

10 АВГУСТ – ДЕН НА БЪЛГАРСКОТО САМОЛЕТОСТРОЕНЕ. ИМА ЛИ ТАКЪВ ДЕН?

За необходимостта от критичен прочит на историята на самолета на Асен Йорданов (1915 г.)

Първите в историческата литература сведения за самолета, построен от Асен Христов Йорданов през 1915 г. в София, са публикувани през 1923 г. от неговия съвременник Асен Юрданов Попов [1, с. 332-333]. Междувременно, през изминалите 92 години и особено през последните години, в литературата (особено в интернет) за историята на този самолет и най-вече – за неговия създател, са публикувани стотици различни по обем материали, но **специално на самолета не е посветена нито една научна публикация, а биографията на А. Йорданов е предмет само на едно научно изследване** – слабо известната статия на Борис Куюмджиев от 1972 г. [2]. На тази тема са разпространени и многобройни популярни материали (някои имат и приложена литература), но нито един автор не прави критична оценка на написаното **преди** него и най-важното – не подкрепя твърденията си с **препратки** към конкретни източници, които всеки читател би могъл да провери и да установи евентуално същото [3]. **Предмет на тази статия е главно критичният сравнителен анализ на публикувани досега в историческата литература (научна и популярна) сведения за историята на самолета на А. Йорданов.** Във връзка с това правя уговорката, че в текста всички дати до 31 март 1916 г. са по Юлианския календар (стар стил).



Асен Йорданов, 1913 г. -

http://lupu.dir.bg/images/Voenni%20snimki/BalkVoina_WEB/11.jpg



Корица на книгата: **Попов, Асен Юрданов.**

Авиация. Т. I. История на авиацията. С., изд. авт., 1923. 424 с.

1. Кога са официалните изпитания на самолета на А. Йорданов?

От години почти единодушно е възприета версията, че това се случва на 10 август 1915 г., която дата тогава била определена за Ден на българското самолетостроене. Знаменателният ден се появява в литературата още през 1940 г. в статия в списанието „Нашата авиация“, посветена специално на изпитанията на самолета на въпросния ден. Неизвестният автор на този мемоарен източник съобщава, че те са направени „пред комисия, назначена от Военното министерство, под председателството на подполковник Силяновски и членове-летци и техници от Аеропланната рота“, но няма и намек за това дали сведенията за събитията на 10 август 1915 г. наистина са взети от официален документ за резултатите от изпитанията. Освен това в статията от 1940 г. липсват и такива важни уточнения като вида на документа (протокол на комисията или едноличен доклад на нейния председател) и къде се съхранява оригиналът или поне автентичното копие от него, ползвано от автора на статията [8]. Характерът на съдържанието ѝ ми дава основание да предполагам, че това всъщност е спомен, написан от Радул Милков, който към 1940 г. е главен редактор на списанието „Нашата авиация“.

За наличието на подобна по съдържание статия и еднакво заглавие съобщава през 1995 г. М. Маркова. Според нея, статията „Двадесет и пет годишнината на първия български самолет, построен и изпитан в София, на 10.08.1915 г.“ била публикувана в списанието „Юнкерска родна стряха“ от 1940 г. Тъй като тъкмо тази годишнина липсва във фонда на РБПС-Варна, не мога да уточня пълното ѝ библиографско описание. Сравнението

на текста от тази статия, публикуван от М. Маркова [6, с. 47-48], и съответния текст на едноименната статия от сп. „Нашата авиация” [8], показва едно съществено различие. Според М. Маркова, **след второто облитане на самолета на 10 август 1915 г. „Милков [...] взел до себе си конструктора (подч. И.А.), и се издигнал на височина до триста метра над летището”**. Тъкмо този епизод липсва обаче в статията от сп. „Нашата авиация” – в нея Р. Милков излита сам и от самолета наблюдава как А. Йорданов „скачал от радост и хвърлял шапката си във въздуха” [8, с. 14]. Доколкото става дума за спомен, авторът има право на неточности и грешки заради дистанцията на времето. Друг е въпросът какво и кога всъщност се е случило при второто облитане на самолета?

За това, че общоприетата днес версия за изпитанията на 10 август 1915 г. е преди всичко плод на **СПОМЕНИ** след 25 години, а не на документален анализ (в юбилейната статия от 1940 г. липсва и намек за ползването на някакъв документ!), има и още един историографски факт. През 1973 г. Младен Цонев представя двата полета на Р. Милков със самолета на А. Йорданов, като съгласно това описание Р. Милков е сам. По-същественото е това, че според известния историк на техниката изпитанията на самолета са през „лятото на 1915 г.”, сиреч липсва датата 10 август и нейното определяне за „Ден на българското самолетостроене” [9, с. 225-227]. А той е ползвал една слабо известна и до днес статия от Р. Милков, публикувана само 15 г. след събитието: **Първият аероплан, построен от българин. Спомен от Радул Милков. – Днес, 29 август 1930** [9, с. 334]. Тази статия е косвено свидетелство, че в по-ранния спомен на Р. Милков липсва датата 10 август 1915 г. иначе едва ли историк на техниката като Мл. Цонев би пропуснал да изтъкне такъв съществен факт. За съжаление справката с общоизвестния библиографски указател на българския периодичен печат до 1944 г. показва, че към 1930 г. вестник „Днес” не е издаван. През периода февруари 1936 - септември 1940 г. и април 1940 - март 1944 г. излизат два вестника със същото име [10, с. 246], но в кой от тях е поместена статията, засега е трудно да се установи [11]. Въпреки тази неяснота, по-късно един автор се е изхитрил да приложи широко разпространеното **прецитиране**, сиреч не отбелязва книгата на Мл. Цонев, а препраща направо към несъществуващия източник, без да го провери лично [12, с. 29].

Най-ранната препратка към документ с цел да обоснове версията за 10 август 1915 г. прави Цветан Цаков през 1978 г., като се позовава на

„протокол на Министерството на войната от 10 август 1915 г.” [13, с. 15], но сигурно не случайно пропуска да съобщи архивния адрес на този изключително важен документ. Нещо повече, в нито една от публикациите си за А. Йорданов той **не посочва дали съществува оригинал на такъв протокол, къде е запазен и какъв е пълният му текст...**

Въпреки редицата драстични противоречия около историята на изпитанията на самолета и на практика **НАУЧНАТА НЕОБОСНОВАНOST** на датата **10 август 1915 г.**, тя не смущава привържениците на тази безспорно най-популярна версия за датата на събитието и се отбелязва в историко-авиационната литература без никакво позоваване на източник, сиреч тя е нещо като например 6 септември 1885, 10 ноември 1989 г. и т. п. общоизвестни **факти** и поради това не се нуждае от доказване. Все пак някои автори, включително българската Уикипедия [4], за по-голяма убедителност уверяват, че след изпитанията, на 21 август 1915 г., във всекидневника „София” се появила дописка за самолета, и дори цитират текста ѝ или част от него. Това **заблуждение** [3], разпространявано вече 20 г., е толкова заразително, че дори виден историк като акад. Вера Мутафчиева го приема без проверка и уверява: „10 август 1915 година е началото на самолетостроенето у нас!” - **известил печатът** [...]” (подч. И.А.) [14, с. 26]. **Но никой досега не е открил и публикувал първоизточник с такава дата!**

А за деня на съдбоносните изпитания на самолета на А. Йорданов в литературата битуват **поне още три** версии.

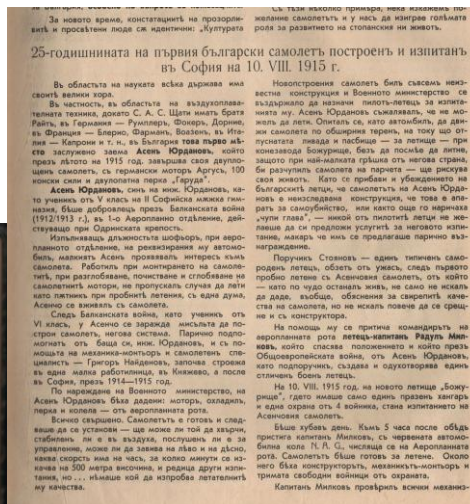
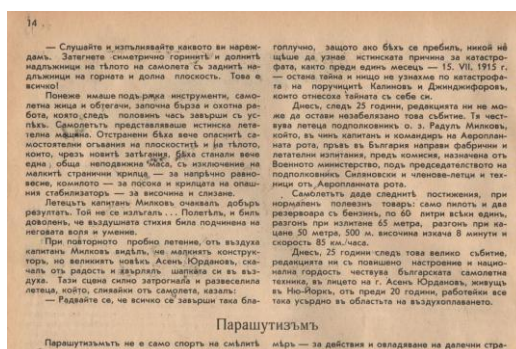
Версия 1 от 1923 г. Според А. Попов, Радул Милков „направил **сполучливо** излитане (**юлий** 1915 г.) [...]” (подч. И. А.) [1, с. 333]. По-нататък в текста на този широко известен източник съвременникът на събитието (А. П.) отбелязва, че поради влизането на България в Първата световна война А. Йорданов „прекратил всякакви конструкции на аероплана и постъпил войник (1.X.1915 г.)”. От това следва, че **между юли и началото на октомври с. г. други изпитания не са правени**, а и А. Попов не споменава нищо нито за 10 август, нито за някакъв протокол.

Версия 2 от 1969 г. Според Васил Бърнев, „23 (двадесет и трети – И. А.) август 1915 г. е исторически за българското самолетно строителство. За пръв път летя самолет, построен от българин [...]” [15, с. 7]. По-нататък В. Бърнев описва известните два полета на Р. Милков със самолета на А. Йорданов, но не споменава комисия и протокол [16].

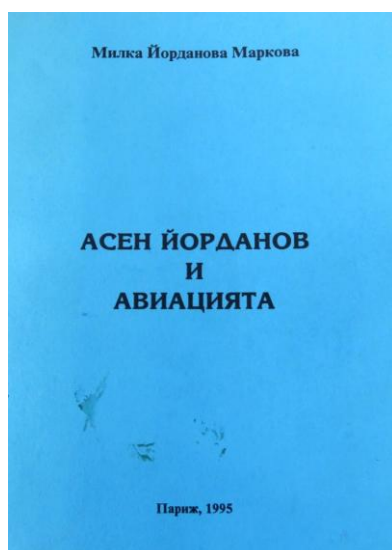
Версия 3 от 1972 г. Борис Куюмджиев съобщава за комисия, не уточнява изрично кога е изпитанието на самолета, но пък внушава, че след него „Самолетът бил изложен в бившия дворецов манеж [...]” и удостоверява това с препратка към вестник „Воля” от 30 март 1915 г. [2, с. 238]. На тази дата обаче вестникът няма брой, а подробното съобщение за самолета на А. Йорданов, изложен в споменатия манеж, е публикувано 8 дни по-рано [19]. По-същественото в публикацията на Б. Куюмджиев е това, че според неговата версия изпитанията са станали, като че ли, в началото на март 1915 г. От друга страна, той не съобщава нищо за версиите на своите предшественици.

В крайна сметка в историческата литературата **понастоящем съществува мирно съвместно съжителство на четири различни версии** за историческата дата на изпитанието на самолета пред комисия и **нито един от авторите, разпространяващ версията за 10 август 1915 г., не е публикувал никаква обосновка, колкото и кратка да е, защо не приема версиите на А. Попов, В. Бърнев и Б. Куюмджиев.** При това те са публикувани в широко известни източници (първата солидна българска книга по история на авиацията, както и списанията „Военна техника” и „Военноисторически сборник”), но вместо подобаващ критичен сравнителен анализ на достоверността на четирите версии и научно обоснован избор е предпочетено предоверяване на мемоарен източник и разпространяване на твърденията му с публицистични волности...

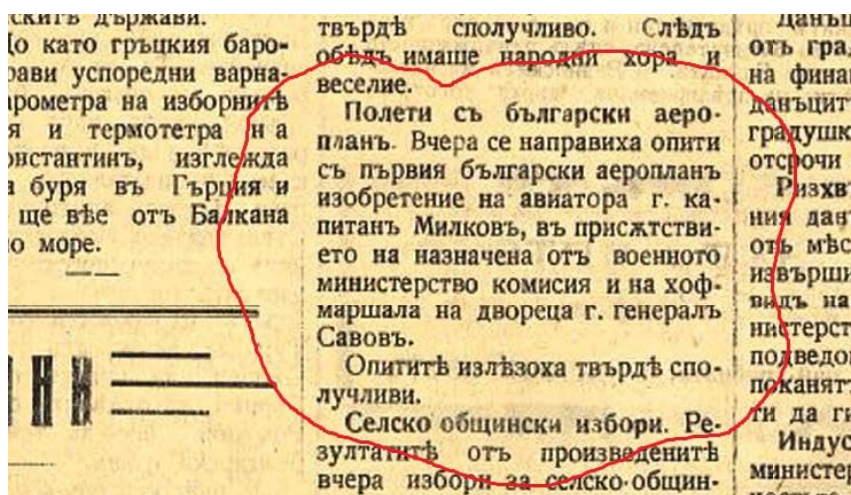
Въз основа на версията на А. Попов прегледах вестник „Воля” от 1915 г. и в броя му от 2 юни попаднах на следното съобщение: „Вчера (1 юни – И. А.) се направиха **опити с първия български аероплан** (подч. – И.А.) изобретение на авиатора г. капитан Милков, **в присъствието на назначена от Военното министерство комисия и на хофмаршала на двореца г. генерал Савов.** Опитите излязоха твърде сполучливи” [20]. Незнайният вестникар е сгрешил името на конструктора, но пък е документирал, че **през ЮНИ 1915 г. наистина са правени официални изпитания пред комисия.** Новоиздирената дописка потвърждава по принцип съобщението на А. Попов за сполучливо излитане през юли с. г., а разликата от един месец между фактическото събитие (1 юни!) и спомена на съвременника му би могла да се обясни с дистанцията от осем години между събитието и издаването на книгата на А. Попов или евентуална печатна грешка.



