

„Не е честно мене, Болгарину, да отчаявам и да вражам зло за зло! – смятал е възрожденският книжовник от гр. Велес в Македония, който се е подписал като „многоревностний Юрдан х. Константинов (Джинот)“ под завещанието си: – Болгарин прави и верни и благородни човек, Болгарин е любитель всякое добро, Болгарин е срамота да се отричува от своя род и язык, (а) той Болгарин, който родо свой си хули, името му е ни ден, ни нош. Аз сам Болгарин, плачем за нашите изгубени болгаре, които са во Долна Мисия, затова сдолжни сме да ся жертвуваме за браќята наши пресладкии болгари.“

И много достойни българи са продължили битките – през 1903, през 1912, през 1913, от 1915 до 1918 г. Последвани от отмъстителни договори като подстъпи към националните катастрофи на народа ни и през XX в.

Българското приобщаване на небето

В порив да се извисят над вековните си поробители някои от новите апостоли на свободата поели към единственото пространство, което „великите сили“ не били отнели от тях с граници. Още от 1892-ра железничарят Георги Божинов опитал да полети към небето, като сам си направил крила. След две години военният изобретател поручик Харалампи Джамджиев създал *орнитоптер* в работилницата на Силистренския гарнизон. На механичната си птица с еластични криле, които се задвижвали с педали и верига към велосипеден триколесник с кормило за управление, полетял в покрайнините на града и на следващата година. Специалната му разработка бил стабилизаторът, който гарантирал устойчивостта по надлъжната и напречната ос на самолета без намесата на летеца – първообразът на съвременните двуканални автопилоти, внедрени в авиацията чак след 1960 г.! На 6 февруари 1911-а в Париж бил патентован негов усъвършенстван проект за самолет, а на 17 юли следващата година – и проект за самолетна конструкция с намалени крила, което подобрило възможността на апарата да променя ъгъла на полета и оттам – за по-добро водене.

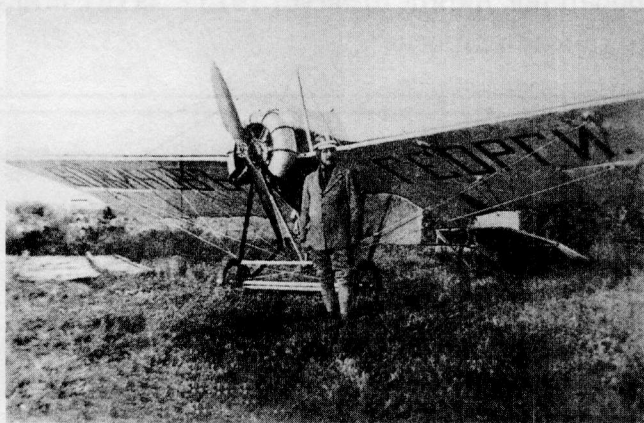
Междувременно през 1910-а авиоконструкторът Иван Гевренов пък създал хеликоплан – комбинация от хеликоптер и аероплан – и

успешно демонстрирал в София своята „Чучулига“. С него успял рационално да използва подемната сила на крилата – принцип, който се внедрява в световната авиация чак през 70-те години на XX в.! Той монтира командни и контролни уреди за управление на полета, които били по-добри от конструираните по същото време в чужбина. Негово предложение е и авторотационният режим при кацане с вертолет.

Свои модели на хеликоптери от 1911-а правел и Димитър Попов. Неговият „хвърколет“ работел под витло с изменяема стъпка, което оповестил през 1926 г.

През 1911-а по проект на българина С. Черкезов бил изработен биплан, който извършил сполучливи полети край Петербург. При него за пръв път бил използван трибедрен колесник с носово колело, каквито вече имат всички съвременни самолети.

На 27 юли 1912-а във Франция Георги Божинов получил свидетелство за патент № 444010 за конструирания от него моторен самолет. Роже Сомер, собственикът на *френската авиационна фирма „Сомер“*, му предложил серийно производство на самолета във Франция, но талантливият изобретател му отказал, защото *желаел аеропланът да бъде построен на българска земя.*

