

“СТРЕЛАТА НА ИЗТОКА” СЕ ПРИЗЕМЯВА В БУРГАС ПРЕЗ 1928 Г.

От много години е прието като рождена дата на Летище Бургас да се счита 27 юни 1927 г. Именно тогава това благословено от боговете на всички времена място е избрано за летище. Направена е първата копка на радиозасечната станция, построена от френската авиокомпания “СИДНА” (CIDNA - Compagnie internationale de navigation aérienne – Международна компания за аеронавигация). Анхиалската (Поморийската) и Бургаската община предоставят терен и недалеч от село Папарос (сега квартал Сарафово) започва строителството и монтажът на съоръженията.

Строителните работи са ръководени от французите Франсоа Гидон и по-късно – Андре Венсан. В договора с френската компания изрично е отбелязано, че обслужващият персонал ще бъде български.

Защо аерокомпанията СИДНА избира именно Бургас, за да разположи радиорелейната си станция, предназначена за управление на нейните полети? Идеалната равнина между морето и Атанасовската лагуна естествено е удобна за кацане и излитане. Но такива равни площи има и на други места. Като основен мотив може да се приеме характерът на полетите през първите десетилетия на ХХ век, който е етапен. Французите преследват крайната цел на полетите от Париж за Истанбул. И тогава Бургас се оказва на пътя им. Техните специалисти веднага осъзнават ефективността на това място за насочване на полетите с помощта на радиовръзка земя – въздух, а също така и удобното разположение на Бургас по въздушния път към Истанбул и Близкия Изток. Така бързата “Стрела към Ориента” на СИДНА става действителност и от самото начало започва да конкурира прословутия Ориентекспрес.

Трябва да признаем, че французите още през първата половина на ХІХ век осъзнават значимостта на Бургас като морско пристанище. Френският географ Ксавие д’Омер фон Хел след посещение в Бургас през 40-те години на века пише: *“Бургас е една от най-оживените точки на крайбрежието благодарение на двама генуезки капитани, които създадоха неговата търговска репутация преди 7-8 години. Дотогава никой търговец не познаваше нито мястото, нито името му. Няколко търговски операции на тези генуезци бяха последвани от други също така успешни и те привлякоха вниманието на съседите.*

От този момент нещата вървят така бързо, че през 1842 г. 109 кораба извозиха 1200 000 кг жито. Всички товари заминават за Константинопол и оттам в по-голямата си част те се изнасят за Европа. През тези последни години качеството на зърното се подобри значително, но все още е по-ниско от качеството на зърното от Галац и Одеса. Обаче бързият напредък на земеделието при българите ни кара да се надяваме, че скоро по качество на зърното няма да има какво да се желае повече. Населението на Бургас е 2 500 души и всяка година се повишава

чувствително. Рейдът при залива Ченгене скеле срещу Бургас е без съмнение най-добрият по целия западен бряг на Черно море...

“Околностите на Бургас са препълнени с коли, теглени от чудесни биволи, водени от българи, които карат в града продуктите на своите реколти. В Бургас има едно трескаво оживление, което е удоволствие да се наблюдава. Улиците са пълни с моряци, търговски агенти, строителен материал. Къщите се вдигат трескаво, без предварителен план, без ред и без симетрия... През 1841 г. капитанът на един кораб се сетил да изнесе товар жито от Бургас направо за Европа. Четири години по-късно оттук се изнасят за Марсилия 350 000 кг жито...”

“Между всички пристанища на Черно море Бургас изглежда ще играе най-важна роля. Разположен в дъното на един широк басейн, на входа към огромни равнини, които се разстилат, разширявайки се на запад, този град събира в своите складове цялата продукция на юг от Балкана.”