Част от статията „25-годишнината на първия български самолет построен и изпитан в София на 10.VIII.1915 г.“ от сп. „Нашата авиация“, 1940, № 1, факсимиле.



Корица на мемоарната книга на Милка Маркова – сестра на А. Йорданов, изд. 1995 г.



Съобщението във в. „Воля” от 2 юни 1915 г. за официалните изпитания на самолета на А. Йорданов, извършени предния ден, факсимиле



Капитан Радул Милков – http://www.airmuseum-bg.com/Kolekcii/Image/Snimki/1_Radul_Milkov.jpg

2. Какъв е митичният документ за резултатите от изпитанията на самолета на А. Йорданов?

След като приемна комисия наистина е имало, възникват най-малко следните неизяснени въпроси:

- какъв е видът на оригиналния документ, който представя резултатите от изпитанията на самолета (протокол или доклад);
- съхранен ли е някъде оригиналният документ или поне автентично копие (препис?) от онова време и къде точно, или оня общоизвестен текст

от него със сакралната дата 10 август 1915 г. се разпространява само въз основа на спомен с непроверена достоверност;

- какъв е пълният текст на оригиналния документ.

При цялото ми уважение към авторите, разпространяващи охотно версията за 10 август 1915 г., силно се съмнявам, че някой от тях лично е виждал оригинал или поне копие от документа на комисията за изпитанията. Този документ е от изключителна важност за историята на българското самолетостроене и, ако поне един историк го беше издирил, той сигурно отдавна щеше да го публикува.

Единственият автор, който при представянето на историята на изпитанията прави **препратка към архивен** източник, когато споменава наличието на приемна комисия, е Б. Куюмджиев през 1972 г. Той цитира част от „доклад“ (не протокол), но обърнете внимание, че не ползва оригиналния текст на доклада, а стр. 102 на един **мемоарен ръкопис: Милков, Радул**. Биографии на първите бойни летци през Балканската война срещу Турция. София, 1961 г. (ръкопис ВИБ) [2, с. 238]. Но дали наистина лично е виждал оригиналния ръкопис, след като пак той (Б. К.) в същата публикация посочва за него друго заглавие – Биографии на първите бойни летци, основоположници на българската военна авиация през Балканската война. С., 1961. [2, с. 236, 237].

Архивният адрес на този ръкопис е непълен, но все пак насочва към Военноисторическата библиотека на ВА „Г. С. Раковски“. Странно, но изключително ценния мемоарен източник за историята на българската авиация нито е издаден до днес, нито е представен подобаващо поне в отделна научна публикация. През 1981 г. Цв. Цаков активно го използва в книгата си „Балканските орли“ и подобрява постижението на Б. Куюмджиев, като съобщава в нея още три различни заглавия:

- Биографии на първите български летци – основоположници на Българската военна авиация [21, с. 9 и 38];

- Биографии на първите бойни летци и механици през Балканската война 1912–1913 г. [21, с. 28]

- Биографии на първите бойни летци – основоположници на българската бойна авиация през Балканската война срещу Турция 1912–1913 г. [21, с. 79]

В крайна сметка за един архивен документ – **пет** различни наименования. Не се съмнявам в съществуването на този ръкопис, но след като двама автори са го ползвали, а публикуват различни твърдения както

за наименованието на документа, така и за съдържанието му в частта за изпитанията на самолета на А. Йорданов, питам се на кого от двамата да се доверя? Оставям настрана петте (?) варианта на наименованието на ръкописа, но според Б. Куюмджиев, който се позовава на конкретна страница от него, Р. Милков си спомня за „доклад”, но дали това е доклад, съставен от председателя на приемната комисия, с който представя на министъра на войната протокола от изпитанията, или е само доклад, не става ясно. Мога само да приема, че Б. Куюмджиев не е виждал лично този доклад, а само добросъвестно съобщава най-важното от ръкописа на Р. Милков. Между най-важното в неговите спомени обаче Б. Куюмджиев не е забелязал митичната дата 10 август 1915 г. и тя липсва в цитираната част от заключението на доклада, както си го спомня Р. Милков през 1961 г. Към тази част той (Б. К.) добавя още само следния текст: „В същия доклад имало препоръка самолетът да бъде изложен за известно време пред гражданите” [2, с. 238]. Р. Милков завършва мемоарния си ръкопис през 1961 г., т.е. близо половин век след събитието и когато е на възраст 78 години. Напълно обяснимо е, че поради голямата дистанция от събитието и почтената възраст мемоаристът може да допусне грешки и неточности, включително неволно да подмени последователност на събитията. Но дали в ръкописа на спомените си Р. Милков наистина твърди за съществуването на доклад на официалната приемна комисия това е друг въпрос и за него след малко ...

Цв. Цаков съобщава за т. нар. „протокол” още през 1978 г. [13, с. 15]. В нито една от следващите си публикации, в които споменава историята на самолета на А. Йорданов, той не посочва обаче някакъв архивен адрес за този документ, а предпочита публицистични похвати. Нещо повече, в книгата си „Балканските орли” (1981 г.), в която често ползва големи части от ръкописа на Р. Милков, тъкмо при представянето на изпитанията на самолета авторът, който знае защо, избягва да цитира Р. Милков, а споменава „оня” текст от протокол, чегато лично е виждал този документ, но не разкрива къде все пак се съхранява [21, с. 197]. Защо ли?

Тъй като пълният текст на оригиналния документ от приемните изпитания (доклад или протокол?) и до днес не е публикуван, разбираемо е, че за текста на частта от него с датата 10 август 1915 г., **ако подобна част изобщо съществува в оригинала**, през изминалите близо четири десетилетия са разпространени различни версии:

Версия 1. 1978 г., Цв. Цаков: „Апаратът е надежден. Грешки в разчетите няма. Изобретението да се признае, а Асен Йорданов – за негов изобретател. 10 август 1915 г. да се счита за **начало** (подч. И.А.) на българското самолетостроене ...” [13, с. 15]. През **1981 г.** същият автор, ползвайки уж същия протокол, променя във второто изречение терминът „разчетите” на „изчисленията” [21, с. 197]; през **1994 г.** – пространно представя историята на самолета на А. Йорданов, но се въздържа вече да цитира текст от протокола... [26, с. 59-66]. Защо ли?

Версия 2. 1988 г.: „Апаратът е надежден. Грешки в изчисленията няма. Изобретението да се признае, а Асен **Христов** Йорданов – за негов изобретател. 10 август да се счита за **начало** на българското самолетостроене” (подч. И.А.) [23, с. 32-33]. Авторът на този текст (Яким Прижибиловски – И. А.) уж ползва като източник статията на Цв. Цаков от 1978 г., но прави две промени в текста на „протокола” – добавя бащиното име на конструктора и премахва годината на събитието;

Версия 3. 1990 г. Авторът инж. Иван Петров прави забележителен принос за историографията на българското самолетостроене. В една и съща година, цитирайки уж протокола на изпитателната комисия, той публикува два различни текста от него за датата 10 август 1915 г.:

- „да се счита за начало на **БЪЛГАРСКОТО САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ**” [24, с. 35];

- „да се отбелязва като **ДЕН** (подч. И. А.) **НА БЪЛГАРСКОТО САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ**” [25].

Това е **комай най-ранното появяване** на знаменателния **ДЕН** на българското самолетостроене. Досадна подробност е фактът, че цитирайки термина „българското самолетостроене” с главни букви, инж. Ив. Петров не споменава в скоби, че това е негова авторска намеса в оригиналния текст, следователно, той така е видял този текст, ако изобщо е виждал оригиналния документ, в което силно се съмнявам.

Версия 4. 1995 г., М. Маркова: „В протокола беше вписано, че „10ти август 1915 г. е началото на самолетостроенето у нас” и, че това ще бъде една знаменита дата завинаги” [6, с. 45].

Версия 5. 2000 г. Вече споменах, че В. Мутафчиева подкрепя версията за 10 август 1915 г. и термина „началото на самолетостроенето у нас”, но уверява, че така твърдял печатът по онова време [14, с. 26]. Това би могло евентуално да обясни защо тя използва „началото на самолетостроенето у нас”, а не „българското самолетостроене”, но

положително се е предоверила на нечии спомени, защото поне досега никой не е открил такова потвърждение в българската периодика от август-септември 1915 г.

Версия 6. 2002 г. Уважаваното от мен историко-авиационно списание „Ретросалон” публикува статия, посветена на Деня на българското самолетостроене, в която помещава следната извадка от мистериозния протокол: „... **Денят 10 август е началото на самолетостроенето у нас. Аеропланът да бъде изложен в София за всенародно осммотрение ...**” (многообразието е в текста на статията, И. А.) [27]. И по-нататък в текста, очевидно за по-голяма убедителност как българската общественост посрещнала събитието, редакцията цитира броя от 21 август 1915 г. на несъществуващия през периода 1890-1924 г. вестник „София”, предверявайки се най-вероятно на спомените на М. Маркова [4, с. 45-46, 149];

Версия 7. 2005 г., Стефан Семерджиев: „По-късно в протокола [...] се отбелязва: „*10 август 1915 г. е началото на самолетостроенето у нас и това ще бъде една знаменита дата завинаги ... На ученика Асен Христов Йорданов, гимназист от седми клас, да се даде стипендия да следва в чужбина за инженер-авиатор след завършване на гимназиалното му образование ... Аеропланът му да бъде изложен за посещение на гражданството и да се заплатят направените разноски по построяването му*” (подч. И. А.) [28, с. 31]. Тук курсивът и многообразието са си на Ст. Семерджиев, сиреч може пък този автор наистина да е видял тъкмо такъв вариант на протокола, а многообразието положително означава, че в ползвания от него протокол той е пропуснал някакъв текст. Безсмислено е да коментирам редицата различия с предходните версии, но все пак насочвам вниманието на читателите към очевадните различия в последните изречения на цитатите от уж-протокола във версията на Ст. Семерджиев и версията на „Ретросалон” от 2002 г. ...

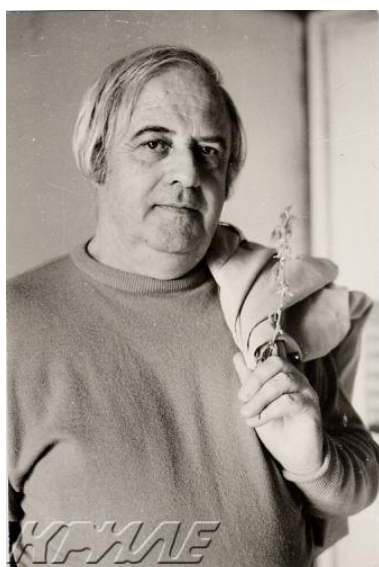
Това са само някои от версиите за текста на протокола, според които в него фигурирала датата 10 август 1915 г. Още по интересна става тази история, ако към нея се добавят и версиите на авторите, според които пък датата била ... 15 август с. г. Когато се натъкнах на първото такова твърдение, отначало помислих, че все пак е неволна грешка и не му обърнах внимание. Но всеки може да провери в интернет, че тази дата има немалко почитатели. Само един пример – статията за летището в Божурище, поместена в българската Уикипедия [29].

При десетината версии за текста на „оня” протокол дали изобщо някой го е виждал? Едва ли ... Към този всъщност риторичен въпрос добавям и един факт. Неотдавна при проучване, извършено от Държавния военноисторически архив във Велико Търново, не беше открит нито един архивен документ, свързан пряко или косвено с изпитанията на самолета на А. Йорданов през 1915 г. (нито доклад или протокол за резултатите от приемната комисия, нито заповед за назначаването ѝ, нито някакъв разходен документ за нейната дейност).



Обложка на книгата „Балканските орли”

(1981 г.) от Цветан Цаков



Цветан Цаков -

http://airgroup2000.com/gallery/albums/userpics/12122/normal_Untitled-27~5.jpg

3. Съществува ли все пак документ за изпитанията на самолета на А. Йорданов?

Тъй като досега нито един автор, който уж цитира текст от протокола за официалните изпитания на самолета на А. Йорданов, не е публикувал **препратка** към този важен първоизточник, въпросният протокол най-вероятно изобщо не съществува и е плод на публицистично фантазиране. Необходимо е обаче да се потвърди поне автентичността на текста от доклада на изпитателната комисия, цитиран от Б. Куюмджиев през 1972 г. по страница 102 от спомените на Р. Милков [2, с. 238]. В ДВИА – Велико Търново, съхраняват мемоарния ръкопис на Р. Милков „Биографии на първите бойни летци - основоположници на българската военна авиация през Балканската война срещу Турция 1912-1913 г.” (инв. № 3207), в който стр. 101-103 са обединени под заглавието „От запаса подпоручик Асен Йорданов Христов”.

