награден от Българския антарктически институт с юбилеен медал на 30-ата българска антарктическа експедиция за активното му участие в експедициите и в изграждането на полярната база „Св. Климент Охридски“.



Установеният с Антарктическият договор международноправен режим не предвижда никакъв особен орган да се занимава с именуването на географски обекти в зоната на договора, т.е. разположени на юг от паралела 60° Ю.ш. Такива имена се дават от отделните държави с присъствие и значителна научна дейност в региона, съобразно националното им законодателство и установена международна практика. Въпреки това антарктическата топонимия е единна. Веднъж дадени, имената принадлежат на Антарктика и се използват от всички, макар и да носят белезите на националния си произход.

Топонимията на Антарктика отразява историята на нейното изследване, като на географските обекти се дават имена най-вече за целите на ориентацията, логистиката, планирането и международното научно сътрудничество. Понастоящем има повече от 20 000 наименувани и много други все още безименни значими географски обекти в района на договора.

Доколкото имената се използват в многоезична среда, а са дадени на определен национален език, чиято писменост може да бъде различна от латиницата, те се романизират за целите на международната употреба според съответните национални стандарти за транслитерация или транскрипция. Интересен е случаят със съвременната система за транслитерация на българската кирилица, която за първи път е въведена през 1995 г. за Антарктика, а впоследствие се налага за всеобща употреба в България (Закон за транслитерацията от 2009 г.), ООН, САЩ и Великобритания.

По възможност, предпочитание се дава на благозвучните имена, чието произнасяне по-малко да затруднява говорещите други езици. Един български пример: докато имена като Емона или Перуника (в залив Емона и ледник Перуника) са благозвучни за говорещите различни езици, би било предизвикателство за много небългари да произнесат комбинацията от съгласни „вц“ в иначе чудесното име Копривница (което и не присъства в Антарктика).

Произходът на имената е доста разнообразен. Има имена от световната и националната (на страната, която е дала името) география, история, култура, наука и изкуство, имена на събития, кораби, организации и хора, свързани с географски проучвания и научни изследвания в Антарктика, а не са рядкост и описателните имена.

Островите в архипелага Мелхиор например са кръстени на букви от гръцката азбука. Дюзина върхове на о. Аделейд пък неотдавна са кръсте-

ни на кучета и кучешки екипи, използвани там от британците през 80-те и 90-те години.

Имената на митичните чудовища Базилик, Аспис, Харибда, Гаргойл, Грифин и Хидра са групирани в околностите на нос Уилямс на Ливингстън, вероятно вдъхновени от примера на близкия залив Драгън (Дракон), кръстен на свой ред на тюленоловния кораб *Драгън* от 19 век с капитан Андрю Макфарлан.

Най-характерни и широко разпространени обаче са имената на хора, които са работили в региона или по друг начин са съдействали за провеждането на експедиции, научни проекти и други свързани с тях дейности. За разлика от обичайната практика за именуване на други места по света, обичайно е антарктически географски обекти да се кръщават на живи хора. По правило се използва фамилията, като в редки изключения вместо това се взема личното име.

Поради сложния релеф или тяхното специално значение за именуващите страни, някои неголеми участъци се отличават с особена гъстота на имената, като например о. Петър I над 50 норвежки имена, нос Ширеф на о. Ливингстън с над 100 чилийски имена, и малкия о. Сигни в Южните Оркнейски острови с над 150 британски имена.

Няколкостотин географски обекта имат две или повече напълно различни имена, дадени в миналото поради липса на координация или оспорван приоритет на откриване, а и защото именуването на географски обекти обичайно се разглежда като акт на упражняване на суверенитет. Според някои имената са публични напомняния за териториален суверенитет, а пък картографията освен практически има и символични цели и прави осъществима доминацията от разстояние. Все пак Антарктическият договор гонякъде обезсилва тези свързани със суверенитета съображения.