След Кримската война Бургас започва в още по-голяма степен да се урбанизира и в Български алманах за 1893 г. нарича града “*бъдещата българска Марсилия*”. Авторите на алманаха все едно са предсказали, че проектирането и строителството на бургаското пристанище ще бъде възложено на марсилския инженер Адолф Герар (Adolf Guérard) и Бургас ще стане южната морска врата на България. Текстът на Български алманах звучи и като пророчество по отношение на Air France, която ще стане наследник на въздухоплавателната компания CIDNA.

Със създаването на Летище Бургас градът става комплексен транспортен възел. Защото от края на XIX в. той вече е имал железопътна връзка с вътрешността на България, през 1903 г. новото пристанище му отваря морски път към света, а на 27 юни 1927 г. Бургас се докосва до далечни европейски и малоазийски градове благодарение и на въздушни дестинации. Експертите на CIDNA Франсоа Гидон, Андре Венсан и техните по-висши шефове сигурно са усещали функционалната роля на Бургас именно като транспортно средоточие. Рожби на индустриалната революция обаче, те едва ли са се досещали, че местността Папарос, наречена така заради близостта до богатото на камъш Атанасовско езеро, се намира върху хилядолетния път на прелетните птици Via Pontica. През мястото на бъдещото Летище Бургас е минавал крайморския път, по който носители малоазийските култури от новокаменната епоха са преминавали към северните предели на Европа. Те са оставили следи в праисторическите могили при село Лъка и град Каблешково, над които сега прелитат въздушните лайнери. Близкото Атанасовско езеро е природен резерват и Летище Бургас подпомага опазването на изключителното му богатство с редки пернати, които го обитават или пък го използват като база при сезонното си прелитане по Via Pontica. Край езерото се откриват изключително редки праисторически паметници като

глинената призма с минойски надпис и глинен модел на жилище от меднокаменната епоха – IV-тото хилядолетие пр. Хр.

Първите специалисти по радиоконтакти земя – въздух не са осъзнавали и значимостта на античните градове Месамбрия (Несебър) и Аполония (Созопол), чийто останки затварят двете крайни точки на Бургаския залив. Да не говорим за римския и тракийски град Анхиало с голямата му територия, с уникалната куполна гробница, със златните украшения на тракийската жрица Лесескепра. Самото Летище Бургас лежи върху старини. През 30-те години тук е открито погребение на знатна тракийка от Анхиало. Тя е носела златни обеци и като дар до останките и била поставена красива фигурна лампа от глина. На брега на морето, близо до квартал Сарафово има мощни градежи от късната античност, които биха могли да принадлежат на раннохристиянска базилика. Теренът на днешното Летище Бургас прави впечатление на първите служители с опасни за самолетите дупки от къртици, но истинската *“гордост на мястото”*, както се изразява японският архитект проф. Масаро Маено, са именно древните останки, открити тук през 30-те години.

Веднага щом напуснат пистата, самолетите прелитат над местата, където напоследък се откриха бронзови съдове, внос от Италийския полуостров и бронзова мастилница от II в. след Хр. Тя ни говори за интелектуалния статус на древните обитатели от района. Само ще отбележим, че Летище Бургас, особено през последните години, улесни бързият и ефикасен достъп на хиляди туристи до незабравимия Несебър – тази перла на източното православие, наричана от някои световни светила в археологията *“българската Равена”*. Другата културна дестинация на юг от Летището е Созопол – древната Аполония, царството на изключително красива древногръцка рисуванa керамика. В южния и северния квартал на Бургас до двете лагуни са се намирили емпориони, търговски фактории на Аполония. Тук всъщност и през V в. пр. Хр. – I в. след Хр. е било пристанището на тракийските царе от династията на племето Одриси.

Но нека след този кратък културноисторически екскурс да се върнем към Летище Бургас и първите десетилетия на неговото съществуване.

Френско-румънската компания за въздухоплаване към Централна Европа е регистрирана в Париж през 1920 г. В 1925 г. тя се преобразува на СИДНА (CIDNA) – инициали, които означават *Compagnie internationale de navigation a gienne* – Международна компания за аеронавигация. Тогава периметърът на нейните дестинации се разширява по посока на Източна Европа и Близкия Изток.