Първата изненада от архивната справка е, че оригиналното заглавие на ръкописа на Р. Милков не потвърждава нито едно от петте заглавия, публикувани от Б. Куюмджиев и Цв. Цаков. Нещо повече, прегледът на оригиналния текст на мемоариста за биографията на А. Йорданов потвърждава за съжаление нелицеприятното състояние на досегашните проучвания за историята на неговия самолет. Какви са резултатите от проверката?

През 1972 г. Б. Куюмджиев твърди, че на стр. 102 от мемоарния ръкопис на Р. Милков съществува следното заключение на изпитателната комисия: „Апаратът е сигурен, няма допуснати грешки, даже има и едно подобрение, с което се различава от френския апарат „Биплан”. Строителят е използвал вътрешното пространство на апарата, като го е разпределил по начин да има по-широко място за поставяне на по-големи съдове за бензин” [2, с. 238].

На стр. 102 от мемоарния ръкопис на Р. Милков обаче такъв текст изобщо не съществува!!! Там по повод на изпитанията той си спомня следното: „5 (пети! - И.А.).VIII.1915 година – фатална, но щастлива за мен дата! Аз открих конструктивната грешка на самолета, поправихме я ... и полетях свободно! Взех Асенчо в самолета и полетяхме към София – на аеродрома при гарата. Летях и пред комисия, назначена от Военното министерство. В комисията бяха назначени летци и механици от Аеропланната рота. Самолетът беше одобрен за учебен и откупен за 16 000 лева”. Както в тези шест изречения, така и в целия текст на трите страници, които Р. Милков посвещава на биографията на А. Йорданов, **не е спомената думата „доклад”**. Това означава, че цитираният от Б.

Куюмджиев откъс от доклад, който той уж е прочел на стр. 102 от ръкописа на Р. Милков, или е изфантазиран, или е преписан от някакъв друг източник (ако той наистина съществува?) и за по-голяма убедителност е приписан на именития летец. Внимателният прочит на единствената научна статия за историята на самолета на А. Йорданов категорично **доказва**, че Б. Куюмджиев **изобщо не е виждал доклад** от изпитателна комисия. Нека оставим обаче настрана авторската добросъвестност, защото това е друга тема, и да разгледаме доколко може да се разчита на спомените на Р. Милков като източник за историята на този самолет?

През 1961 г. Р. Милков греши дори името на конструктора на самолета, твърдейки, че то било Асен Йорданов Христов. В мемоарния му текст настъпват обаче и други промени, за които е **невъзможно да се разбере кога е допуснал грешка** – през 1940 [8] или през 1961 г., или и в двата варианта на спомените му, защото липсва оригинален документ (протокол или доклад?) за изпитанията на самолета. През 1940 г. те са извършени на 10 август, през 1961 г. – на 5 август; през 1940 г. Р. Милков пространно описва драматичната сцена с притягането на надлъжниците на тялото на самолета към горното и долното крило, което е по-скоро отстраняване на дефект в изработването на самолета, докато през 1961 г. съвсем пестеливо споменава за откриването на „конструктивната грешка на самолета”. Според спомени на А. Йорданов обаче откритата нередност е отстранена, като „след половин час бяха **затегнати някакви винтове**” (подч. И.А.) [6, с. 45]. През 1940 г. при полета след отстраняването на повредата Р. Милков пилотира сам, наслаждавайки се на уменията си като летец, докато конструкторът на самолета остава на земята и „скачал от радост и хвърлял шапката си във въздуха”. През 1961 г. Р. Милков му отрежда по-достойна роля в историята: „Взех Асенчо в самолета и полетяхме към София – на аеродрома при гарата”.

ОТ ЗАПАСА ПОДПОРУЧИК АСЕН ИОРДАНОВ ХРИСТОВ

Като писах за известния българският изобретател самолетен конструктор Иван Гевренов, редно е да напиша няколко реда и за неизвестния самолетен конструктор Асен Иорданов, роден в гр. Видин през мес. септември 1896 година.

С обявяване на мобилизацията на българските въоръжени сили за Балканската война/1912-1913/, беше реквизиран лек автомобил на баща му и го предадоха на Аеропланното отделение. С този автомобил "Форд", малкия ученик Асенчо, от V кл. на II Мъжка гимназия в София, се беше вживял, и той постъпи като доброволец в Аеропланното отделение, като доброволец-шофьор.

За пръв път видях Асенчо на аеродрома в Свиленград. Той беше мой подчинен. Направи ми впечатление, че е възпитано момче и се държеше като разумен човек. Може би военната униформа го правеше такъв. В отделението имахме и други ученици-доброволци: Златарски, Апостолов, Тропчиев и др. Те всички бяха дисциплинирани, послушни, добри.

Малкият Асенчо бях дал в помощ на механика Иван Платников. Асенчо се много интересувахе от самолетите. Тази материя му беше позната. Нали и той е строил безмоторник, а може сега да построи и моторник. Не се шегувам. Това го доказа на дело през лятото на 1915 година. А как започна?

В самото начало на войната, в отделението пристигнаха два пленени при Лозенград самолета "Харлан"/германски конструкции - мен известни от обучението ми в Берлин/, но за съжаление, пристигнаха само скелетите им. Аз често виждах Асенчо с блок за рисуване и хартия в ръка да стои пред разглобените части на тези самолети, гледах го да мери, да записва, да чертае. Асенчо вземаше бележки за разните самолетни части и за материалите, които влизаха в строежа на самолета: мереше и записваше дължината, височината, широчината на ребрата, на поддържаните плоскости, на надлъжници - на всички самолетни части.

Асенчо се катереше като маймунка по разните самолети и летеше почти с всички пилоти-авиатори.

При хубаво време Асенчо ни возеше с малкия автомобил "Форд" към града Свиленград - за разнообразие, на разходка.

Асенчо беше галеното дете на отделението. Той завърши Балканската война със званието "Ефрейтор от авиацията". Ето га на снимката:



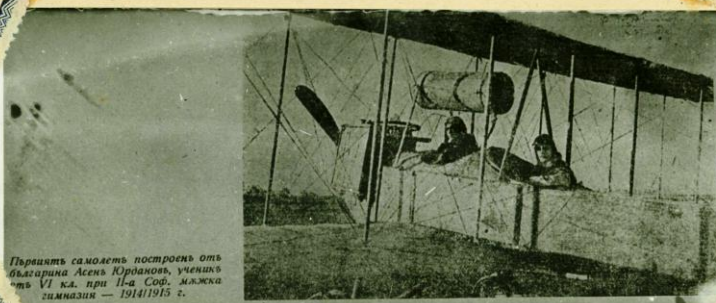
След Балканската война се пръсна слух из аеродрома, че Асенчо строил самолет. И наистина, след като самолетът беше готов, и след като другите летци-пилоти отказали да летят с новия Асенчов самолет, дойде ред и аз да бъда поканен - да летя и да направя изпитания със самолета. Асенчовия самолет беше тип двуплощник/биплан/, с теглеме витло. Бащата на Асенчо със сълзи на очи ме молеше да го спася от разорение. Като че ли аз бях богът-спасител. Въпреки че бях младоженец и очаквахме бебе, прекалих всичко, даже и себе си! Рискувах всичко, само за да помогна: първо - на родната авиация, на обществото и после - на тях, на семейството Йорданови. А за мен?.. Може би ще каже нявга народа: умря за изкуството... Аз се съгласих да летя с този новопостроен самолет, уповавайки се на моята сръчност, на моята опитност в летението, на моята съобразителност.

Не търпи и критика моето съгласие и готовност да правя изпитателни летения с един самолет, построен без предварителен конструктивен план, без предварителна проба за съпротивление на материалите - тяхното съпротивление, на материалите които ще влезат в строежа, да летя с един самолет, който не е предварително облетен от пилот-изпитател, и такъв щях да бъда аз!

Какво разбирах аз тогава от конструктивни изчисления, почиващи на аеродинамиката, която напълно не беше още установена? С моите познания само на елементарната теория - теорията на съпротивлението, което съпротивление изпитва една вертикална плоскост при настъпателно движение.

Самолетът на Асенчо беше построен със значителен технически недостатък, че ако не беше моята авиаторска сълзност, съобразителност, похватност и воля - да живея, още при първото пробно летене - хлъзгане на крило, при първия завой на ляво, - щях да бъда ликвидиран без остатък! 5.VIII.1915 година - фатална, но щастлива за мен дата! Аз открих конструктивната грешка на самолета, поправихме я... и полетях свободно! Всех Асенчо в самолета и полетяхме към София - на аеродрома при гарата.

Летях и пред комисия, назначена от Военното министерство. В комисията бяха назначени летци и механици от Аеропланната рота. Самолетът беше одобрен за учебен и откупен за 16,000 лева. Ето самолета:



В самолета са: Капитан Милков и Асенчо Йорданов

След Балканската война, това беше голямия актив на Асенчо.

През Първата световна война, след завършване на гимназиалното си образование/1917/ Асен Йорданов постъпил в Школата за запасни офицери в гр. Скопие, а през есента, по моя молба беше изпратен в Аеропланното училище. Като летец-пилот, подпоручик Асен Йорданов беше изпратен в 1-во Аеропланно отделение, где то се прояви като смел, храбър, ловък летец. На 28 април 1918 година той получи своето първо бойно кръщение.

След Първата световна война, летецът Асен Йорданов беше изпратен от българското правителство с още един летец в Амер. Съед. Щати - за да вземат участие в обявеното от американците околосветско летене. То не се състоя и двамата летци останаха там да живеят. Асенчо, с когото бях разменил писма, работил в областта на авиацията. Написал е две обеими

Йорданов, по този въпрос мълчи и авторът на единствената научна публикация за същия самолет – Б. Куюмджиев.



Макет на самолета на А. Йорданов, изложен в експозицията на Музея на авиацията в Крумово
- http://www.airmuseum-bg.com/Kolekcii/Image/Maketi/Maket_Asen_Yordanov.jpg

5. Каква е ролята на летеца Гаврил Стоянов при облитането на самолета на А. Йорданов?

През 1923 г. съвременникът А. Попов съобщава: „Поменатия аероплан, пръв изпитан бил **успешно** (подч. И. А.), от пилота Гаврил Стоянов (Гавроша), [...]” [1, с. 366]. В мемоарната си книга сестрата на А. Йорданов цитира следния негов спомен: „След едно обстойно оглеждане от главния техник на „Божурище” преместих го там, за да бъде изпробван. Авиаторът Гаврил Стоянов също одобри всичко, отнасящо се до правилното построяване, и даде съгласието си да бъде пуснат в движение. **Той беше първият, който се качи да го изпита и всичко мина благополучно**” (подч. И.А.) [6, с. 45].

Въпреки тази безспорно положителна оценка на двама съвременници за участието на Гаврил Стоянов в изпитанията на самолета на А. Йорданов, от които единият е самият конструктор, в историческата литература безкритично е възприета версия, която на практика осмива първопроходеца в облитането на самолета. Тази версия е лансирана през 1940 г. в списанието „Нашата авиация” с главен редактор Р. Милков в следния вид: „Поручик Стоянов – един типичен самороден летец, **обзет от ужас**, след първото пробно летене с Асенчовия самолет, от който – **като**

по чудо останал жив, не само въобще не искал да даде, въобще, обяснения за свирепите качества на самолета, но не искал повече да се срещне и с конструктора” (подч. И. А.) [8, с. 12]. През 1981 г. Цв. Цаков, който отлично е познавал книгата на А. Ю. Попов с трезвата оценка за ролята на Г. Стоянов, вместо обективна преценка на Радул-Милковия спомен, предпочита да му се предовери [21, с. 196], а от 1990 г. [24] въпросната мемоарна версия се радва на немалко почитатели. Всеки, който безпристрастно прочете статията в сп. „Нашата авиация” от 1940 г. [8], поставила началото на мита за злополучното първо облитане на самолета на А. Йорданов от „ужасения” летец пор. Г. Стоянов, не може да не забележи обаче колко още пък по-ярко заблестява в сравнение с него приноса на кап. Р. Милков ... След 1915 г. Г. Стоянов отсъства от страната трийсетина години. Според спомените на Р. Милков, **преразказани** от Цв. Цаков през 1981 г., „Стоянов и Милков ще се срещнат в София в кафене „България” **някъде през 40-те години. Ще пият по кафе, ще се разделят хладно**” (подч. И.А.) [21, с. 87]. Нищо чудно, ако преди тази среща Г. Стоянов е имал възможност да прочете твърденията на Р. Милков за изпитанията на самолета през 1915 г. ...

При възприетата от години Радул-Милкова версия от 1940 г. за събитията около облитането на самолета и най-вече – неласкавата оценка за поведението на първия летец-изпитател, разбираемо е, че биографичните сведения за Г. Стоянов в историко-авиационната литература са съвсем оскъдни и със съмнителна достоверност. На него (Г. С.) в известен биографичен справочник за българската авиация е посветен кратък текст [22, с. 49], в който са допуснати неточности и една груба грешка, широко разпространявана от 10-15 години. Тук предлагам някои уточнения и допълнения.

