НЕИЗВЕСТЕН БЕЛГИЙСКИ МОРСКИ ПАТЕНТ ОТ 1911 Г. НА ХАРАЛАМБИ ДЖАМДЖИЕВ

Хараламби Джамджиев (1875–1961 г.) е един от най-известните български авиационни дейци, за когото се разпространяват какви ли не непроверени сведения. Достатъчно е да се прегледа публикуваната за него биографична информация в сайта на Министерството на отбраната [1]. Там ще прочетете например следните твърдения със **съмнителна достоверност** (**деликатно** изразено):

- „На 3 февруари 1921 г. той патентова в Прага свой модел самолет". Истината е, че **нито един автор, включително съвременни историци на авиацията, не е публикувал поне библиографското описание на първоизточник за наличието на подобен патент**, камо ли пък да е представил текста му. Известна е само податката от 1923 г.: „Този свой нов самолет, който Джамджиев, нарекъл „бързолет", е **зарегистриран** (подч. мое, И.А.) на 3.II.1921 г. пред патентното бюро на Чехо-Словашката Република в гр. Прага [...]" [2, с. 303]. Това означава единствено фактът, че на споменатата дата той (Х.Д.) е подал в патентното ведомство на Чехословакия **заявка за регистриране** на патент. **Нищо повече!**



Хараламби Джамджиев, 1918 г.

Хараламби Джамджиев (1875-1961 г.), 1918 г. – ***Цонев, Младен****. Българи-изобретатели. С., Техник, 1973, с. 202.*

- „първият българин, който **изобретява летателна машина през 1895 г.**" Истината е, че Х. Джамджиев **не притежава патент** за такова изобретение. От друга страна, скица на тази „летателна машина" е публикувана в литературата [2, с. 306], но тя само е описвана и нито един историк на авиацията досега не се е престрашил професионално, а не с публицистично фантазиране, да обоснове каква техническа новост за авиацията е предложил Х. Джамджиев и дали е внедрена. Впрочем, той не е и първият българин, който проектира летателна машина. Известно е, че

през **1883–1885 г.** ученикът от Мъжката гимназия във Варна **Васил Стоянов от Златарица се увлича по въздухоплаването и проектира управляем аеростат** [3, с. 71].

- забележителен принос за нашенската историко-техническа патриотарщина е уверението, че опитите на Х. Джамджиев през 1902 г. с орнитоптер били „цяла година преди първите полети с планери на братята Райт". В действителност към 1902 г. в страните, напреднали в областта на въздухоплаването, орнитоптерите отдавна са изоставени като безперспективна конструкция, а година по-късно, през декември 1903 г., братята Райт успешно осъществяват своя исторически полет със самолет. За разлика от безперспективните орнитоптерни усилия на Х. Джамджиев обаче в България по онова време е имало специалисти с далновидно авиационно мислене. През 1879 г. в Русе унгарският инж. Франц Хакер извършва сполучливи опити с дървен модел на летателен апарат, а през 1881 г. в София – със самоходен модел. Година по-късно в Пловдив мичман Владимир Луцки прави опити с изработен от него модел на летателен апарат във вид на лодка с крила и опашка от плат [3, с. 92, т. 30]. Главните му усилия са насочени обаче към създаването на лек авиационен двигател и през 1890 г., когато е на служба в София, в българския печат е публикувано съобщение, че той е получил патенти в Белгия и Франция за газов двигател с олекотена конструкция и „въпросът на въздухоплаването се решава с нея твърде лесно". Понастоящем теза два патента не са потвърдени с първоизточник, но пък е доказано вече наличието на американски патент за неговия газов двигател от 1891 г. [4]. А през 1898 г. Атанас Тодоранов от Разград публикува критичен сравнителен анализ на петнайсетина известни тогава конструкции на самолети и орнитоптери и съобщава, че той е пред завършването на модел на собствен летателен апарат [3, с. 92, т. 30].



Тримаранът с въздушен винт на Х. Джамджиев по време на изпитания във Варненския залив, ноември 1919 г. – Архив на Националния политехнически музей - София.