Двадесетте години на XX век, когато СИДНА започва да функционира, се характеризира със слаб интерес на държавните институции към по-нататъшното развитие на въздухоплаването. Стопанската криза по естествен начин се проявява и като криза в държавната авиация. Докато по време на Първата световна война и годините непосредствено преди нея

Великите сили и малките държави жертват мило и драго за усъвършенстване на летателните машини, то след последните залпове на гибелната война вниманието им се съсредоточва върху преодоляване на тоталната разруха. Те вече не могат да си позволят да хвърлят значителни държавни средства за самолети и за съоръжения, които обслужват въздухоплаването.

Тази държавна дезинтересованост обаче се компенсира от личната и частна инициатива. И второто десетилетие на ХХ век дава простор на персонални изяви във въздухоплаването. И без особено чувствителна държавна намеса то става *“десетилетие на въздушните рекорди”*. Те са обусловени от дейността на десетки авиоконструктори и стотици пилоти. В благородно състезание те непрекъснато продължават да демонстрират ползата и перспективността на самолетостроенето, увеличаване на скоростта и далечината на полетите.

Страстта и неудържимия стремеж към все по-далечни и по-бързи полети за постигане на ефикасни пощенски контакти постепенно започва да обхваща и някои държавни мъже. Най-пламенен между тях е французинът Андре Виктор Лоран-Ейнак, който още през 1921 г. е назначен държавен помощник-секретар на въздухоплаването. Макар да не разполага с целеви бюджет, Лоран-Ейнак прави всичко по силите си. С брилянти речи той насърчава дейността на френския Аероклуб и организираниите от СИДНА все по-далечни полети, които първоначално обслужват международните пощенски връзки. През 1928 г. Лоран-Ейнак загрижено заявява:

“френското въздухоплаване се компроментира пред света. То вече не е на равнището, на което беше през 1918 г.” Именно през втората половина на 20-те години СИДНА разширява своята дейност и важен елемент от нея представлява откриването на радиорелейната станция в Бургас.

Представители на компанията още през 1926 г. изявяват желание да купят земя северно от Бургас между морския бряг и брега на Атанасовското езеро близо до село Папарос, което според общинските протоколи на Анхиало (Поморие) от края на 1925 г. вече се нарича Сарафово, но официално е преименувано през 1931 г. След отлагане за кратко време с Протоколно решение от 10 август 1926 г. Анхиалска община *“отчуждава”* терена и решава проблема. Тогава СИДНА построява първата летищна сграда. Сведения за самото строителство могат да се почерпят само от спомените на един от първите радиотеоелеграфисти на летището Данаил Денев. Той е постъпил на работа в 1938 г, когато спомените за първите стъпки на радиозасечната станция на СИДНА са били още живи. Според Денев строителството на сградата и монтирането на съоръженията било ръководено от инж. Андре Венсан. Французите били подпомогнати от местната власт и в строителството участвали новозаселени в Сарафово български бежанци. Според Договора между България и СИДНА радиозасечните станции на компанията трябвало да

бъдат обслужвани от български персонал. Данаил Денев пише, че този параграф от споразумението се спазвал. През същите години и управниците на Бургас не закъсняват да проявят загриженост за бъдещия въздушен транспорт. Многозначително е съдържанието на Протокола от заседанието на специалната комисия, назначена със заповед на министъра на железниците, пощите, телеграфите и въздухоплаването П. Кръстев. В протокола се натъкваме на сериозен анализ за мястото на Бургас при организиране на важни въздушни дестинации:

“... град Бургас лежи на вътрешните и международните въздушни линии София-Бургас, София-Русе, Варна-Бургас-София, Букурещ-Варна-Бургас-Цариград, Берлин-Белград-Русе-Варна-Бургас-Цариград, по които вече се уреждат редовни въздушни съобщения. Поради това и особено поради главното търговско и културно повдигане, икономически и държавни интереси налагат града да бъде свързан с тези съобщения и да разполага с един съвременен добре уреден аеродрум.”