Гаврил Киров Стоянов е роден на 24 март 1888 г. в Копривщица. Завършва 28-ми випуск на Военното училище (1908 г.). Служи като младши офицер в 16-ти пехотен Ловчански полк [35, с. 275], [36]. През периода 30 юли - 19 октомври 1912 г. завършва френското авиационно училище в Мурмелон [27, с. 14]. Според спомен на Р. Милков, през 1915 г. Г. Стоянов и капитан Цвятко Старипавлов получават „един месец задграничен отпуск и заминаха за Русия, откъдето не се върнаха за Първата световна война. Стоянов остана да живее в САЩ” [21, с. 87], [38].

6. За автентичността на двете фотографии от деня на изпитанията

В литературата и интернет са в обръщение две фотографии на самолета на А. Йорданов, за които от години тихомълком е прието, че са направени на 10 август 1915 г. Както много твърдения около историята на самолета, тези два ценни фотодокумента също не са подлагани на критичен анализ. Нямам представа къде се съхраняват техни оригинални екземпляри и дали оригиналите имат автентична датировка, респ. каква е тя, но прегледът на публикувани копия предлага някои неясноти.

Най-ранната известна днес фотография на самолета на А. Йорданов (за краткост – Сн. 1) се появява в литературата още през 1936 г. в първото издание на най-известната му книга – „Your Wings” („Вашите криле”) [60]. Тя е поместена във фронтисписа на книгата (страницата пред титулната страница), представляващ колаж от снимки на автора. Сравнително ясно Сн. 1 (с двете фигури пред самолета) се вижда от същия колаж във второто стереотипно издание на книгата (1937 г.), като за тази снимка А. Йорданов е добавил следното обяснение: „First aircraft in Bulgaria constructed by the author (right) in 1914”, което дръзвам да превода като „Първи летателен апарат в България, построен от автора (отдясно) през 1914 г.” [61], [62]. Очевидно само две десетилетия след събитието, паметта на А. Йорданов вече значително изневерява и той приема, че построява не само първия самолет, а изобщо първия летателен апарат в България, но той е значително по-широко понятие, поради което твърдението на конструктора за първопроходство в България и при летателните апарати не отговаря на истината. От друга страна, допуска грешка и при датирането на събитието, което се е случило всъщност през 1915 г., но пък изключено е да греши, че тъкмо той е отдясно пред самолета. В българската литература Сн. 1 се появява през 1938 г. в сп. „Юнкерска родна стряха” [63], [64]. През 1940 г. в обновеното американско издание на книгата „Вашите криле” А. Йорданов променя значително колажа на фронтисписа, като в него запазва обаче Сн. 1 и добавя към нея нова датировка: 1914-15 [66].

Най-ранното появяване на Сн. 1 в **съвременната** историко-авиационна литература, което успях да установя, е през 1990 г. Авторът на публикацията прилага надписа „Самолетът на Асен Хр. Йорданов на летището **край гара София** (подч. И. А.). Пред машината са капитан Радул Милков и младият конструктор” [24]. През изминалия от тогава четвърт век тази фотография е многократно помествана от други автори, като някои не се ангажират за мястото на събитието, а други приемат, че тя

е направена на летище Божурище. За съмненията около достоверността на снимката, т.е дали е правена в **реално** време (в деня на изпитанията на самолета) и къде (край жп гара София или на Божурище), или пък е възстановка след историческото събитие, след малко по-нататък.

През 1940 г. Р. Милков публикува втората известна днес фотография на самолета на А. Йорданов (за краткост – Сн. 2). Тя представлява двама летци в кабината на самолета, към снимката е приложен текста „Първият самолет, построен от българина Асен Юрданов, ученик от VI кл. при II-а Соф. мъжка гимназия – 1914/1915 г.”, а върху снимката трудно се различава неясен текст, който разчитам като „VI. VII. VIII 1915 г. Биплан Ас. Юрданов Пилотуван Р. М. Авиатор Кап. (подпис на Р. Милков – И.А.) София” [8, с. 13]. Периодът юни-август 1915 г. не изяснява, а повдига въпроси, след като за мнозина автори изпитанията, извършени от Г. Стоянов и Р. Милков, били съответно на 7 и 10 август с. г.

През 1972 г. Б. Куюмджиев публикува същата Сн. 2, ползвайки положително копие от списанието „Нашата авиация” от 1940 г. (съдейки по недоброто качество), но прилага надписа „Двуплощен самолет, конструиран от Асен Юрданов. През март 1915 г. пилотът капитан Радул Милков направил пробно летене със самолета заедно с конструктора Асен Юрданов (на сн. вдясно)” [2, с. 238].

През 1978 г. Цв. Цаков публикува отново Сн. 2 от 1940 г. (с надписа на Р. Милков), но прави впечатление, че към нея прилага само текста „Първият български самолет” [13, с. 16]. Причината за тази сдържаност става ясна три години по-късно, когато в книгата „Балканските орли” помещава същия екземпляр на снимката с обяснението „Първият български самолет родно производство преди първото му успешно излитане. **Юли** 1915 г. В кабината (**вероятно**) са Радул Милков и Асен Йорданов” (подч. И.А.) [21, Снимка 55]. Тъй като в книгата си авторът е наблегнал повече на публицистиката и по-малко на науката, в нея липсва обяснение защо в текста на книгата си приема за достоверно, че първото успешно изпитание на самолета е извършено на 10 август 1915 г., а в надписа си към снимката твърди „юли 1915 г.”, и каква е причината за същественото предупреждение („вероятно”!) към читателите за това кой кой е. Това става ясно едва през 2000 г., когато Цв. Цаков публикува Сн. 1 и Сн. 2 на самолета на А. Йорданов с обяснението в скоби „Снимките са **възстановка, в самия ден фотограф на мястото на събитието не е имало**” (подч. И.А.) [31, с. 96]! Нямам представа въз основа на каква

документация твърди това, но поради неудобния характер на признанието (той вероятно е знаел за „възстановката” още към 1981 г.), приемам твърдението му най-малкото за сериозно основание за съмнение в произхода и датировката на оригиналния екземпляр.

Предупрежденията от 1981 и 2000 г. на видния авиационен публицист, който отлично е познавал ръкописите на Р. Милков, не смущават очевидно никого, и двете снимки се радват на широко разпространение без никакви уговорки или анализи, включително в научната литература. Сега, след като имах възможност вече да се запозная с ръкописа на Р. Милков, става ясно, че в него той не споменава нищо за произхода на Сн. 2, която прилага към ръкописа си (стр. 102). Пълна загадка е откъде Цв. Цаков е имал информация, че двете снимки са възстановка. Това на практика означава, че **снимките не са правени в деня на официалните изпитания на летище Божурище, когато и да са извършени те, а по-късно и вероятно на старото летище до жп гара София.**

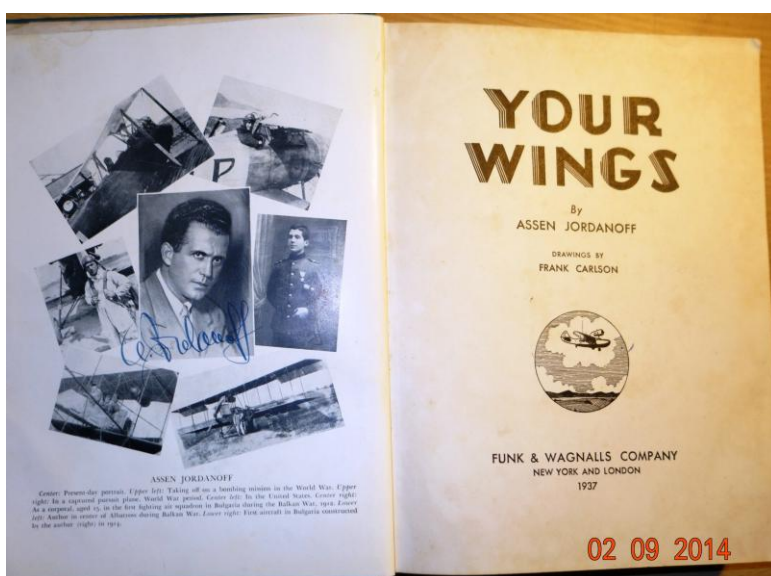
Логично е да се приеме, че двете снимки са правени в един ден. Тогава обаче възниква въпросът кой кой е в Сн. 2? Р. Милков не уточнява това, когато през 1940 г. публикува тази снимка. Първата версия по този въпрос предлага Б. Куюмджиев през 1972 г., като твърди, че А. Йорданов е „на сн. вдясно” [2, с. 238], от което следва, че Р. Милков е в предната кабина. До наши дни така смятат и други автори [45, с. 13], [74], [75]. От друга страна, през 2012 г. е публикувана обратната версия, сиреч „Асен Йорданов (в първа кабина)” [49, с. 60]. Отново противоречие и отново никой не обосновава защо неговата версия е правилната. За изясняването му препоръчвам на привържениците на твърдението, че конструкторът на самолета бил в задната кабина, да сравнят внимателно с просто око или с лупа двете фотографии (Сн. 1 и Сн. 2, приложени към илюстрациите), и, отчитайки направата им в един ден (вероятно в продължение на 10-15 мин.), да потърсят логичен отговор на следните въпроси:

- защо А. Йорданов, който на Сн. 2 е в задната кабина (според общоприетото мнение), има **светъл (?)** ръкав, а на Сн. 1 полушубата му е тъмна? При това припомням, че за Сн. 1 А. Йорданов изрично посочва, че той е отдясно, т.е. фигурата с **тъмната** полушуба.

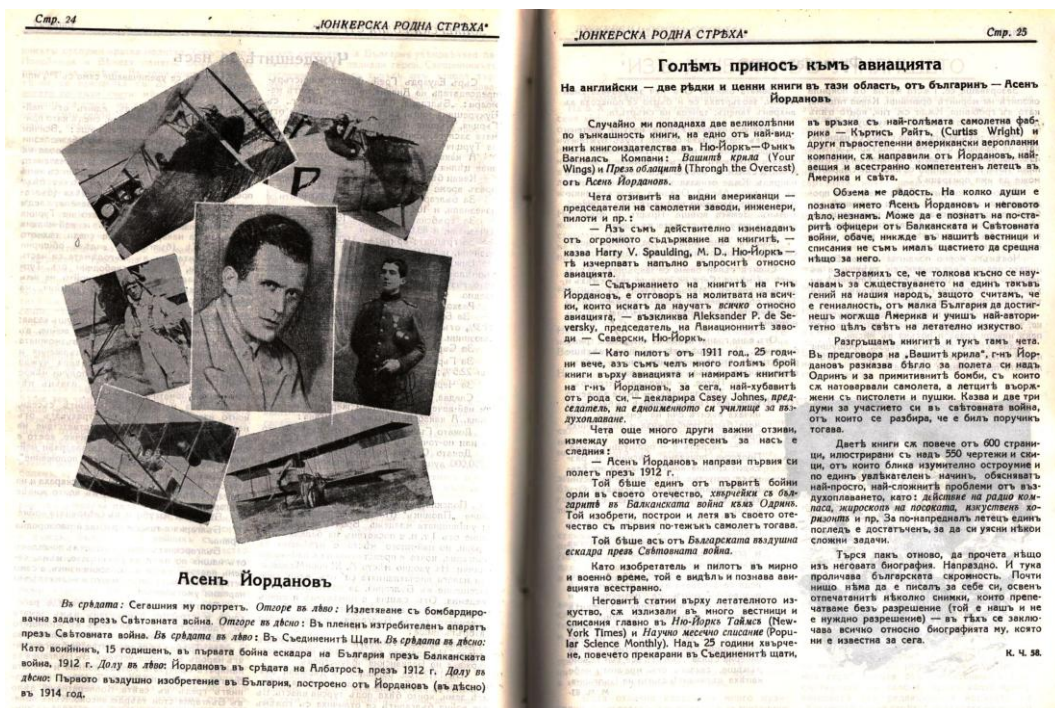
- защо Р. Милков също е с различно облекло на двете снимки: Сн. 1 – светъл гащеризон, Сн. 2 – **тъмен (?)** гащеризон?

Няма логичен отговор за тези противоречия, а от сравнението на двете снимки следва изводът, че в Сн. 2 А. Йорданов е в предната кабина, а Р. Милков – в задната кабина.

В интернет е разпространен и вариант на Сн. 2, към който е приложен надписът „Капитанъ Милковъ съ своя бипланъ” (подч. от мен, прилагам и тази снимка към илюстрациите – И. А.). Снимката не е датирана, а надписът силно озадачава. Допускам възможността тя да е разпространена от Р. Милков преди 1938 г. След 1921 г., когато А. Йорданов заминава за САЩ, до 1930 г., за него по онова време липсват сведения в българската литература. Най-ранната известна днес информация за А. Йорданов е публикувана през 1930 г. в сп. „Нива” – неговата статия „Авиацията разкрива нови хоризонти за човечеството” [76]. Тя е подписана от автора като „авиатор в Америка”, той не съобщава нищо за връзката си с България и вероятно тогава остава незабелязана от Р. Милков или най-малкото – не му е направила впечатление. Той най-вероятно научава за голямата известност на А. Йорданов в американската авиация едва през 1938 г. от статията за него в сп. „Юнкерска родна стряха” [67]. Поради това приемам, че, не разполагайки със сведения за съдбата на А. Йорданов в САЩ до 1938 г., Р. Милков е представял самолета му като „своя биплан”. Две години по-късно обаче, той (Р. М.) вече си спомня за самолета от 1915 г. на придобилия световна известност български летец и публикува същата снимка, но вече с надпис „Първият самолет, построен от българина Асен Йорданов [...]” [8, с. 13]...