Дублирането на имена затруднява комуникацията, включително при операции по търсене и спасяване. За да се избегне това в бъдеще, страните, участващи в именуването на антарктически места, вече са приели правилото нови имена да се дават само на безименни обекти, а в случай на съществуващо дублиране по възможност да се отдава предпочитание на най-ранното известно име. С оглед на стандартизацията на антарктическата топонимия от 1992 г. международният Научен комитет за антарктически изследвания (SCAR) поддържа и актуализира обобщен справочник на антарктическите имена, включващ всички дадени от отделните страни имена.

Българският интерес в антарктическата топо-

Пингвинова колония на нос Хана Пойнт



нимия има своя естествен фокус върху о. Ливингстън, където е разположена българската полярна база „Св. Климент Охридски“.

Много от географските имена на острова са свързани с богатата му история на най-ранна земя, открита в сегашния район на действие на Антарктическият договор на 19 февруари 1819 г., както и главен център на антарктическият лов на тюлени през ранния 19 век. Някои от тях са ранни имена, други са дадени впоследствие, за да се съхрани историческата памет на острова. Сред тях са имената на корабни капитани и офицери, американци като Бърдик, Барнард, Макай, Инот, Лесли, Бруноу, Мейси, Мурс, Нейпър, Рей, Бенсън, Шефийлд, Дънбар, Честър, Кларк и Сейър; британци като Ширеф, Макийн, Уокър, Роу, Бонд, Магрегър, Бин, Боулс, Макфарлан, Спилър, Ричардс и Херинг; австралиеца Сидинс; и испанци като Порлиер (роден в Перу) и Толедо; хора като американските корабовладелци Байърс и братя Роч, хидрографът на Британското адмиралтейство Хърд, както и Майърс, публикувал първата схема на Южните Шетланди по данни на техния откривател Уилям Смит.

Не по-малобройни са имената на тюленоловни кораби като Хюрън, Уилямс, Самюъл, Глинър, Хънтрис, Чарити, Хана, Хенри, Джон, Уосп, Хироу, Кора, Хети, Есикс, Драгън, Индиън, Линкс, Мъркюри и Елиза.

Ню Плимът (залив), Замък Скарбъроу (морски нос) и залив Блайт са кръстени на английски градове

(Уилям Смит отплава от последния, близо до който е роден), а хълм Единбург (морски нос) – на столицата на Шотландия.

Някои от имената, дадени от ловците на тюлени, са описателни, като островите Сноу (Снежен), Ръгед (Грапа в или Назъбен), Дезълейшън (Отчаяние), Хаф Мун (Полумесеца, от формата на острова) и острови Зег (Зет, от формата на островната група), Връх Хелмет (Шлем, от формата му), Южен залив, Лъжлив залив (който може да бъде сбъркан с Южния залив), Черни нос, Южни плажове и Грабителски плажове (където американски ловци са били нападнати и техните тюленови кожи отнети от британци).

Имена като Дяволски нос и нос Дейнджър (Опасност), протоците Агски порти (широк едва 20 метра), Диспър (Безнадеждност, старо име на проток Мортън) и Нек ор Нътинг (На косъм) също са описателни, дадени на опасни места, където кораби и хора са изпадали в бедствие. Най-опасни за ловците на тюлени са били внезапните силни ветрове (обикновено след период на хубаво време) и причинените от тях течения, които откъсват котви и могат да разбият кораба в крайбрежните скали, ако не е успял своевременно да се добере до открити води.

Така е загубен корабът на Ейбрахам Кларк *Клотър* от Стонингтън в щата Кънектикът на 9 декември 1820 г., а на 25 декември 25 г. същата участ сполетява два ливърпулски кораба, *Хана* на Джеймс Джонсън и *Лейди Трубридж* на Ричард Шерат. Два

кораба на Робърт Файлдс, *Кора* и *Робърт*, също от Ливърпул, потъват съответно на 6 януари 1821 г. и 7 март 1822 г. Имената им са дадени на залива Клотийър Харбър на о. Робърт, ливингстънския нос Хана Пойнт, островчето Трубридж край о. Кинг Джордж, заливчето Кора на о. Дезълейшън, както и на о. Робърт.