Този документ носи дата 26 март 1927 г. Споменатите въздушни линии от Бургас и за Бургас по това време реално не съществували, но гражданите на Бургас, влизащи в комисията за избор на място за летище, явно са били твърдо убедени, че предстои тяхното устройване.

Когато съпоставяме рождената датата на Летище Бургас 27 юни 1927 г. с други важни събития в развитието на авиацията, веднага се сещаме, че само един месец преди това важно за града ни събитие на 20 и 21 май 1927 г. в Париж каца монопланът “Духът на Сент Луи”, пилотиран от Чарлз Линдберг. Това е първото прелитане на Атлантическия океан по маршрута Ню Йорк – Париж. Отчаяният от последствията от Първата война свят става свидетел на първата искра на надеждата. Гражданите на света усещат възторг от високото стъпало, преодоляно от човека по посока на символични и реални бъдещи висоти и разстояния. “Духът на Сент Луи” прелита 5 850 км над океана за 33 часа и 30 минути. И 1927 г. – първата в историята на Летище Бургас, влиза в глобалната история като “Година на Атлантика”. Монопланът на Чарлз Линдберг е тържествено посрещнат на летище “Бурже” в Париж. Много парижани го проследяват с мечтателни погледи до момента, в който прочулата се вече летателна машина се скрие зад стените на хангара, чийто собственик е компанията СИДНА. По това време компанията вече е утвърдила периметъра си на дейност – Централна Европа. Западната част на континента през този период била обслужвана от линиите “Фарман”, а “Ер Ориент” поддържал дестинациите към Средиземно море и “Далечния Изток”. Разширявайки периметъра на обсега на своите далечни линии СИДНА избрала Бургас, защото това бил най-удобния пункт в последния етап при полетите Париж – Истанбул. Променената ситуация в развитието на цивилизацията продиктувала избора на нов маршрут от Западна Европа до Истанбул, древният Константинопол. Докато през античността връзката се осъществявала по

море и суша по Via Egnatia от римското пристанище Бриндизи през Солун до Константинопол, въздушното трасе на XX век преминало по север в близост до прочутия железен път на Ориент Експрес.

За първи път самолетът на СИДНА, наричан “Стрелата на Изтока” каца на Летище Бургас през месец март 1928 г. Оттогава по маршрута Париж – Истанбул редовно летят самолети. Отпечатани са плакатни брошури с графично представяне на посоката на полетите на “Стрелата на Изтока”. Плакатът от 1931 г. рекламира бързината на въздушната поща. Над картата с дестинациите, в централното изобразително поле е представено с геометрични средства земното кълбо, плаващо в атмосфера от сини окръжности. Във най-външния полукръг пише на френски и английски: *“Flèche d’orient quotidien; Orient arrow daily”* - *“Всекидневна стрела на Изтока”*). В бялата рамка горе четем: *“Utilisez la poste aérienne ”* – *“Използвайте въздушната поща”*). В лявото поле на рамката са изписани градовете, до които пътуват самолетите на СИДНА. Върху плаката от следващата 1932 г. в стрелата е изобразен двумоторен самолет и под него за последен път се появяват инициалите СИДНА. През 1933 г. компанията, създателка на радиорелейната станция при Сарафово, бъдещото Летище Бургас, се влива в съществуващата и до днес Air France. От отпечатаните брошурни плакати се вижда, че новата компания наследява дестинациите на старата. Бургаската радиорелейната станция продължава да бъде звено в новата система на разрастващата френска въздухоплавателна компания.