Книгата „Your Wings” („Вашиите криле”) от А. Йорданов, изд-е 1937 г., фронтисписът и титулната страница



Списание „Юнкерска родна стряха“, г. IX, 1938 г., № 2 (дек.), с. 24 - 25



Книгата „Your Wings“ („Вашите криле“) от А. Йорданов, изд-е 1940 г., фронтисписът



Първият български аероплан, построен от Асен Йорданов, 1915 г. Кап. Радул Милков и Асен

Сн. 1 – Първият построен в България самолет – 1915 г. от А. Йорданов. Пред самолета – кап. Р. Милков и А. Йорданов. – Изт.: Маркова, М. Асен Йорданов и авиацията. Париж, 1955, с. 136



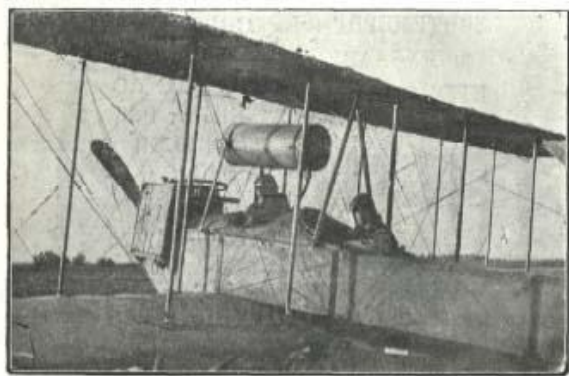
Първият самолет построен от българина Асен Йорданов, ученик от VI кл. при II-а Соф. мъжка гимназия – 1914/1915 г.

ми, всички металически връзки и седалка удобно мисли на изследване, той беше установил по въ пилотското седалище, съ спокойната мисъл, че един безспорен начин, че причината на фатал-

Сн. 2 - Първият построен в България самолет – 1915 г. от А. Йорданов. В самолета – кап. Р. Милков и А. Йорданов – Изт.: Нашата авиация, 1940 г., № 1 (септ.), с. 13.



Сн. 2 - Първият построен в България самолет – 1915 г. от А. Йорданов. В самолета – кап. Р. Милков и А. Йорданов – <http://www.airmuseum-bg.com/Arhiv/2012/image/Asen%20Yordanov/snimka02.html>



КАПИТАНЪ МИЛКОВЪ СЪ СВОЯ БИПЛАНЪ

Сн. 2 – „Капитанъ Милковъ съ

своя бипланъ” -

http://www.boiniznamena.com/picsbig/snimka_kapitan%20Milkov.jpg

7. Кога самолетът е представен на обществеността – преди или след изпитанията?

Един от аргументите, който привържениците на версията за официалните изпитания на 10 август 1915 г. използват, е, като как в протокола на приемната комисия било записано „**Аеропланът да бъде изложен в София за всенародно осммотрение ...**” [27], [28, с. 31]. И за по-голяма убедителност дори цитират дописка за това събитие, която уж била публикувана в несъществуващия по онова време вестник „София” от 21 август 1915 г. Как да не се повярва, след като дописката се била появила само 11 дена след събитието? Каква е всъщност истината за представянето на самолета на А. Йорданов: преди или след изпитанията се случва и кога по-точно?

Още през 1972 г. Б. Куюмджиев, ползвайки мемоарния ръкопис на Р. Милков от 1961 г., съобщава, че в доклада на приемната комисия „имало препоръка самолетът да бъде изложен за известно време пред гражданите” [2, с. 238]. От този спомен следва извода, че това представяне е станало **СЛЕД** изпитанията. Б. Куюмджиев не се е усъмнил в последователността на събитията и като доказателство за представянето цитира брой на вестник „Воля” от 30 март 1915 г., но в началото на статията ми (т. 1) вече стана дума, че на този ден вестникът не е излизал. Каква е истината?

На 8 март с. г. в. „Воля” съобщава, че на този ден „[...] ученика Асен Д-р Йорданов открива изложба на първи български аероплан в манежа на Негово Величество Царя, зад Народното събрание, за в полза на въздухоплавателното дело в България. Вход за лице 1 лв. – за ученици и войници 50 ст.” [41]. След 17 дни същият вестник уточнява: „От няколко

дни в царския манеж е изложен за гледане от публиката, в естествената му величина готов за летение, един аероплан, скомбиниран и изработен тук от VII мокласния гимназист Юрданов, син на г. Д-р Юрданов, бивш управител на Централната Земл. Банка [...]” [42]. Откриването на изложбата и слабия интерес на столичани към нея потвърждава и редакцията на списанието „Народно стопанство”, която уточнява и следното: „[...] след известно време ще почнат да се правят опитите, за благополучния резултат на които чакаме с най-голямо нетърпение [...] Скръбно впечатление ни направи факта, че заинтересованост на компетентните и официални власти липсва... [...]” [43]. А както вече стана дума, **изпитанията на самолета пред официалната комисия стават на 1 юни 1915 г.** [20].

Освен **категоричните доказателства** от периодичния печат, че самолетът на А. Йорданов е изложен в Царския манеж **през пролетта** на 1915 г. и **преди** официалните изпитания, **а не след** тях и в края на лятото на с. г., известен е още един документ от онова време, който би могъл да се привлече за датирането на изложбата – снимката на самолета в изложбената зала (Сн. 3). Тя се появява на 23 март 2010 г. във форума „Ретросалон” на сайта rap.bg, благодарение на форумджията SPG [68]. Той обаче запазва пълно мълчание относно датирането на ценната фотография.

Две години по-късно същата снимка е поместена в солидно научно издание, като към нея е добавено обяснението: „Изложен като експонат за посещение през 1915 г. в Закрития манеж (дн. спортна зала на Военна академия „Г. С. Раковски”), самолетът на Асен Йорданов дълго служи и за пропагандно средство за развитие на авиационното дело в България (фотоархив на Йордан Андреев)” [49, с. 62]. Авторът на това твърдение очевидно е толкова убеден привърженик на версията, че самолетът е успешно облетян на 10 август 1915 г. и това събитие било „повод датата да бъде призната за ден на българското самолетостроене” [49, с. 61], че представя историята на този самолет без нито една препратка към източник и дори без споменаването на мистериозния протокол за изпитанията. Сиреч това е вече някаква азбучна истина в историята на българското самолетостроене, която дори в научно издание не се нуждае от доказване.

Пак през 2012 г. Сн. 3 е поместена и в сайта на Музея по история на авиацията в Крумово [69]. Оригиналната фотография, използвана за нейното копиране, е вероятно същата, от която са направени копията за

гореспоменатите две публикации [49, с. 62], [68] (тези две копия са леко изрязани в долната и горната страна), но за съжаление музеят не разполага с оригиналната фотография, а само със сканирано копие, получено през 2012 г.

На практика не са публикувани сведения за състоянието на оригиналната фотография. Например:

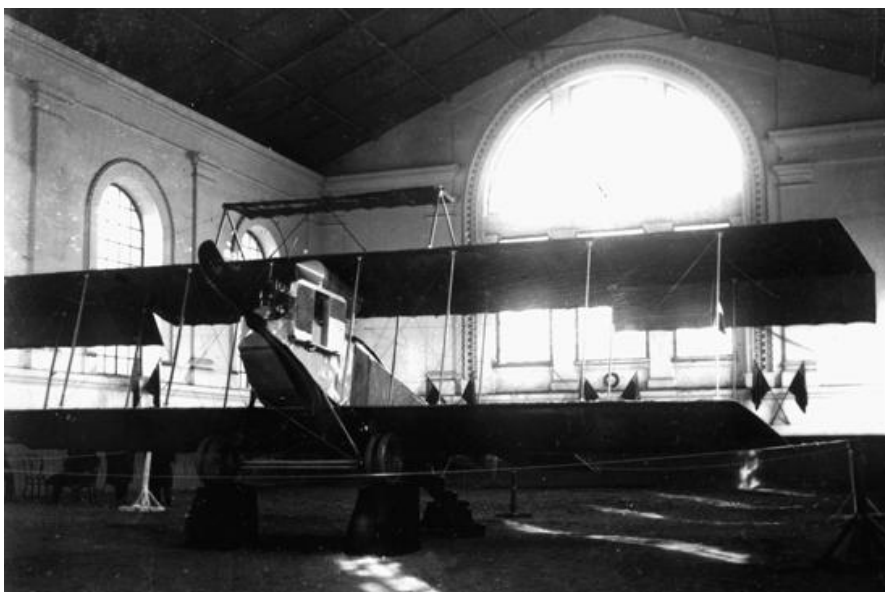
- и четирите страни на двете известни версии на Сн. 3 са изрязани и истинският вид на предната страна на оригинала не е известен;

- липсва обяснение дали на обратната страна на оригинала има някакъв надпис и какъв е той, или няма надпис. Особено е важно да се изясни дали по оригинала има датировка и каква е тя? Ако снимката е датирана по време на събитието (представянето в Царския манеж), то датата положително е не по-късно от март-май 1915 г., а това противоречи на възприетата на доверие версия за официални изпитания на 10 август 1915 г. и последвало представяне на самолета в Царския манеж, сиреч причината за премълчаването на датата би била твърде нечистоплътна. Ако пък датировката липсва, отрицателното знание в науката също е ценно, защото все пак е вече една проверена възможност.



Статията

„Български аероплан“ от в. „Воля“, 25 март 1915 г., факсимиле



Сн. 3 –

Самолетът на А. Йорданов в зала на Царския манеж в София, март-май 1915 г. - <http://www.airmuseum-bg.com/Arhiv/2012/image/Asen%20Yordanov/snimka03.html>



Царският

манеж в София (на неговото място днес е сградата на НБ „Св. Св. Кирил и Методий”) - <http://stara-sofia.com/Scan1153.jpg>

8. Какво изобретява А. Йорданов през 1915 г.?

Когато през 1940 г. Р. Милков въвежда митичната дата 10 август 1915 г., той не съобщава нищо за евентуален изобретателски принос в конструкцията на самолета. И сигурно е имал основание за това. През 1972 г. Б. Куюмджиев цитира извадка от доклада на приемната комисия (поместена според него – Б. К. – в мемоарен ръкопис на известния български летец), която не съдържа дори намек за евентуален изобретателски принос. В тази извадка като техническа особеност е отбелязано единствено следното: „Строителят е използвал вътрешното пространство на апарата, като го е разпределил по начин да има по-широко

място за поставяне на по-големи съдове за бензин” [2, с. 238]. Както показва проверката на ръкописа на Р. Милков обаче, в него няма и намек за подобен доклад, камо ли за цитираната извадка...

Митът за прилагането на някакво изобретение на А. Йорданов в конструкцията на самолета се появява най-напред в първите съобщения за него: „[...] внесъл едно ново и важно подобрение, що липсваше в съществуващите аероплани – това, което ще предпазва аероплана при падането. Едно трето по-малко крило, поставено над главата на авиатора, е онзи уред, който ще уравни аероплана да не падне главурешката, както до сега” [44]. Според друг тогавашен автор: „Асен е изнамерил способа да си служи автоматически с една плоскост над мотора, благодарение на която аероплана ще може да се удържа в нормалното си положение, когато би навлезъл в някоя въздушна пещера или пилота бъде заварен от силни ветрове. А това усъвършенствуване в другите страни, въпреки многократните опити, не е дало задоволителни резултати” [43]. Общото в двете неясни и отчасти противоречиви сведения е това, че и двамата автори все пак почтено предупреждават: „Остава още туй да се потвърди и при летенето и тогава в аеропланите ще бъде внесено едно изобретение от българин, нещо което не може да не погъделичка националното ни чувство и народна гордост ...” [44]. Осем години по-късно А. Ю. Попов категорично изтъква скръбните практически резултати: „Обаче това приспособление в последствие се оказало **не само безефектно, но и вредно за полета на аероплана**” (подч. И. А.) [1, с. 366].

Споменатата от А. Ю. Попов „една плоскост над мотора” ясно се вижда на Сн. 3 на изложения в Царския манеж самолет [69], правена през пролетта на 1915 г., и **липсва** на Сн. 1 и Сн. 2, правени по-късно след изпитанията на самолета. Това потвърждава достоверността на твърдението на именития съвременник и историк на авиацията, че нововъдението на А. Йорданов се оказва неефективно и е премахнато.

Според митичния протокол от 10 август 1915 г., въведен в историко-авиационната литература през 1978 г., приемната комисия била решила: „Изобретението да се признае, а Асен Йорданов – за негов изобретател” [13, с. 15]. До 1921 г. обаче в България няма патентно законодателство и българите регистрират изобретенията си в чужбина. А колкото и формална да е дадена патентна уредба, без издаден патент (бrevet, привилегия или друг охранителен документ) едно техническо средство не е признато за

изобретение. Това със сигурност е било добре известно на членовете на приемната комисия и дръзвам да се съмнявам, че те биха се подписали под решение за признаване на изобретение, след като за подобно признание липсва както нормативен документ, така и техническа обосновка. През 2000 г. авторът на въпросното „признаване” твърди, че „[...] първият български самолет вдъхва и всеобща увереност с **оригиналното техническо решение на идеите на конструктора**” (подч. И. А.) [31, с. 97], но отново не публикува нито един аргумент в подкрепа на заявената „оригиналност”.

