

ДАНИ ЗА ПОСОКАТА И СКОРОСТТА НА ПОВЪРХНОСТНИТЕ ТЕЧЕНИЯ ПРЕД БЪЛГАРСКОТО ЧЕРНОМОРСКО КРАЙБРЕЖИЕ

Траян Траянов

Абстракт: Систематизирани са примери от над сто годишната ни морска история за движението на одушевени и неодушевени предмети по повърхностните течения пред българския Черноморски бряг. Направени са заключения за скоростта на тези течения, които могат да се използват успешно при търсене и спасяване на море.

Ключови думи: Океанография, морска история, повърхностни течения, търсене и спасяване на море, Черно море.

Първото документирано сведение за движението (дрейфа) на предмети по повърхностното течение на Черно море пред българския бряг е датирано от ноември 1912 г. [3]. По време на дръзката атака на отряда български миноносци „Смели”, „Летящи”, „Строги” и „Дръзки” на турския крайцер „Хамидие”, в първия час на 8 ноември 1912 г., са изстреляни четири торпеда. Понеже торпедната атака продължила буквално няколко минути, след завръщането на отряда във Варна започват спорове чие торпедо е улучило противника [3]. Пъзелът бил разрешен по много мистериозен начин. Торпедата тогава били парогазови и в корпусите им имало резервоар (около 500 L) за сгъстен до 180 – 200 kg/cm² въздух, който поддържал работата на двигателя под водата. След свършването му и спирането на винтовете, този вече празен резервоар им придавал положителна плаваемост и торпедата изплавали (частично) на повърхността. След три дни (бел.авт.) основното южно течение по нашето Черноморско крайбрежие изхвърлило на скалите при Созопол три торпеда. По фабричните номера, от Торпедната работилница в базата във Варна, където торпедата били заредени със сгъстен въздух и петрол (газ) установили, че изплавалите торпеда са на „Смели”, „Летящи” и „Строги”. Това означавало, че торпедото изстреляно от „Дръзки” се е взривило в носа на турския крайцер „Хамидие”.

Вторият пример (не по хронологичен ред) дава възможност за точното установяване на времето на дрейфа на одушевени предмети (бедстващи на море) [7]. На 12 август 1971 г. по време на подготовка по подводно дело на две класни отделения от ВНВМУ „Н.Й.Вапцаров” Варна правим дълбоководно спускане на потъналия параход „Родина”, лежащ на 41 метра дълбочина на около 4 мили източно от нос Колокита. Към обяд от палубата на осигурителния кораб – торпедната гемия с бордови номер 314, откриваме и изваждаме в осигурителната лодка две удавени жени оборудвани със спасителни жилетки. По-късно, от телевизията, научаваме че същият ден м/к „Сагита” на Научно изследователския институт по рибно стопанство и океанография Варна и от базов тралчик от военноморска база Бургас са извадили още удавници. Става ясно, че тези удавници са от корабчето на Теньо Казака. На 9 август 1971 г. по обяд кораба му тръгва от нос Калиакра за Балчик при силен вятър от западната четвърт [7] . След известно време корабът остава без ход и бедства. Летовниците от Албена, които Теньо Казака водил до нос Калиакра успяват да сложат спасителни жилетки. Къде точно е потънал корабът не се знае, но бедстващите поддържани на повърхността от спасителните жилетки дрейфат по течението до 12 август 1971 г. три дни (т.е. 72 часа). Предполагамото място на бедствието е в близост до нос Калиакра, а до нос Колокита и потъналия параход „Родина” (42⁰24’00 N , 27⁰47’ 00 E) са около 62 мили, а времето на дрейфа е 72 часа, което прави скорост 0,861 мили за час (възла).