По-скорошни са имената на британци, чилийци, испанци и българи, работили на о. Ливингстън, като Уилан, Смайли, Вилярд, Окоа, Агуайо, Аншта, Аранда, Торес, Олива, Кастильо, Ханя, Ман, Рене, Марко, Юсеф, Кастелви, Балестер, Качо, Сабат, Енрике, Касановас, Кастро, Пимпирев, Крум, Димов, Кузман, Янков, Вергилов, Гурев и др.

Имената на аржентинците Мутто, Милярдо, Берас, Кабут, Вилягра, Скеса, Ното, Брисуела, Кампастри и Аройо, загинали при катастрофата на аржентински военен самолет Локхийд Нептун в Тангра планина на 15 септември 1976 г., са дадени на географски обекти на островите Лоу, Смит и Ливингстън.

Остров в архипелаг Бискоу е кръстен на испанския фрегатен капитан Хавиер Монтохо, който загибна след падане зад борда от испанския океанографски кораб *Хесперидес* в Южния залив на о. Ливингстън на 2 март 2018 г. Инцидентът се случва, докато той е член на научния екип на проект за сателитна навигация.

Многобройните имена на малкия полуостров Ширеф (3,1 km²) в северния край на ливингстънския полуостров Йоан Павел II, почти всичките чилийски, са най-вече имена на участници в чилийската

антарктическа програма, също описателни имена и имена от чилийската история, география и култура, включително имена на коренното население и исторически личности.

Сред ранните имена в архипелага са тези на гържавници като американския президент Джеймс Монро (на о. Сноу) и британския херцог на Кларънс, бъдещ крал Уилям IV (о. Кларънс). Остров Кинг Джордж получава името си от своя залив Кинг Джордж, наименуван на британския крал Джордж IV, въпреки че първоначално е кръстен от Брансфийлд на 22 януари 1820 г. в чест на Джордж III, който умира седмица по-късно и чието име е дадено на Южна Джорджия 45 години по-рано от Кук. Що се отнася до другите основни острови, имената Робърт и Сноу са обяснени по-горе, името Ливингстън е обсъдено по-долу, о. Смит е кръстен в чест на Уилям Смит, името Лоу е или описателно, или в чест на Едуард Лоу, капитан на американския тюленоловен кораб *Естър*, а Гринуич е кръстен в чест или на английския Гринуич, или на американския в Кънектикът. Остров Нелсън е кръстен в чест на кораба на английския ловец на тюлени Дейвид Бърни, а о. Елефант (Слон) е кръстен на тюлен морски слон. Остров Дисепшън (Заблуда) получава името си заради вътрешния залив Порт Фостър, скрит за преминаващите край острова кораби.

При своето плаване в района през 1821 г. руският мореплавател Белингсхаузен дава алтернативни имена на островите: Бородино (Смит), Малък Ярославец (Сноу), Тейл (Дисепшън), Смоленск (Ли-

вингстън), Березина (Гринуич), Полоцк (Робърт), Лайпциг (Нелсън), Ватерло (Кинг Джордж), Елена (Бриджман), Три братя (О'Брайън, Идъл и Апсланг), Рожнов (Гибс), Мордвинов (Елефант), Михайлов (Корнуолс) и Шишков (Кларънс). В практиката обаче се налагат британско-американските имена. Някои от алтернативните ранни имена, които не успяват да се наложат, впоследствие са запазени като имена на групи географски обекти. Така например имената Писга и Джеймс за о. Смит остават като вр. Писга и нос Джеймс на същия остров; името Джеймс за о. Лоу остава за крайбрежен нос на острова; имената Монро, Президънт и Хол за о. Сноу сега са имена на морски нос и два полуострова на острова; имената Лоу и Сарториус за о. Гринуич остават за хълм и крайбрежен нос на острова; името Мичъл за о. Робърт остава за залив на острова; имената О'Кейн и Страхан за о. Нелсън остават за морски нос и хълм на острова, а името Ереби на ливингстънския Южен залив остава за морски нос в залива. Името Смоленск за о. Ливингстън, дадено в чест на една от битките от Наполеоновите войни, остава за протока между островите Дисепшън и Ливингстън.