Всъщност от 1923 г. досега в историческата литература са разпространени няколко версии за техническите новости, внедрени в конструкцията на самолета на А. Йорданов.

Версия 1. 1990 г., инж. Ив. Петров – „Бипланите на българската авиация от този период се отнасят по тогавашната терминология към типа „пусьори”. Това значи, че двигателят е разположен зад пилотската кабина и витлото е тласкащо. Конструкцията на Асен Йорданов се отнася към типа „трактьори”, т.е. двигателят е разположен пред кабината на екипажа и витлото е теглещо” [24, с. 32]. Обяснението на инж. Ив. Петров означава обаче само наличието на местно нововъведение, но не и световна новост.

Версия 2. 1995 г., спомен на А. Йорданов, препредаден от сестра му М. Маркова: „Притежаваше една особеност – едно от първите ми изобретения – можеше да заема хоризонтална позиция при навлизане във въздушните ями и това го правеше по-устойчив” [6, с. 45]. Очевидно след години или конструкторът напълно е забравил за отрицателния резултат от изпитанията на тази „особеност” и за липсата на патент за нея, или сестра му, волно или неволно, доукрасява чутото някога.

Версия 3. 1997 г., Светослав Спиrow и Йордан Цанков – „За времето си самолетът на Асен Йорданов е с оригинална конструкция, която изпреварва с цял период развитието на европейското самолетостроене” [45, с. 11]. Едва ли авторите са правили задълбочено изследване на историята на самолетостроенето в Европа, въз основа на което да предложат периодизация на тази история и в крайна сметка да обосноват критериите за обособяването на отделните периоди и в какво всъщност е „оригиналността” на българската конструкция, изпреварила „цял период”...

Версия 4. 2005 г., Стефан Семерджиев – „Самолетът е снабден с една допълнителна крилна плоскост, която изпълнява ролята на днешните клапи за кацане, а при загуба на скорост по време на полет се използва

като допълнителна плоскост. Това е новост в тогавашното самолетостроене” [28, с. 31].

Версия 5. 2006 г., Кирил Момчилов – „С третото крило, което Асен Йорданов въвежда за първи път в света за стабилизиране на самолета при по-големи наклони от 45 градуса, „Аеропланът” бил признат за изобретение от специална комисия на Министерството на войната и бил изложен в Царския манеж” [46]. Кликнете в интернет съчетанието от ключови думи „Асен Йорданов третото крило” и ще откриете изобилие от линкове на материали, авторите на които упорито разпространяват мита, като как българин дал на света триплана. Тук, освен съчинението на К. Момчилов, за краткост прилагам само още един пример най-вече заради прелюбопитното онагледяване с картинка на триплан, за която авторът сигурно не случайно не посочва източник [70]. За сравнение прилагам тази картинка като илюстрация за широко разпространената нашенска историко-техническа патриотращина, която безогледно се подвизава в интернет. А каква е истината за въпросната претенция? Всеки може да я прочете в многобройните чуждоезични материали, от които за краткост прилагам само няколко примера [71]. Истината е, че **идеята за полиплана е предложена близо 170 г. преди А. Йорданов**, а през периода 1903-1915 г. са известни вече редица изпълнени конструкции на триплани, с които всеки може бързо да се запознае в интернет и специализираната историко-авиационна литература. Към това ще добавя само още факта, че четири години преди самолета на А. Йорданов първото българско авиационно списание „Към Небето” помества скица на полиплана на Х. Максим [72, с. 9].

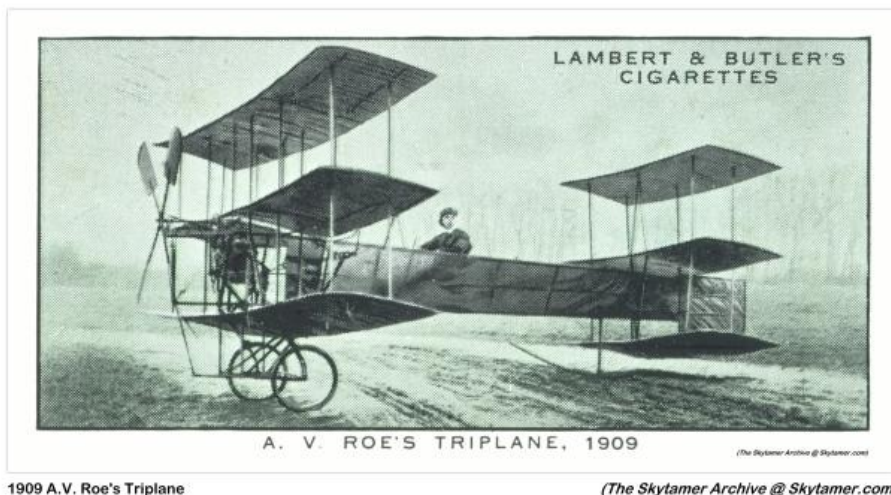
Версия 6. 2008 г., Пламен Антонов – „Кабината и тялото са изработени с грижа за намаляване на въздушното съпротивление – стъпка напред в сравнение с други конструкции [...] Нововъведението, предназначено да помага при кацане и за по-лесно извеждане от сривания, е нещо подобно на съвременните задкрилки” [5]. Изключено е авторът да е проучвал историята на аеродинамичните изследвания в авиацията извън България до 1915 г., за да приписва въпросната „стъпка напред” на самолета на А. Йорданов. Грижата за обтекаемата форма на летателните апарати се заражда още през моделния период в развитието на авиацията, първата аеродинамична тръба е построена още през 1871 г. и за практическите постижения посочвам само един пример – от френската самолетостроителна школа, 1913 г.: „Всичко, което създава съпротивление,

Депердюсен покрива с обтекатели и му придава аеродинамична форма” [47, с. 168]. А това не е първата самолетна конструкция с подобна форма ... Самолетното крило, респ. задкрилките, също имат своя история и тя трябва най-напред да се изследва и тогава да се обявява за един или друг нашенски принос.

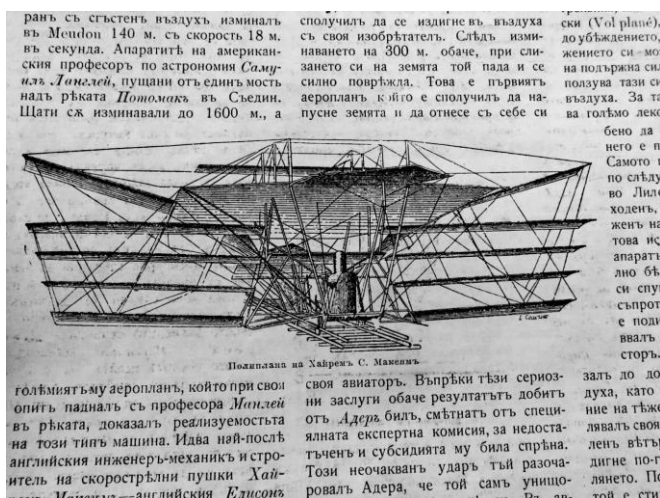
В сравнение с това разнообразие от какви ли не „новости” и дори „изобретения”, силно впечатление прави фактът, че висококвалифицирани авиационни специалисти, изследващи българската авиационна история, не споменават нищо конкретно за подобни технически приноси в конструкцията на самолета [30, с. 137], [48, с. 26], [49, с. 60-61]. Едва ли е пропуск, сигурно имат основателни причини ...



Трипланът, за който нашенци претендират, че за пръв път в света бил предложен от А. Йорданов през 1915 г. – <http://www.acam.asso.fr/photos/histavia/pa159.jpg>



Трипланът на британския авиоконструктор Едуин Елиът Върдън Роу от 1909 г. - <http://www.skytamer.com/archive-thumbs/A/Avro/600/A.V.%20Roe%27s%20Triplane,%201909%20%28Tobacco%20Card,%20A%20History%20of%20Aviation,%201932,%20Lambert%20%20Butler,%20Card%2013%20of%2025%29.jpg>



Полипланът на Хайрѐм

Максим. – сп. „Към Небето”, г. I, 1911, № 3-5, с. 9



Френски

самолет от 1911 г. с аеродинамична форма на корпуса -

<http://flyingmachines.ru/Images7/Flight/1911/906-1.jpg>

9. Първи ли е „първият български самолет”?

В историографията на науката и техниката в България липсва методологическа яснота относно съдържанието на определението „първият български” и неговите производни („първата българска” и т.п.). Вместо това, както в научната и популярната литература, така и в обществената практика и особено пък в интернет, се шири субективизмът, неволен и неосъзнат, или съвсем целенасочен под формата на: необосновани твърдения, представяни за исторически факти, патриотарска пропаганда (включително на най-високо равнище) и разнообразни комплексарски изблици. Конкретно за историята на въздухоплаването и авиацията в България това е тема за отделно изследване, но тук засягам накратко някои примери, за да поставя въпроса „Що е това български самолет?”

За авторите на биографични материали за А. Йорданов той създава „първия български самолет”. Същевременно обаче, други автори твърдят, че на това определение отговаря самолетът на Сотир Черкезов (1912 г.) и на 20 януари 2012 г. в София бяха отбелязани „100 години от полета на първия български самолет” [50]. Досега обаче нито един биограф на А.

Йорданов не е разгледал това противоречие и не е обосновал защо не приема самолетен на С. Черкезов за български. Този подход не е от незнание, а най-вече заради широко разпространената „щраусова“ тактика.

Най-вероятното обяснение на споменатото противоречие и всъщност авторска безпринципност е обстоятелството, че българинът С. Черкезов построява и изпитва самолета си извън България. Тогава въз основа на какъв научен подход техническо средство, създадено в САЩ от **американец** с българо-ирландски произход (Джон Атанасов), се признава за българско, а друго, създадено от **българин** извън България, не е българско?

По-скромното, но пък по-точно определение би било „първият самолет, построен в България“ или „първият построен в България самолет“.

Pan.bg | Авиация | На 20

pan.bg/view_article-1-8475-Na-20-qnuari-otbelqzahme-100-godini-ot-poleta-na-pyrviq-bylgarski-samolet.html

НАЧАЛО АВИАЦИЯ ОКЕАН АРМИЯ И ТЕХНИКА ОБЩИ ПОЛИТИКА ГЛОБУС КОМЕНТАРИ ГОРЕЩИ

КОНТАКТИ ДРУГИ

На 20 януари отбелязахме 100 години от полета на първия български самолет

Tweet 0 +1 0 Харесва ми Споделяне in Share

Pan.bg
21 яну 2012 | 00:46 (1779) (1) АВИАЦИЯ

Вчера се навършиха 100 години от полета на първия български самолет "Княз Борис Търновски", конструиран от възпитаника на Всерусийския императорски аероклуб в гр. Гатчина Сотир Черкезов. През лятото на 1911 г. в Санкт Петербург Сотир Черкезов разработва проекта и построява своя самолет-биплан с дарения на българи от Болград. Нарича го "Княз Борис Търновски". Младият българин успява да издигне своя самолет на 300 м височина и се приземява успешно на летището край Санкт Петербург."

Ето още информация за СОТИР ПЕТРОВ ЧЕРКЕЗОВ
(Българска авиация - Кой, кой е - автор Цветан Цаков)

Роден през януари 1883 г. в Свищов. Ученик на Хараламби Джамджиев. Участник в руската революция през 1905 г. Строи самолет в Русия през 1911-1912 г. Първият българин, придобил в Русия диплом за пилот авиатор. Участник в балканската война. Популяризатор, пропагандатор и агитатор на авиацията. П. С. принос в самолетостроенето и българо-руското приятелство. Първият българин завършил с отличие авиационно училище в Русия с пилотски диплом № 39 издаден на 16 октомври 1912 г. от Императорския Всеросийски аероклуб.



Съобщение за честването „100 години от полета на първия български самолет“, организирано в София на 20 януари 2012 г. - http://pan.bg/view_article-1-8475-Na-20-qnuari-otbelqzahme-100-godini-ot-poleta-na-pyrviq-bylgarski-samolet.html

10. За патриотарското обогатяване на биографията на А. Йорданов

Описаните дотук грешки, неточности и неизяснени противоречия, свързани със самолета на А. Йорданов, далеч не са кой знае каква рядкост

в биографичните материали за него. Тяхното проучване не влиза в предмета на тази публикация, но за да не бъда голословен, отбелязвам няколко примера.

ПЪРВО. Биографичните бележки за баща му д-р Христо Йорданов предлагат озадачаващи твърдения. Той няма „докторска степен от университета в Аахен”, нито дори е следвал там, още по-малко специализира текстилно производство. Не е завършил и политехника по химия в Щутгарт, а само е изучавал химия във Висшето техническо училище в този град през 1887-1890 г. Не завършва медицина в Университета в Росток, но там през 1891 г. защитава дисертация на химическа тема „Относно нови деривати на палмитиновата киселина”. Не е работил като „главен инспектор в Министерство на икономиката и селското стопанство”, защото такова министерство в историята на България няма. И т.н., и т.н. ...