Третият пример: На 25 февруари 1916 г. (9 март по нов стил) два руски ескадрени миноносца „Живой” и „Лейтенант Пушкин” приближавали Варна идващи от юг. Изведнъж на траверс на нос Иланджик, вторият миноносец „Лейтенант Пушкин” се натъква на мина от българско минно заграждение. Взривът е в предната част, на около една трета от дължината на

ескадрения миноносец [4] и е толкова силен, че корпусът се разцепва на две и потъва за броени минути. От първият ескадрен миноносец „Живой” спускат две спасителни лодки. Командирът на „Живой” остава с впечатление, че „Лейтенант Пушкин” е атакуван от подводница и командва „Живой” да се отдалечи от това място на пълен ход. Може би той си е спомнил [8] за жестокия урок, който германската подводница U-9 дава на английския военен флот, като на 22 септември 1914 г. торпилира и потапя, за по-малко от час, три броненосни крайцера „Абукир”, „Хог” и „Кресси”. Вероятно руският командир е знаел и за разпореждането на Адмиралтейството, след този случай, в разрез на установените традиции, според което английските крайцери не са били длъжни да спират около свои кораби, взривени от торпеда или мини. В спуснатите лодки са спасени само десет човека. Тялото на старши лейтенант Борис Пишнов [4], оборудван със спасителна жилетка, който не е открито и прибрано от спасителните лодка е изхвърлено няколко дни по-късно (вероятно 2 – бел.авт.) на скалите край Созопол. Останките на идентифицирания през септември 2010 г., разцепен на две корпус, на ескадрения миноносец „Лейтенант Пушкин” лежат на 10 мили източно от нос Иланджик в място с координати 43° 02' N, 28° 10' E.

На 15 септември 1941 г. около 10 часа сутринта след няколкодневна морска буря, в район северозападно от Созопол, в местността Кору чешме – морето изхвърля на брега труп на моряк облечен с гумен костюм ГК-2 и оборудван с кислороден дихателен апарат ИСА-М [6]. На следващият ден, 16 септември 1941 г. около 7 часа на около 800 метра западно от първия е открит втори моряк със същата екипировка. След близо 30 години от полицейски архиви се установява самоличността на загиналите. Това са Виолет Лаврентиевич Душин помощник-командир на съветската подводна лодка С-34 и Флор Дмитриевич Терехов боцман на подводната лодка. Въпреки многократните експедиции за търсене на мястото на потъване на С-34, в северната част на Бургаския залив, в района около нос Емине и в оперативната зона 22, включително със съвременни локатори за страничен обзор (SSS) останките на подводната лодка не са открити. Като се анализира скоростта и посоката на повърхностните течения и се вземе предвид заключението на лекаря патолог, огледал телата на Душин и Терехов, че смъртта е настъпила преди 1-2 дни е обоснована хипотезата [9], че телата (в хидрокостюмите ГК-2) са „пътували” по повърхността на морето (най-малко 2 дни) и че С-34 би трябвало да се търси около 43-я паралел [9]. Още повече, че в източният край на Бургаския залив основното (южно) повърхностно Черноморско течение си взаимодейства с крайбрежните циклонални (с посока обратна на часовниковата стрелка) течения и те способстват за изкривяване на посоката и намаляване на скоростта на течението. И най-вероятно, телата облечени с хидрокостюмите са „пристигнали” на брега в местността Кору чешме от северозапад. Координатите на мястото в Кору чешме са 42°24' 745 N, 27°40' 934 E.

На 29 януари 1963 г. м/к „Галата” отплава рано сутринта за Каварна. Морето не предвещавало буря, но тя се разразила по-късно, когато кораба приближава Каварна. Вятър, студ и суграшица. Надводният борд, надстройките и вантите се обледеняват. Капитанът решава да се върне към Балчик или Варна. Получил междувремево незначителна пробойна м/к „Галата” започва да се пълни с вода. Корабът бедства. Опитът да се използват спасителните лодки завършва без успех. Корабът потъва. Загиwa целият екипаж. Едната спусната лодка, в която обаче не успява да се качи никой, дрейфа и е изхвърлена след няколко дена на скалите при Созопол [7]. Мястото на потъване в т.нар. Батовски залив било с координати 43° 24' N, 28° 08' E.