Самият архипелаг първоначално е наречен Нова Южна Британия от Смит. По предложение на Джон Майърс, откривателят променя името на Южни Шетландски острови поради скромния

размер на островите и местоположението им на географска ширина в Южното полукълбо, сходна с тази на Шетландските острови в Северното. Имена като Нова Южна Исландия, Нова Южна Ирландия и острови Гериц също се появяват в някои ранни публикации, но не придобиват популярност. Произходът на някои имена от първите сезони след откриването на о. Ливингстън остава неясен и до днес. Такива са например имената Рение, Листър, Ереби и Мортън, и не на последно място – името на самия остров.

За тюленоловците Ливингстън е главен остров на Южните Шетланди. Първоначално го наричат Фрисланд или Фрийзланд, изписвано по най-различни начини, като използват същото име и за най-високата планинска част на острова. Но откъде идва това име?

Любопитно е, че на карти от 16 и 17 век присъства голям остров фантом с имената Фрисланд (Frisland) или Фрийзланд, изобразяван южно от Гренландия.

Именната форма Freezeland се появява на картата на Южна Джорджия и Южните Сандвичеви острови на Джеймс Кук от 1777 г. като име на висока скала край о. Бристол, наречена в чест на моряка, който пръв я е видял.

Възможно е по-късно това име да е заимствано и използвано като описателно за о. Ливингстън. Та-

Основната къща, Каса Испания и Голямата къща на българската база „Св. Климент Охридски“



Заливът Джонсънс Док на фона на планината Тангра





НИК 421 в Южния залив
през българската база
на остров Ливингстън

кава употреба (или поне интерпретация) за един от Южните Сандвичеви острови може да се открие в мемоарите на тюленоловеца Томас Смит: *След като напуснахме залива ни пое добър северо-западен вятър, който за три дни ни отведе до връх Фрийланд, наречен така от нас поради огромната му височина и количеството лед и сняг, с които бяха украсени страните му и увенчан върхът му.*

В крайна сметка именната форма Фрисланд (Friesland), същата като тази на европейската историческа провинция, днес е останала за хребет и връх в ливингстънската Тангра планина. А самият остров бързо става популярен като Ливингстън, име утвърдено с международна употреба от над две столетия.

Името трябва да е дадено от британския тюленоловец Робърт Файлдс, доколкото се появява за първи път в неговата лоция от 1821 г. за Южните Шетланди. За острова той пише: *„При приближаване от север към остров Ливингстън – или Главния остров – сушията изниква като планини с огромна височина и покрити изцяло със сняг, а основата им завършива с отвесни ледени стени. Общият изглед е ужасно величествен, макар и страховит и пуст. Снежните върхове се показват един върху друг, високо над облаците, и будят в ума благочестиво преклонение пред чудесата на Всевишния. И макар заобиколен от всички страни със скали и разбиващи се в тях вълни, умът е насочен към набожно съзерцание на величието на картината“.*

Не е ясно защо Файлдс избира това име. Той е ливърпулец, за когото не е известно да е имал нещо общо с шотландския град Ливингстън или с капитан Андрю Ливингстън, с когото според някои е свързано името на острова. Въпросният капитан

е плавал в различни части на Атлантическия океан в продължение на дълги години, а многобройните му доклади са включени в класическата лоция на Джон Парди от 1822 г., но няма данни да е посещавал Антарктика или да се е занимавал с тюлени.

Едно нещо е сигурно – островът не е кръстен на британския мисионер и пътешественик Дейвид Ливингстън, който по това време е осемгодишен и ще замине за Африка едва през 1840 г. И тъй като името е британско, то едва ли е дадено в чест на някой от американските държавници Робърт Ливингстън, първият външен министър на САЩ през 1781 - 83 г., или Едуард Ливингстън, държавен секретар през 1831 - 33 г.