През 1927 г. на Летище Бургас каца първият самолет. Полетът е организиран от Българското акционерно дружество (БУНАВАТ). С кратко съобщение под заглавие *“София - Бургас въздушни съобщения”* бургаският вестник “Морска заря” от 29 май 1927 г. съобщава, че от 15 юни 1927 г. *“ще се въведат в страната въздушни съобщения» и «първата линия ще бъде Бургас – София”*. Употребата на думата “съобщения” е в по-широк смисъл. Самолетът не е само пощенски, той возел и пътници и това се разбира от думите *“В Пловдив аеропланът ще спира само, ако има пътници”*. Последното изречение гласи: *“Първият аероплан вече е пристигнал и авиаторите правят пробни летения, за да проучат пътя”*.

Така започва фактическата летателна одисея на Летище Бургас. През месец март 1928 г., както споменахме, тук каца и самолетът на СИДНА, прелитащ по маршрута Париж – Прага – София – Истанбул.

Двадесетте години на XX век активират и българското законодателство по отношение на въздушния транспорт. Приет е Закон за въздухоплаването (ДВ, бр. 91 от 23 юли 1925 г). Правителството и Парламентът одобряват Договора, сключен между тогавашното Министерство на железниците, пощите и телеграфите с първото Българско народно въздухоплавателно дружество (БУНАВАД) за отдаване експлоатацията на вътрешните въздушни линии в България (ДВ, бр. 38 от 20 май 1927 г.). С Постановление на Министерския съвет № 13 от 27 август 1930 г.

компанията СИДНА се освобождава от мита при внасяне на летателни апарати и летателни прибори (ДВ, бр. 29 от 9 май 1931 г.).

Все пак за едно следвоенно десетилетие България постига много по отношение на авиацията. В края на периода се правят първите строежи и се инсталират първите помощни инсталации за летене на днешното Летище Бургас.

От началото на тридесетте години в България вече съществува Дирекция на въздухоплаването. През 1935 г. Парламентът гласува специална *Наредба-Закон за земното устройство на въздухоплаването* (ДВ, бр. 140 от 26 юли 1935 г.). Чрез тази Наредба-Закон Българската държава всъщност за първи път определя параметрите за устройството и правилното функциониране на нашите летища. След избухване на Втората световна война в 1939 г. под въздействие на нарастващото напрежение този закон е променен заедно със *Закона за въздухоплаването*» (ДВ, бр. 122 от 1 юни 1940 г.).

През тридесетте години на ХХ век интересът към авиацията и летенето се засилва и това личи от една информация за провеждането на специализирана популярна сказка в село Сарафово, Анхиалско. Прави впечатление, че вестник “Бургаски фар” вече употребява новото име на старото Папарос (прекръстено в 1931 г.), но продължава да употребява отмененото през 1934 г. име Анхиало, наречено вече Поморие. В дописката, отпечатана в бр. 3636 на 2 март 1934 г. се разказва, че на 26 февруари Драган Т. Брезовски изнася “сказка” “*Значението на авиацията и постижението в тая насока*». Той прави сравнения между развитието на българското въздухоплаване и авиацията на съседните народи и констатира, че “*сме останали твърде назад от другите*”.

Беседата на Брезовски е посрещната с голям интерес и новите будни заселници в селото, кръстено на инженер Сарафов, веднага решават да изберат комитет, който да поеме грижа за напредъка на нашата авиация. В комитета влизат Георги Казаков, Димитър Иванов и др. Така тази дописка още преди 75 години като че ли чертае перспективи пред новото село Сарафово. Макар и будни неговите предприемчиви жители едва ли са подозирали, че един ден тяхното населено място ще стане квартал на Бургас и Летище Бургас ще придобие световно значение за туризма, за въздушния транспорт и за военно-стратегически полети.

През същата година “Бургаски фар” (бр.3808 от 21 септември 1934 г.) съобщава, че на 20 септември сутринта “*на аеродрума край село Сарафово*» е кацнал “*тримоторен аероплан с три перки*”. Той принадлежал на дружество “Ер Франс“, идвал от Будапеща и след кацане и излитане от Букурещ извършил принудително кацане, поради повреда в единия цилиндър. “Бургаски фар» точно и прилежно информира читателите си за параметрите на неочаквания гост на Сарафовското летище: “*Аеропланът е дълъг 16 м, а широк 22. Има тек крила, екипажът*

му се състои от трима души, пилот, механик и радиотелеграфист”. В момента на аварията на самолета нямало пътници. Той бил с 12 места за пасажери.