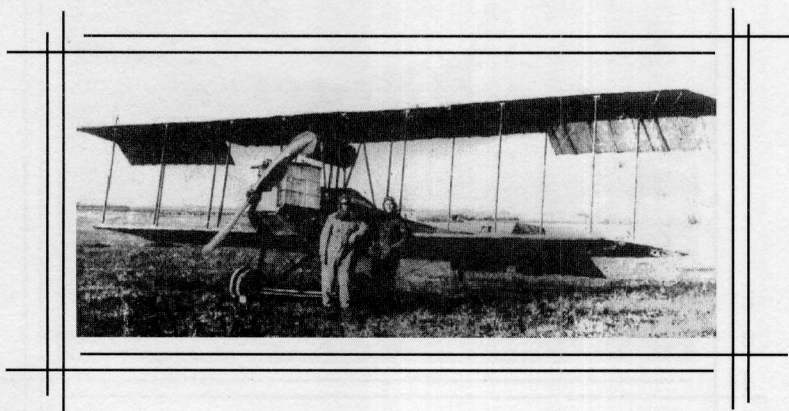


Георги Божинов с конструирания от него моторен самолет

Двуплощник построил и Ив. Каролев – през 1914-а. През същата година летецът Ст. Калинов и механикът Ил. Младенов изработили българска конструкция на самолет тип „Воазен“, като ползвали аеропланната ремонтна работилница в Божурище, Софийско.

По време на Балканската война, едва 16-годишен, Асен Йорданов заминал за фронта доброволец и постъпил като механик в аеропланното отделение край Свиленград. Там той продължил да работи върху конструирането на първия български самолет „Експрес“ („Йорданов-1“), който завършил през лятото на 1915-а.

„От няколко дни в манежа на цар Фердинанд е изложен за гледане от публиката в естествената му величина, готов за летене, един аероплан, комбиниран и изобретен от седмокласния гимназист Йорданов, син на Христо Йорданов, бивш управител на Централната земеделска банка – съобщава на 21 август 1915 г. ежедневникът „София“. – Непълнолетният българин, който в гимназията е отличен математик, внесъл едно ново и важно подобрение, което липсваше при съществуващите аероплани, а именно устройство, предпазващо апарата от падане.“ След неговото изпитание от правоспособен пилот специална комисия от Министерството на войната постановява: „Апаратът е сигурен. Няма допуснати грешки. Признава се за изобретение, а Асен Йорданов – за изобретател. Датата 10 август 1915 г. да се счита за начало на българското самолетостроене“.



Първият самолет, създаден от Асен Йорданов „Йорданов-1“ (Public Domain)

С надеждата да си върнат изгубеното, българските управници вкарвали страната ни в Първата световна война като съюзница на Централните сили. Изборът се оказал фатален и България претърпяла втора национална катастрофа. В последвалия погром победителите не само ликвидирали оцелелите ескадрили, но забранили тук да има самолетостроене. Ограбените пилоти цели месеци разкарвали из страната ни – разглобени и укрити в товарни вагони – отделни машини, за да ги спасят от екзекуторите. Да не пропаднат пък най-кадърните конструктори, когато през 1921 г. американският аероклуб обявил награда от един милион долара за победителя в обиколка на Земята със самолет, правителството на Александър Стамболийски осигурило парична помощ за нашите летци Асен Йорданов и Гаврил Стоянов да отидат в САЩ.



Асен Йорданов в работа над американските си проекти

Конкурсът не бил проведен, защото други храбреци нямало, но Асен останал и успял да започне работа като чертожник в конструкторското бюро на заводите „Къртис“. Станал летец изпитател, завършил аероинженерство, химия, физика и радиоинженерство. С успехите си достигнал до главен конструктор на заводите. Участвал

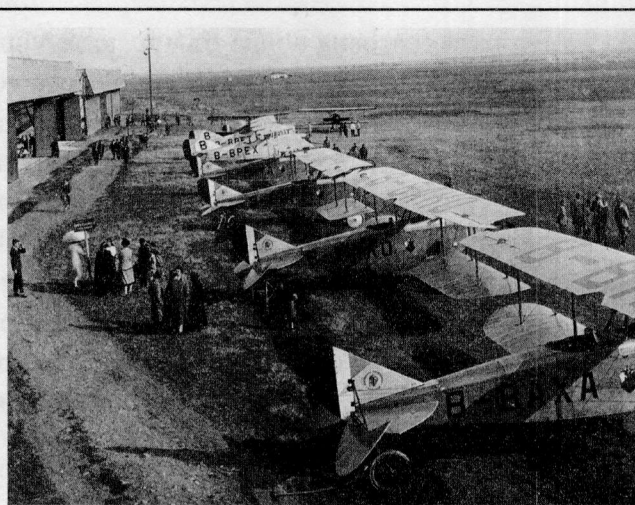
в разработката и съставянето на документацията и инструкции за поддържане и пилотиране на известни самолети, сред които летящата крепост „Боинг Б-17“, изстребителите „Локхийд Р-38“ „Лайтнинг“ и „Къртис Хоук 81“, бомбардировачите Б-24 и Б-29, както и на първия многоцелев транспортен самолет „Дъглас ДС-3“. Негово дело са прочутите през Втората световна война летящи крепости „Боинг В-17 Фортес“, „Боинг 29 Суперфортес“, тежкия изстребител „Лайтнинг Р-38“ и още сума други прославени машини. Той е изобретил уредите за „сляпо летене“, апарата и химическата смес за изкуственото замразяване на горивото в самолета, има патент за химическата смес, която почиства мотора, проект за безшумна гара, патент за радиотелефон с автоматично записване на разговора. Открил е авиационно училище и скоро то станало най-авторитетната школа, която подготвяла пилоти за гражданската авиация. Автор е на много книги за обучение на пилоти, продадени в 750 000 екземпляра и преведени в много страни. В САЩ е известен като „българина, който е научил Америка да лети“, та дори и много от астронавтите изтъкват, че това също важи тях. Има своето място в авиационния музей във Вашингтон, паметна плоча на летище „Лагуардия“ и улица на негово име. На негово име е наречен и залив „Йорданов“ на Земя Грeъм в Антарктида.