ВТОРО. А. Йорданов не изобретява снегорина, т.к. това става още през първата половина на XIX в. и той е използван от двете страни на Атлантическия океан далеч преди 1921 г., когато А. Йорданов пристига в САЩ [51]. За историята на снегорина до 20-те години на XX в. в интернет има богата информация...



Роторен снегорин, произведен края на XIX в. от фирмата Henschel & Sohn (Касел, Германия). – http://www.gotthardbahn.ch/2_geschichte/geschichte/kap16/pics/rotary03.jpg

ТРЕТО. Главен конструктор на заводите в концерн Къртис, САЩ [4]? Предполагам, че биографите на А. Йорданов имат предвид „Къртис-Райт”, но, съдейки по неговите спомени, публикувани от сестра му М. Маркова, той изпълнява значително по-скромна функция и дори се оплаква, че по време на финансовата криза е загубил положението си в тази фирма [6, с. 64-71], сиреч деликатно документираща, че е съкратен. Освен това, **нико един негов биограф не е публикувал препратка към американски източник като доказателство за главното му конструкторство.**

ЧЕТВЪРТО. А. Йорданов бил вписан в „Книгата за почетните граждани на Ню Йорк” [6, 129], а известен видински краевед дори уточнява, че вписването било направено със „златни букви” [52, с. 595]. В интернет не открих американски сайт, който да предлага сведения за статута на това звание, респ. за какви заслуги се присвоява, камо ли някакъв списък по тази тема...

ПЕТО. Портретът на А. Йорданов бил изложен в „Залата на славните” в летището „ЛаГуардия” в Ню Йорк [6, с. 129]. За други автори в тази зала няма портрет, а е поставен негов барелеф [53, с. 17]. Трети, които положително са запознати с предходните твърдения, тихомълком ги отминават и уверяват, че на това летище има зала „Слава на въздуха” и барелефът е там [46], а не в ... „Залата на славата”. Един комай е виждал барелефът и уверява, че той е метален [54], а през 2013 г. виден авиационен специалист като проф. д-н Борис Бонев уверява парламентарна комисия, че барелефът е **златен (?)**, но все пак е в „Залата на славата”. Нещо повече, той прави и сензационното съобщение, че към този златен барелеф бил приложен и надписът: „Божурище 1915 г. Българското военно министерство обявява тази дата 10 август за начало на българското самолетостроене“ [55]... Тъй като в англоезични сайтове за летището „LaGuardia” не успях да открия никаква следа за съществуването на една от трите зали (Зала на славните, Зала на славата, Слава на въздуха), реших да опитам друга следа – твърдението, че барелефът на А. Йорданов бил редом до барелефа на знаменития американски пилот Чарлз Линдбърг [53, с. 17]. В англоезичната Уикипедия има обширна статия за него, включително и подробен раздел за трайното почитане на паметта му в САЩ, но в него летището „ЛаГуардия” не фигурира ...



Асен Йорданов, 1936 г. . –

http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%81%D0%B5%D0%BD_%D0%99%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2#mediaviewer/File:Asen_Jordanov.png

ШЕСТО. Името му било записано в „Златната книга на големите американски изобретатели” [53, с. 17]. За други, например според материал в сайта на Министерството на културата, той е вписан в „Златната книга на американските изобретатели” [57]. За трета група познавачи на биографията на А. Йорданов, името му е в „Златната книга на Америка” [58]. Отново засрамен признавам, че в нито един англоезичен сайт не открих поне една от тези златни книги. Опитах и още нещо. В англоезичната Уикипедия прегледах биографията на най-великия американски изобретател за всички времена – Томас Едисън, но в нейния подробен раздел за форми на обществена признателност също нямаше дори намек за някаква подобна книга [59], в която той положително би бил на първо място. Защо ли няма? ...

СЕДМО. Мнозина български автори уверяват, че в „Е[ъ]р спейс музей” били изложени вещи и архиви на А. Йорданов. Разпространителите на това твърдение или не знаят, или смятат за дреболия да уточнят в кой от поне 16-те американски музеи от този вид се съхраняват въпросните реликви: [Pima Air & Space Museum](#) в щата Аризона, [Aerospace Museum of California](#) и [Jimmy Doolittle Air & Space Museum](#), [San Diego Air & Space Museum](#) и [Saxon Aerospace Museum](#) в щата Калифорния, [Wings Over the Rockies Air and Space Museum](#) в щата Колорадо, [Connecticut Air and Space Center](#), [Greater Saint Louis Air & Space Museum](#) в щата Илинойс, [Strategic Air and Space Museum](#), [Intrepid Sea-Air-Space Museum](#) в щата Ню Йорк, [Neil Armstrong Air and Space Museum](#) в щата Охайо, [Stafford Air & Space Museum](#) и [Tulsa Air and Space Museum & Planetarium](#) в щата Оклахома, [Oregon Air and Space Museum](#) в щата Орегон, [South Dakota Air and Space Museum](#) в щата Южна Дакота, [Virginia Air and Space Center](#) в щата Вирджиния и [National Air and Space Museum](#) във Вашингтон.

През 1995 г. сестрата на А. Йорданов съобщава следното: „Смитсоnian институт”, сега „Ер спейс музей”, най-големият музей на въздухоплаването в света, прояви желание да получи всички документи върху кариерата и миналото на брат ми” [6, с. 129]. Разглеждайки историята на споменатите музеи, приемам, че М. Маркова има предвид „Нешънъл еър енд спейс мюзей” (Националният музей на авиацията и космонавтиката) във Вашингтон, който е само един от музеите на съществуващия и до днес „Смитсонов институт”. Според сайта на този музей, там наистина се съхранява колекция „Асен Йорданов” в обем 54

куб. фута, т. е. ок. 1,3 куб. м (две кутии), която съдържа „кореспонденция, статии, писани от Йорданов, статии относно Йорданов, фотографии и биографична информация. Тези материали са на английски и български” [73]. Никой обаче все още не е проучил и достоверно потвърдил дали в експозициите на музея е поставен поне един от тези документи, а както става ясно от музейния сайт, колекцията „Асен Йорданов” **не съдържа вещи**. Впрочем, силно впечатление прави и фактът, че при толкова много българи в САЩ, включително и разпространяващи охотно в интернет писания тип „Какво ние, българите, сме дали на света”, никой досега не си е направил трудът да фотографира какви експонати за А. Йорданов са изложени в този музей или разните зали на летището „ЛаГуардия” и да ги публикува в интернет. Твърде странно ...



„Нешънъл еър енд спейс музей” (Националният музей на авиацията и космонавтиката) във Вашингтон -

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2d/Smithsonian Air_and_Space_Museum.jpg/375px-Smithsonian Air_and_Space_Museum.jpg

Основни изводи

Критичният прочит на публикувани досега източници за историята на самолета на А. Йорданов показва, че те, наред с ценните основни технически данни за конструкцията на този самолет, съдържат немалко грешна, неточна и неясна информация. Въпреки изключителната важност

на документа (доклад или протокол?) за официалните изпитания на самолета, той все още не е издирен и публикуван по общоприетия в науката ред, а вместо него се разпространяват разни варианти на извадки от него с повече от съмнителна достоверност, като все още нито един съчинител на тези извадки не е публикувал къде се съхранява оригиналният документ. Историографията не разполага всъщност с първоизточник, който да доказва, че тези изпитания са проведени на **10 август 1915 г.** и тогава същата дата е обявена за Ден на българското самолетостроене. Според новоиздирен източник от 2 юни с. г.

официалните изпитания са проведени на 1 юни 1915 г.

Естествено българските самолетостроители имат свещеното право на ден, в който специално и подобаващо да бъдат почитани професионалните им постижения, а определянето на деня на успешните официални изпитания на самолета на Асен Йорданов за такъв празник е достойно признание за това пионерно постижение на българската техника. Крайно време е обаче неизвестният все още доклад или протокол от 10 август 1915 г., **ако такъв документ наистина съществува**, да бъде издирен и пълният му текст да се публикува, а на историята на този самолет да се посвети отделна научна публикация, в която въз основата на достоверни източници да се изяснят многобройните противоречия в досегашни твърдения, включително и в тези от интернет. Уважението към живота и делото на големия български и американски авиационен деец Асен Йорданов трябва да се доказва чрез добросъвестни изследвания, а не чрез безкритично експлоатиране и доукрасяване на досегашни сведения, и разпространяване на публицистични волности със съмнителна достоверност [77].

Литература и бележки

1. **Попов, Асен Юрданов.** Авиация. Т. 1. История на авиацията. С., изд. авт., 1923. 424 с.

2. **Куюмджиев, Борис П.** Летецът Асен Христов Юрданов (1896–1967). – Военноисторически сборник, 1972, № 1, 234-245.

3. Написаното за А. Йорданов и неговия самолет е в такъв обем и качество, че историографската му оценка изисква отделна обширна публикация, за да бъде тя обоснована с необходимите факти. Тук ще дам само един пример – за широко известното твърдение, като как на 21 август 1915 г. вестник „София“ бил публикувал следното съобщение „От няколко дни в манежа на цар Фердинанд е изложен за гледане от публиката в

естествената му величина [...]” и т.н., и т.н. Цитирам само част от текста на митичното съобщение по българската Уикипедия [4], която като основен източник ползва **популярната** статия на Пламен Антонов [5]. Той е извършил **полезно** проучване и публикува ценен **илюстративен** материал, но се е предоверил на редица спомени и популярни източници, поради което разпространява и недостоверни твърдения. Конкретно за в. „София” положително е ползвал мемоарната книга на сестрата на А. Йорданов, която публикува този всъщност **несъществуващ** вестник [6, с. 45 и 149]. Справката с известния **от половин век** библиографски указател на българския периодичен печат показва, че през периода 1890-1924 г. не е издаван вестник (нито списание) „София” [7, с. 329]. Този указател е достъпен в дигиталния фонд на НБКМ чрез интернет, но очевидно нито един от авторите на твърденията относно съобщение за самолета на А. Йорданов, поместено уж в „оня” в. „София”, не е проверил достоверността му. За разнообразие през последните години в интернет се появи и вариантът, че несъществуващият в. „София” бил публикувал въпросната дописка на 21 **октомври** 1915 г. ... А случаите на недостоверни сведения в материалите за А. Йорданов, публикувани в историческата литература, са **десетки** ...

4. **Асен Йорданов.** –

http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%81%D0%B5%D0%BD_%D0%99%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2

5. **Антонов, Пламен.** Асен Йорданов – човекът, който допринесе за въздушната мощ на Америка. –

http://www.pantonov.com/thoughts/assen_jordanoff_bg.php (19-а редакция. 15 апр. 2008 г.)

6. **Маркова, Милка Йорданова.** Асен Йорданов и авиацията. Париж, 1995. 150 с.

7. **Български периодичен печат 1844-1944. Анотиран библиографски указател. Т. 2 Н-Я.** С., Наука и изкуство, 1965. 520 с.

8. **25-годишнината на първия български самолет построен и изпитан в София на 10.VIII.1915 г.** – Нашата авиация, 1940, № 1 (септември), 12-14.

9. **Цонев, Младен.** Българи-изобретатели. Из историята на българското изобретателство. С., Техника, 1973. 364 с.

10. **Български периодичен печат 1844-1944. Анотиран библиографски указател. Т. 1 А-М.** С., Наука и изкуство, 1962. 504 с.

11. РБПС-Варна притежава годишници на в. „Днес“ през периода 1938-1944 г. Справката за месец август 1938 и 1940 г. показва, че там споменът на Р. Милков, цитиран от Мл. Цонев [9, с. 334], не е публикуван. Положително става дума за неволна печатна грешка при издаването на книгата през 1973 г.

12. **История на българското въздухоплаване и гражданската авиация.** С., Библиотека 48, 1992. 319 с.

13. **Цаков, Цветан.** Самолетът като оръженосец. – Български воин, 1978, № 11, 14-17.

14. **Мутафчиева, Вера Петрова.** Семейна сага. Разгадавайки баща си. С., Болкан Пъблишинг Къмпани, 2000. 296 с.

15. **Бърнев, В.** Първият български самолет. – Военна техника, 1969, № 1, 6-7.

16. Не успях да уточня еднозначно самоличността на инж. В. Бърнев. Според един източник В. Бърнев от Лом завършва електроинженерство през 1927 г. в Германия [17], според друг източник – В. Бърнев „завършил аероинженерство в Германия, метеорология в Чехословакия и консерватория в Австрия, публикуващ във вестниците прогнози за времето и автор на първата ученическа оперета“ [18]. Вероятно са две различни лица и става дума за аероинженера.

17. **Държавен вестник, № 54, 10 март 1936, с. 829.**

18. <http://www.segabg.com/replies.php?id=127911&p=17> (твърдение на Zmeja, 21 окт. 2007 г.)

19. **За първия български аероплан.** – Воля, № 646, 22 март 1915, с. 2.

20. **Полети с български аероплан.** – Воля, № 702, 2 юни 1915, с. 2.

21. **Цаков, Цветан.** Балканските орли. С., Военно изд-во, 1981. 248 с.

22. **Цаков, Цветан.** XX век Българска авиация. Кой кой е 1897 – 1999. С., Икар прес, 1999. 360 с.

23. **История на военната авиация на България.** С., Военно изд-во, 1988. 339 с.