В следващия брой от 22 септември вестникът дава допълнителна информация за това първо по рода си принудително кацане на Летище Бургас. Сега научаваме за неговата дестинация – Далечния Изток, където тази чисто нова летателна машина трябвало да обслужва *“някаква нова линия”*. Научаваме също така и за незабавното излитане на самолета още на 21 септември 1934 г. сутринта.

През тридесетте години Летище Бургас функционира като радиозасечна станция и летище за аварийно кацане. Епизодично тук кацат френски, немски и съветски самолети. През 1933 г. СИДНА се преименува в Ер Франс. Новото име на компанията се изписва и върху рекламните плакати на дестинацията Париж – Истанбул.

След французите Франсоа Гидон и Андре Венсан на летището работят българите: Константин Давидков, Пано Алексиев, Цано Данов, Любомир Стаменков и Драган Брезовски. В Бургаската преса от онова време, както споменахме, срещаме само името на Брезовски, като обаятелен лектор пред аудитория в село Сарафово. Явно предците на днешните жители на квартала до Летище Бургас още тогава са чувствали перспективите пред въздушния транспорт, но те едва ли са си представяли, че един ден до Сарафово ще долитат стотици самолети от всички посоки и от изключително далечни световни летища.

За първите българи, работили на Летище Бургас, сведения черпим главно от спомените на радиотелеграфиста Данаил Денев. Той пише, че още при монтажа на радиозасечната станция участвали Константин Давидков от София и Цано Данов, който бил роден в град Кула, но по това време живеел в Бургас. След тях тук идва Васил Царев, а когато самият Данаил Денев постъпва като радиотелеграфист на летището през 1938 г., той заварва тек Любомир Стаменков и общият работник Димитър от село Сарафово.

Денев има сериозен опит като корабен радиотелеграфист в Българското търговско параходно дружество. Тук той работи от 1932 г. и пътува с корабите “Цар Фердинанд”, “Родина”, “България” и “Мария Луиза”. При едно от своите плавания до Англия Данаил Денев изненадващо получава телеграма от френската въздушна компания “Ер Франс” и покана да стане радиотелеграфист на радиозасечната станция при Сарафово. Той приема предложението и от мореплавател става ръководител на въздушни полети на въздухоплавателите. Неговата съдба в това отношение, макар и в обратен план, ни напомня за силното, нереализирано желание на Антоан дьо Сент Екзюпери да стане моряк. След като не бил приет в морското училище, писателят се реализирал като пилот. И летенето става главна

тема в неговото забележително творчество. Данаил Денев пък се изявява като единствен летописец на най-ранната история на Летище Бургас. Денев естествено няма спомен за аварийното кацане на летището през 1934 г. Още по-малко бихме очаквали от него да помни полети от 1927 и 1928 г. Като специалист по радиовръзки той дава кратка и точна характеристика на своята работа. Бидейки служител на “Ер Франс” веднага след 1938 г. той осигурява ценна информация за полетите на граждански самолети, летящи по международните въздушни линии. Всичко било точно фиксирано. Радиозасечната станция имала определени часове за сеанси, започващи от самото начало на всеки полет. Най-съществена била метеорологичната информация за Черноморския район, която служителите предоставяли на самолетните екипажи.

През тридесетте години на ХХ век все пак е имало епизодични прелитания и кацания на немската Лувтханза и други чужди авиокомпании. Те също не са споменати от Денев. Третото десетилетие на века е характерно с трескава подготовка за нова война. Победените държави през Първата световна война като Германия с изключителна интензивност строят все по-съвършени летателни машини с цел да ги използват при бъдещи бомбардировки и въздушни боеве, стремейки се към реванш. Другите държави от своя страна също залагат на новата авиационна бойна техника и трескаво се подготвят за защита и нападения, ако бъдат принудени да защитават завоеванията си. Съветският съюз от своя страна се подготвя да даде “*отпор на империализма*”, който го заплашва от всички страни.