А по това време още от 1916 г. Георги Божинов вече работел върху самолетна конструкция с много новости в световното самолетостроене като електронни клапи, автопилот, крилата и опашната плоскост да са с променлив ъгъл. Поради хронична сиромашия обаче успял да завърши самолета си чак през 1925-а. Именно този великолепен апарат може да се види реконструиран в експозицията на Националния военноисторически музей.

След дългогодишна работа върху профила на самолетното крило, през 1921-ва Х. Джамджиев патентовал в Прага нов усъвършенстван апарат „Бързолет“. По това време арх. Л. Гачев конструирал безмоторен самолет. През 1922-ра Ат. Григоров предложил проект за хидроплан.

През 1924 г. била създадена Държавна аеропланна работилница (ДАР) в с. Божурище край София. Още на следващата година там били

построени първите два безмоторни самолета – двуместните двуплощници ДАР-1 и ДАР-2, прочутият ДАР-3 „Гарван“, тримоторният двуплощник ДАР-4 и т.н. Там започнал работа първият български авиоконструктор с висше образование Цветан Лазаров, който поставил на научни основи индустриалното производство на самолети в България.



Хора разглеждат в ДАР първите в България серийно произвеждани самолети, 1926 г. Public Domain

През 1939 г. била построена Държавна самолетна фабрика в града, който изглеждал най-неудобен за полети: Ловеч. Там са направени Лазаровите ДАР-9 и ДАР-10, Лаз-7 и Лаз-8, безмоторникът УП-1.

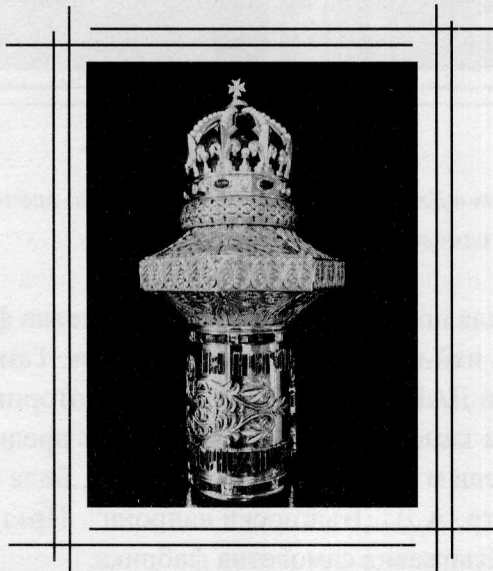
Работилница за самолети тип КБ, разчетени предимно за учебно-тренировъчни цели и за безмоторни самолети, била създадена и в Казанлък от Индустр. А.Д. „Български капрони“. През 1942 г. предприятието станало Държавна самолетна фабрика.

С влизането на страната във Варшавския договор през 1954 г. било постановено да спре производството на самолети в България.

Самолетите ДАР продължавали да летят още много години в Югославия и ДАР 9 „Синигер“ може да бъде видян в музея на Загреб.

Учителят от Всемирното бяло братство

В разгара на Втората световна война българските управници пак избрали да наместят държава в съюза с Германия, защото това изглеждало като възможност за национално обединение със сънародниците в отнетите ни земи. Макар тези територии да били поверени само под българско наставничество, всички сънародници се уповавали, че вече е възкръснала в изконната си цялост *Целокупна България*. През 1943 г. Висшият военен съвет тайно поръчал за главнокомандващия българската армия цар Борис III фелдмаршалски жезъл от злато, сребро и платина с 351 брилянта, рубина, смарагда и перли с орнаменти от средновековната Преславска школа по проект на художника Димитър Гюдженев.



Фелдмаршалският жезъл от злато, сребро и платина с 351 брилянта, рубина, смарагда и перли за цар Борис III като главнокомандващ българската армия