Моторният кораб „Tolstoy” (ИМО 8942917), плаващ под флага на Корейската народно-демократична република, потъва на 27 септември 2008 г. в 04,06 часа на 13 мили източно от нос Емине. Въпреки участието на много цивилни кораби, кораби на военно-морски флот, както

и на вертолет в спасителната операция [2] е допуснато единствените оцелели моряци от „Толстой” намиращи се върху спасителен плот да преминат на 27 и 28 септември през българските териториални води и са спасени на 28 около 15,20 часа от белгийската яхта „Мираж” вече в турски териториални води.

Изводи

От анализът на движението на бедстващи на море оборудвани със спасителни жилетки, спасителна лодка и плот по повърхностните течения пред българския Черноморски бряг, в приложените примери, може да се заключи следното:

- От мястото на атаката (XI.1912 г.) на турския крайцер „Хамидие” до Созопол са 58 – 60 мили. Вероятно поради по-голямото съпротивление във водата на полупотопените торпеда те са дрейфали 3-4 дена.

- При вторият пример (VIII.1971 г.), бедстващите (в последствие починали) летовници поддържани от спасителните жилетки са се движили по повърхностното течение 62 мили и са изменили това разстояние за 72 часа, което прави скорост 0,861 мили за час (възла).

- Ст. лейт. Пишнов (III.1916 г.) от взривеният на мина ескадрен миноносец „Лейтенант Пуцин” , оборудван също със спасителна жилетка е дрейфал около 42 мили вероятно две денонощия. При този случай имах редкия шанс да ползвам данни за метеорологичната обстановка от Метеорологически годишникъ [1]. Температурата на въздуха е била 4,2 – 6,5⁰ С, а скоростта на вятъра 8 – 12 m/s.

- За определяне мястото на потъването на съветската подводница С-34 (XI.1941 г.) може да се окаже показателно времето, през което са дрейфали подводничарите оборудвани с хидроизолиращи костюми и дихателни апарати по водната повърхност (около 2 денонощия).

- Празната спасителна лодка от м/к „Галата” (I.1963 г.) потънал в т.нар. Батовски залив е дрейфала до скалите на Созопол (около 60 мили) с по-голяма скорост от бедстващите оборудвани със спасителни жилетки.

- Спасителният плот с двама бедстващи от потъналия м/к „Толстой” (IX.2008 г.) е дрейфал от мястото на потъване до турски териториални води, на юг от устието на р. Резово 43 мили за 36 часа, което прави скорост 1,194 мили за час (възла).

От приложените примери естествено е невъзможно да се установи „троекторията” на движение на бедстващите по водната повърхност. Основната посока на повърхностните течения пред българския Черноморски бряг е ясна [5], но все още е малко изучено взаимодействието на основното черноморско течение (от север на юг) с крайбрежните (циклонални) течения в Бургаския залив например.

Литература:

1. Вацов,С. 1928. Метеорологически годишникъ. Централна метеорологическа станция. Апнее 1916 Година. Държавна печатница София, с.22.
2. Маринова,В. 2008. Операция „Толстой” – много ресурси, нулев резултат. В:Морски свят, ноември 2008, с.14-16.
3. Павлов, Вл. 1970. Развитие на българския военно-морски флот 1897 – 1913 г. ДВИ София, с.172.

4. Панайотов, А. 2010 Руският ескадрен миноносец „Лейтенант Пушкин” и българската морска история. В: Морски вестник, Бр.5/6, ноември 2010, с.11.
5. Пецов, Г. 1954. Курс по хидрометеорология Том II, Океанография. ДВИ София с.344-345.
6. Ростовщчиков, В. 1975. Двамата от подводната лодка. В: ФАР’75, Изд. „Г.Бакалов” Варна, с.76-79.
7. Траянов, Т. 2007. Уроци по дързост. Изд. къща „Морски свят” Варна, с.33-36 и 132-136.
8. Траянов, Т. 2016. Спомени от войните. Издателство МС Варна, с.18 и 32.
9. Траянов, Т. 2008. Къде е потънала съветската подводна лодка С-34. В: Морски вестник, ноември 2008, с.12.

За контакти:

доц. д-р инж.Траян Траянов

e-mail:ttrayanov@mail.bg