Стига се до там, че по заповед на Сталин съветските разузнавачи изнасят антични златни монети от неприкосновените фондове на Ермитажа и ги продават на търгове в Мюнхен и други градове. И това се прави, за да се плащат хонорари на шпиони, предоставящи информация за новата бойна техника на “*империалистите*” и преди всичко данни за новите военни самолети – изстребители и бомбардировачи. И 30-те години не са чужди на рекорди. Съветските пилоти Чкалов, Байдуков и Беляков с едномоторен АНТ-25 прокарват полярния път между 18 и 20 юни 1937 год.

Преодолявайки изключителните климатични несгоди, те прелитат разстоянието от 8,583 км от Москва до Портланд (САЩ). Това им носи световна слава и цели десетилетия наред за тях се пишеха книги и техния подвиг беше пример за поколенията не само в Съветския съюз, но и в неговите сателити, каквато беше България след Втората световна война.

Колкото се приближава края на 30-те години на ХХ век, толкова напрежението в Европа и света нараства. Въпреки това бургаското гражданство се активизира и през 1937 г., следвайки ритъма на световния прогрес се стига до решение да се закупи *аероплан*”, който да бъде наречен “*Бургаски край*”. Тази идея обаче остава регистрирана само върху страниците на вестник “Вечерна бургаска поща” (бр.2642 от 14 юни 1937 г.), като призив за събиране на средства.

През 1939 г. местната преса отразява три “демонстрации” на евентуални газови и въздушни нападения над град Бургас (Бургаски фар, бр. 5250/23.05.1939 и бр. 3244/21 юни 1939 и бр. 5412/ 9.12.1939; Вечерна бургаска поща, бр. 3386/9.12.1939). Тези съобщения сега ни звучат сухо и информативно, но зад тази сухота все пак клокочи екзистенциалната тревога, която все по-силно завладява нашите предшественици в годините непосредствено преди Втората световна война.

Всъщност декемврийската тренировъчна въздушна тревога в Бургас се е състояла след избухването на войната на 1 септември 1939 г., когато нацистка Германия напада Полша и западните държави автоматично се обявяват в нейна защита.

Двете големи войни на ХХ век са донесли смърт и нещастие за милиони хора от почти всички националности. Техните трагични последици са неописуеми. В много отношения обаче подготовката за тях и съревнованието между държавите довеждат до редица изобретения. В периода между двете войни тези изобретения са свързани преди всичко с летателната техника и с нейното усвояване от военните летци. Волю неволю те са принудени да се усъвършенстват, да се стремят да стават асове, способни да се приземяват на набързо съоръжени летища, а понякога и на съвсем необорудвани площадки. Най-голямо техническо постижение на междувоенния период е усъвършенстването на радара. Думата “*радар*” е неологизъм, който отразява принципа на действие на това съоръжение. RADAR е съкращение на английското “**R**adio **D**etection **A**nd **R**anging”. Още през ХІХ век физиците започват да обосновават теоретичната основа на радара, но едва през 1935 г Робърт Уотсън-Уайт (Robert Watson-Watt) създава първата британска радарна система. През следващата 1936 г. унгарецът Золтан Лайош Бей (Zoltán Lajos Bay) успява да създаде лабораторен радар. Практическото му прилагане вече е предстоящо и радарът е изпитан и усъвършенстван при изключително сложни ситуации в полет, а също така и под непосредствената заплаха от бомбардировки върху мирни градове и военни обекти. Сега въздухоплаването е немислимо без радарните инсталации. Те се инсталират и в контролните наземни пунктове и в самите модерни самолети и са изключително полезни при комплексното управление на полетите.

Проф. дин Иван КАРАЙОТОВ