Файлдс съставя своята лоция и изготвя няколко карти на Южните Шетланди по време на престоя си като корабкрушениц на о. Дезълейшън, след като корабът му *Кора* не успява да се измъкне през протока Нек ор Нътинг през януари 1821 г. Екипажът построява на брега подслон от останките на кораба и чака спасение заедно със старата корабна котка, вероятно първата от рода на котките, стъпила на антарктическа земя. Те били изумени, когато видели как котката се сприятелява с два пингвина и споделя с тях общо леговище в бччва наред хората в убежището.

Освен да пише, Файлдс има възможност да съзерцава величествената гледка на Източен Ливингстън, описана в цитата му по-горе. Пред погледа му на юг се простира заливът Хироу, осеян с безброй морски скали и разбиващи се вълни, следван от северното крайбрежие на Ливингстън, образувано в този участък от отвесната ледена стена на лед. Съединение, зад която един след друг се издигат възвишения Глинър и хребети Боулс и Бърдик. Над



Заливът Джонсънс Док

всички тях се извисява Тангра планина, доминирана от върховете Фрисланд, Св. Борис и Големия излен връх. Понякога ледените върхове се показват над облаците. Друг път са забулени в тях, както същия сезон ги вижда Белингсхаузен от протока Брансфийлд от другата страна на острова. Той описва острова като четиридесет и една морски мили (76 км) дълъг, с ниска и частично покрита със сняг западна част, и източна част със скалисти и отвесни брегове и високи планини, покрити с лед и забулени в облаци, като най-южният край на острова се вдава в морето с два хребета и образува залив. (Планината е Тангра, двата хребета са полуостровите Хърд и Рожен с Лъжливия залив между тях.)

Северната гледка е представена в илюстрация към картата на Пауъл от 1822 г., като на най-преден план там е черната скалиста грамада на о. Дезълейшън. Гледката от юг пък е изобразена в рисунка на Павел Михайлов от Императорската художествена академия в Санкт Петербург, художник на руската експедиция.

Българският принос към изследването и картографирането на Антарктика е отразен в местната топонимия, като българските имена се използват в научни публикации и бази данни, енциклопедични

справочници, картографиране, логистика, пътеписи, туристически справочници, документални филми, художествена литература и др. Подробно стандартизирано описание на обектите с български имена, включително тяхната етимология, може да се намери в справочника на SCAR и други източници в мрежата.

Повечето от българските имена са концентрирани в района на Южните Шетланди, където е разположена българската полярна база. На о. Смит преобладават (над 80 % от всички имена), тъй като първата едромасабна карта на този остров е българска, от 2009 г. Около половината от имената на о. Ливингстън са български, а останалите са британски, американски, аржентински, чилийски и испански. Доста от географските имена на островите Ливингстън, Гринуч, Робърт, Сноу и Смит, както и на прилежащите им по-малки острови и скали, са резултат от подробното им картографиране от българската Комисия по антарктически наименования през 2005 г. и от Военно-географската служба на Българската армия и Комисията през 2009 и 2010 г. На тези пет острова има общо над 600 български имена, включително на двете най-значими планински вериги – Тангра планина на о. Ливингстън и хребет Имеон на о. Смит; на възвишения като Ви-

динските, Оряховските, Доспейските, Дряновските и Брезнишките; на по-големи полуострови като Варна, Бургас, Рожен, Йоан Павел II и Алфатар; също и на ледници като Перуника, Калиакра, Тунджа, Верила, Съединение, Етър, Якоруда, Чупрене, Ветрино и Дългопол.