Известни са увлеченията на Х. Джамджиев и в областта на морското дело. През 2014 г. публикувах подробен **критичен** коментар за тях [5] и сега няма да ги преразказвам отново. Наскоро, при поредното издирване на нови сведения за него в интернет, попаднах обаче на **неизвестно за българската историография сведение за изобретателската му дейност.**

Във „Вестник за закони и разпоредби за окупираните области на Белгия", издаван през Първата световна война в Брюксел, на 13 май 1917 г. е поместен Списък на патентите, чиито годишни такси, изтичащи през месеците април, май и юни 1913 г., не са издължени в законовия срок. От него става ясно, че Х. Джамджиев притежава **белгийски патент № 235686 за изобретението Coupé-aeu**. Искането му за този патент е депозирано на 16 май 1911 г. и патентът най-вероятно е издаден още същия месец.

За правните елементи на този патент липсват сведения, т.к. засега не откривам текста му, но все пак може да се предположи същността на конструкцията на основание на кратката ѝ характеристика – **Coupé-aeu.** Френската дума **Coupé** означава вид автомобилна каросерия, а **aeu** – вода. Това ми дава основание да приема, че най-вероятно Х. Джамджиев е предложил за патентоване някакъв вид плавателен съд. Във връзка с това припомням, че той е имал претенцията да е създал „теория за величината на хидро- и аеродинамичния вакуум" [2, с. 297-303] и създадената от него конструкция на корпуса положително е проектирана на основание на тази теория.

Най-обща представа за достоверността на хидродинамичната част от нея дават резултатите от ходовите изпитания на неговия тримаран през ноември 1919 г. във Варненския залив – при проектна скорост 75 км/час (40,5 възела) са достигнати едва 22 км/час, т.е. 3,4 пъти по-ниска скорост,

което **за корабостроителната практика е пълна катастрофа**! Две години по-късно в българския печат се появява рекламна статия за получения от Х. Джамджиев чешки патент за бързоходен кораб, който, видите ли, щял да достигне най-малко 126 км/час (68 възела) [5]…

Естествено усилията на Х. Джамджиев в областта на корабостроенето заслужават уважение, но те трябва обективно и критично да се проучват и популяризират. Много ми се иска да вярвам, че новоиздиреният белгийски патент на Х. Джамджиев от 1911 г. охранява перспективна конструкция на плавателен съд.

И още нещо. Досега беше известно, че Михаил Зидаров от Стара Загора е първият българин, получил белгийски патент за морско изобретение – № 237026 от 22 септември 1911 г. (н. ст.) за „апарат за използване силата на морските вълни" [8, с. 85]. Оказва се, че **Х. Джамджиев го изпреварва с четири месеца**, след като неговият патент има № 235686.

Литература

1. **БА**. Бързолетът на Харалампи Джамджиев. – http://armymedia.bg/archives/80402 (Публикувано 3 февр. 2017 г.).

2. **Попов, Асен Юрданов**. Авиация. Т. I, С., изд. авт., печ. Балкан, 1923. 424 с.

3. **Алексиев, Иван**. Варна и авиацията до 1915 г. – В: 10 книги за Варна 2010. Варна, Издателство МС, 2012, 70 – 100.

4. **Алексиев, Иван**. Мичман Владимир Луцки и техниката в България (1882 – 1890 г.). - http://morskivestnik.com/mor_kolekcii/izsledwaniq/iamichman23022012.html (Публикувано 23 февр. 2012 г.).

5. **Алексиев, Иван**. Морските увлечения на Хараламби Джамджиев. По случай 95 години от построяването на първия български тримаран. – http://morskivestnik.com/compass/news/2014/112014/112014_62.html (Публикувано 19 ноем. 2014 г.).

6. **Liste des brevets dont les annuités, échues pendant les mois d`avril, de mai et de juin 1913, n`ont pas été asquittées dans le délai legal**. – Gesetz- und Verordnungsblatt für die okkupierten Gebiete Belgiens (Brüssel), № 345, 13. May 1917, S. 3683-3720. – https://nieuwsvandegrooteoorlog.hetarchief.be/en/media/verordeningsblad-voor-

het-etappengebied-van-het-4e-leger/K1XXgTSaJpvY9tfPKJicIP5d?search=djamdjieff

7. **Type de carrosserie**. – https://fr.wikipedia.org/wiki/Type_de_carrosserie#Coup%C3%A9

8. **Алексиев, Иван**. Когато машините бяха рядкост. Варненски приноси в техническото развитие на България 20-те години XIX – 40-те години XX в. Варна, Икар, 1996. 151 с. 8 л. ил., факс., портр.

Иван АЛЕКСИЕВ