24. **Петров, Иван.** Аеропланът на гимназиста. – Криле, 1990, № 9, 31-35.

25. **Петров, Иван.** Един забравен юбилей ... – Орбита, № 31, 4 август 1990, с. 16.

26. **Цаков, Цветан.** Български феномени (1). С., АССА-М, 1994. 121 с.

27. **Криле-Ретросалон.** 10 август Ден на българското самолетостроене. – Ретросалон, № 37, 2002, с. 2.

28. **Семерджиев, Стефан.** Асен Йорданов. Българинът, който учеше американците да летят. – Бележити български инженери, г. VI, 2005, № 2, 23-46.

29. **Летище Божурище.** –

http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D1%82%D0%B8%D1%89%D0%B5_%D0%91%D0%BE%D0%B6%D1%83%D1%80%D0%B8%D1%89%D0%B5#cite_note-1 Последната промяна на тази страница от Уикипедия е на 13 август 2014 г. След като незнайният автор-енциклопедист ползва интернет, той положително е видял многобройните твърдения за датата 10 (десети) август 1915 г., но може пък да е виждал някъде и протокол с дата 15 август 1915 г. и затова отстоява този вариант...

30. **Бориславов, Иван и Румен Кирилов.** Самолетите на България. Част първа. От „Блерио” до „Месершмит”. С., Литера Прима, 1996. 248 с.

31. **Цаков, Цветан.** XX век. Българска авиация 1897–2000. Триумфи и катастрофи. С., ЕЪР ГРУП 2000, 2000. 416 с.

32. **Стаменов, Митре.** Изобретатели. Какво ние, българите, сме дали на света. С., Труд, 2003. 176 с.

33. **Гласнова, Диана.** Асен Йорданов – българската следа в небето над Америка. – <http://www.bugari-u-hrvatskoj.com/bg/%D0%B0%D1%81%D0%B5%D0%BD-%D0%B9%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2-%D0%B1%D1%8A%D0%BB%D0%B3%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B4%D0%B0-%D0%B2-%D0%BD%D0%B5%D0%B1/> (публикувано 20 май 2010)

34. **Екип „Българска история”.** Бащата на авиацията – Асен Йорданов. - <http://www.bulgarianhistory.org/bashtata-na-aviatsiyata-asen-jordanov/> (публикувано 17 окт. 2012 г.)

35. **Руменин, Румен.** Офицерският корпус в България 1878–1944 г. Т. 5 П – Р. Т. 6 С – Т. С., Св. Г. Победоносец, 1996. 360 с.

36. Цв. Цаков, вероятно въз основа на спомените на Р. Милков, твърди, че Г. Стоянов е роден през 1885 г. в Шумен [21, с. 87], [22, с. 49]. Предпочитам да се доверя на сведенията на Р. Руменин, който е ползвал архивни източници [35]. Според тях, Г. Стоянов е произведен в чин

подпоручик на 17 февр. 1908 г., когато е бил на 20 г. (при година на раждане 1888 г.), което е обичайната практика по онова време. При година на раждане 1885-а би следвало да е произведен в подпоручик на 23 г., докато той на тази възраст е произведен вече в поручик – на 19 февр. 1911 г.

37. **Миланов, Йордан.** Въздушните сили на България през войните 1912-1945 г. С., ЕЪР ГРУП 2000, 2008. 544 с.

38. През 1981 г. и 1987 г. Цв. Цаков правилно съобщава, че през 1921 г. А. Йорданов заедно с пор. Александър Стоянов пристига в САЩ, за да участва в международен конкурс за обиколка на света с американски аероплани, организиран от Американския аероклуб [21, с. 199], [39, с. 86]. През 1999 г. обаче по необясними причини променя мнението си и твърди, че А. Йорданов заминава заедно с Гаврил (?) Стоянов [22, с. 49]. Тази недостоверна версия е вече общоприета, макар че заминалият за САЩ наистина е Александър Стоянов [40], но това е вече друга тема.

39. **Цаков, Цветан.** Мъже и криле. Български авиоконструктори и самолети. С., Техника, 1987. 200 с.

40. **Двамата млади военни авиатори Асен Йорданов и Александър Стоянов, ...** – Мироглед, г. I, октомври-ноември 1922, № VIII-IX, 297-298.

41. **Изложба на първи български аероплан.** – Воля, № 634, 8 март 1915, с. 3.

42. **Български аероплан.** – Воля, № 647, 25 март 1915, с. 1.

43. **Изложба на първия български аероплан.** – Народно стопанство, г. XI, № 7, 1 април 1915, с.9.

44. **Български аероплан.** – Воля, № 647, 25 март 1915, с. 1.

45. **Спиров, Светослав и Йордан Цанков.** Справочник на полетите, произведени в България. С., Св. Г. Победоносец, 1997. 175 с.

46. **Момчилов, Кирил.** Космонавтът Нийл Армстронг: Всички американски летци сме се учили от българина Джорданов. – <http://old.duma.bg/2006/0906/220906/obshtestvo/ob-4.html> (публ. 22 септ. 2006 г.).

47. **Недялков, Димитър.** Въздушната мощ. Зараждане. С., Ваньо Недков, 1999. 296 с.

48. **Кърлов, Кирил.** Самолетостроенето в България. С., 2008. 405 с.

49. **Недялков, Димитър.** История на българската военна авиация. С., Военно изд-во, 2012. 528 с.

50. **Алексиев, Иван.** По-трезво за самолета на Сотир Черкезов. – http://morskivestnik.com/compass/news/2012/012012/012012_97.html (публ. 30 ян. 2012 г.).

51. **Алексиев, Иван.** За патриотарщината в историята на българската техника. – http://morskivestnik.com/compass/news/2013/102013/102013_65.html (публ. 22 окт. 2013 г.).

52. **Йоцов, Йоцо.** Градът на завоя. Книга за Видин и достойните му граждани. Видин, Витоника-Ванко Иванов, 2008. 800 с.

53. **Вълчев, Александър.** Българи в прогреса на Америка. С., М-во на външните работи, 2003. 109 с.

54. **Йордан 13.** Един забележителен българин – Асен Христов Йорданов. – <http://www.voininatangra.org/modules/ipboard/index.php?act=ST&f=12&t=2183&s=ccf10b67cca20e01aa9b58334c4c6ea5> (публ. 20 ноем. 2008 г.).

55. **Протокол № 3 от 19 декември 2013 г. на Временна анкетна комисия за проверка и установяване на всички обстоятелства около сделката за продажбата на летище „Божурище” през 2005 г., както и процедурата по обявяване на летището за паметник на културата през 2008 г. и 2010 г.** –

<http://www.parliament.bg/bg/archive/50/4/2249/steno/ID/3116>

56. **Charles Lindbergh.** – http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Lindbergh

57. **Българска следа в науката. Учени, представени в изложбата.** – http://www.google.bg/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCIQFjAB&url=http%3A%2F%2Fmc.government.bg%2Fimages%2FCV_ucheni_bg.doc&ei=6C7SVPeekST3UKfMgugM&usg=AFQjCNG10HD4Pr2ERQgz1y-YzmFkcEzrPQ&bvm=bv.85076809,d.bGQ

58. **95 години от първия самолет с оригинална българска конструкция.** – <http://calendar.dir.bg/inner.php?d=10&month=8&year=2010&cid=&sid=&eid=14307>

59. **Thomas Edison .** – http://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_Edison#Tributes

60. **Jordanoff, Assen.** Your Wings. New York, Funk & Wagnalls, 1936.
– <https://archive.org/details/yourwings00jord> (дигитализиран пълния текст, но необходима регистрация за достъп).

61. **Jordanoff, Assen.** Your Wings. New York, Funk & Wagnalls, 1937.
– <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015021078269;view=1up;seq=8> (дигитализиран пълния текст, свободен достъп).

62. Въпреки че българските автори, които проучват и популяризират биографията на А. Йорданов, обикновено не пропускат да изтъкнат известността и влиянието на неговата книга „Вашите криле”, нейната история все още не е подобаващо изследвана. За това е показателен фактът, че биографите му все още не са изяснили изданията приживе на автора в САЩ и в други страни по света и не са публикували точните им библиографски описания. Например:

- според биографията на А. Йорданов в българската и английската Уикипедия, тази книга има в САЩ само три издания: 1936, 1939-1940 и 1942 г. Справката в интернет показва, че през периода 1936-1943 г. книгата е издадена 8 пъти, т. е. всяка година по едно издание, като 1940 г. е ново издание, 1942 г. – ново поправено и допълнено;

- според биографията на А. Йорданов в руската Уикипедия, в Съветския съюз книгата е преведена, но не е отбелязано дали е едно или повече издания и кога всъщност. Според единния електронен каталог на Руската държавна библиотека, книгата е отпечатана през 1937 и 1939 г.

Във връзка с твърдението ми, че Сн. 1 на самолета на А. Йорданов се появява в литературата още през 1936 г. моля да се има предвид следната уговорка. Първата му книга в САЩ е издадена през 1932 г. – „Flying and How to Do It”. При подготовката на ръкописа на настоящата статия не успях обаче да открия в интернет дигитализиран екземпляр на това издание и да проверя дали в него има снимки на автора и евентуално – снимка на самолета му от 1915 г.

63. **Асен Йорданов.** – Юнкерска родна стряха, г. IX, 1938, № 2 (дек.), с. 24.

64. За пръв път научих за съществуването на колажа на А. Йорданов в българската литература от Любов Филипова – гл. уредник в НПТМ, която ми изпрати файл с колажа, съхраняван в музейния архив. В него липсваше обаче източникът на публикуването. Едва тогава потърсих по-настойчиво сведения за публикации на А. Йорданов в англоезични сайтове и забелязах фронтисписите и титулните страници на изданията от 1936

[60], 1937 [61] и 1939 г. [65], които са стереотипни, както и изданието от 1941 г. [66], което е препечатка на новото издание от 1940 г. и в него колажът със снимките на А. Йорданов значително е променен. По-късно късно установих, че колажът „Асен Йорданов” от първото издание на „Вашите криле” е публикуван през 1938 г. в „Юнкерска родна стряха” заедно със статия за две от книгите му [67].

65. **Jordanoff, Assen.** Your Wings. Reprint. New York, Funk & Wagnalls, 1939. – http://www.ebay.ca/itm/Antique-Vintage-1939-illus-Airplane-Pilot-Aircraft-Flying-Book-Jordanoff-Wings-/360793523266?pt=LH_DefaultDomain_0&hash=item5400f84442

66. **Jordanoff, Assen.** Your Wings. New York, Funk & Wagnalls, 1941. http://www.ebay.ca/itm/YOUR-WINGS-by-Assen-Jordanoff-illus-by-Meagher-Carlson-Sloane-1941-/390490564697?pt=LH_DefaultDomain_0&hash=item5aeb0d2859

67. **К. Ч. 58.** Голям принос към авиацията. На английски – две редки и ценни книги в тази област, от българин – Асен Йорданов. – Юнкерска родна стряха, г. IX, 1938, № 2 (дек.), с. 25. Статията съдържа отзив за книгите „Through the Overcast” (1938 г., „През облаците”) и „Вашите криле” (вероятно е стереотипното издание от 1938 г.) и кратки биографични бележки за А. Йорданов. Едно изречение е посветено на самолета му, но то не съдържа никаква нова информация: „Той изобрети, построи и летя в своето отечество с първия по-тежък самолет тогава.” През 1995 г. М. Маркова съобщава за тази статия, но публикува грешна година на източника: 1936 (вместо 1938 г.) [6, с. 149].

68. <http://www.airgroup2000.com/forum/viewtopic.php?t=227530>

69. <http://www.airmuseum-bg.com/Arhiv/2012/image/Asen%20Yordanov/snimka03.html>

70. **Ний сме дали на света Асен Йорданов!** – <http://www.erepublik.com/en/article/-1344-2450305/1/20>

71. **Triplane.** – <http://en.wikipedia.org/wiki/Triplane>

72. **Летателни машини!** – Към Небето, г. I, № 3-5, 1-15 дек. 1911 – 1 ян. 1912, 6-11.

73. **Assen Jordanoff Papers 1897 – 1967.** – http://airandspace.si.edu/collections/artifact.cfm?object=siris_arc_272638

74. <http://www.airgroup2000.com/forum/viewtopic.php?t=35160>
(публикувано от Elemag, 8 май 2007 г.)

75. Самолетът на Асен Йорданов (в задната кабина) след успешния изпитателен полет. – <http://www.geo-bg.bg/chovek-i-kultura/100-godini-b-lgarska-aviaciya?image=8>

76. **Йорданов, Асен.** Авиацията разкрива нови хоризонти за човечеството (от Асен Йорданов – авиатор от Америка). – Нива, г. III, № 5, 29 ноем. 1930, с. 13. Попадах на тази статия преди двайсетина години, когато основно проучвах фонда от стари периодични издания в РБРС-Варна. При подготовката на ръкописа за самолета на А. Йорданов установих обаче, че тя за пръв път в историческата литература е съобщена през 1973 г. от Младен Цонев [9, с. 226, 334]. Междувременно обаче остава неизвестна за биографите на А. Йорданов.

77. Дължа **специална благодарност** на Любов Филипова – гл. уредник в НПТМ-София, за безрезервната подкрепа на това проучване и полезните бележки при прочита на ръкописа.

Иван АЛЕКСИЕВ