Следвайки една британска идея, на отделни места в района на Антарктическият полуостров се прилага подходът на тематично групиране. Така например имена на композитори, планети и астрономи са групирани на о. Александър, герои от Илиадата на Омир има на о. Анвер, известни лекари на о. Брабант, пионери на авиацията на Бряг Дейвис и Бряг Данко. Имената на герои от романите *Моби Дик* и *Пътешествията на Гъливер* се срещат на Бряг Оскар II, Дикенсови герои на островите Бискоу и герои от *Кентърбърийски разкази* в архипелаг Вилхелм.

В реализацията на този тематичен подход има и български принос с имената на композиторите Панайот и Любомир Пипкови, Емануил Манолов, Маестро Георги Атанасов, Дико Илиев, Марин Големинов, Панчо Владигеров, Парашкев Хаджиев и Филип Кутев, певците Гена Димитрова, Мими Балканска, Елена Николай, Борис Христов, Николай Гяуров и Никола Гюзелев, пионерите на авиацията Радул Милков, Продан Таракчиев, Райна Касабова, Георги Божинов и Асен Йорданов.

На Южните Оркнейски и Южните Шетландски острови се срещат имена свързани с дейността в Антарктика на предприятието Океански риболов – Бургас. Имената са на океански траулери като *Афала*, *Аурелия*, *Роталия*, *Аргонавт*, *Сагита*, *Актиния*, *Буревестник* и *Физалия*, корабни капитани като Косьо Костов, Иван Преснаков, Христо Трифонов, Косьо Ангелов, Йордан Йорданов, Христо Хараламбиев, Иван Несторов, Никола Левенов и Иван Кръстанов, директорите на Океански риболов Симеон Джегов, Костадин Гайдаров, Христо Пиперков и Анастас Симеонов, а бряг Славянка е кръстен на бургаския рибоконсервен комбинат, преработвал антарктическа риба.

Освен риболова, извършват се и изследвания на научни екипи в областта на рибарството. Българските риболовци, наред със съветските, полските

и източноевропейските, са пионерите на модерния антарктически риболов. Техен риболовен район от 1970 г. до началото на 1990-те са водите на Южна Джорджия, Южните Оркнеи, Южните Шетланди и Земя Греъм на Антарктическият полуостров, причислявани тогава към Югозападния Атлантик. Проучвани са също и водите на о. Кергелен.

Между българските имена извън Южните Шетландски острови са и двете най-ранни: Планина Софийски университет и вр. Климент Охридски в северната част на о. Александър, дадени още през 1989 г. във връзка с геоложките проучвания в района от българско-британски екип по време на Първата българска антарктическа експедиция. Най-висок географски обект с българско име е вр. Опълчение в хребет Сентинел на планината Елсуърт, издигащ се на 4503 м, а най-обширен – платото Хемимонт на Земя Греъм, простиращо се на 100 км. Най-дълъг ледник е Рогош на Земя Греъм, 29 км, полуостров Перник се вдава 40 км в морето, а най-голям залив е Мундрага с размери 29 на 23 км. Антарктическите географски обекти с български имена могат да бъдат класифицирани в няколко категории: височини (45,4%), морски носове (13,5%), острови (13,5%), ледници (12,4%), водни тела (12,0%), полуострови (1,8%) и плажове (1,4%). Общо 1604 на брой към 2023 г. същите се разпределят по региони, както следва: Южни Шетландски острови 714, Земя Греъм 474, архипелаг Палмър 141, хребет Сентинел 138, о. Александър 53, архипелаг Вилхелм 41, острови Бискоу 32, Южни Оркнейски острови 9 и Земя Палмър 2.

Освен че представляват принос към антарктическата география и топонимия, българските имена способстват за подобряване на средата за всички видове човешка дейност, свързана с местностите, където са разположени, и придават нови измерения на българското културно-историческо и духовно пространство.

Очаквайте през месец юли броя на списание ЛИК,
посветен на театралния фестивал

ВАРНЕНСКО ЛЯТО

ЛИК
Литература Изкуство Култура

125
години

БЪЛГАРСКА ТЕЛЕГРАФНА АГЕНЦИЯ



ИСТИНСКИТЕ НОВИНИ