



В следващите редове ще прочетете историята на може би най-големия български авиоинженер - професор Цветан Лазаров. Той посвещава живота си на голямата си страст - самолетите и доказва, че когато човек прави нещо с любов може да постигне много. За кратко - от 30-те години на XX век до средата на 50-те, благодарение на усърдната му работа България се превръща в един от големите производители на самолети в Европа. Стига се до там, че държави като Югославия и Полша внасят от моделите, произведени от Цветан Лазаров. Въпреки всичко това обаче, някои хора решават, че в България не е хубаво да се развива самолетостроенето и с бавни, но сигурни темпове, в продължение на десет години, то бива умишлено възпирано, за да се стигне до момента, в който местата, от които са излизали произведенията на Цветан Лазаров започват да произвеждат мотопеди. Препоръчваме ви силно да прочетете историята на този забележителен българин, защото тя далеч не съдържа само биографични факти и данни за самолетите, а и нагледно ни показва как сами можем да унищожим нещо наистина ценно. Дано поне този път се поучим от историята...

Цветан Лазаров е роден в гр. Плевен на 25. февруари 1896г. Интересът му към двигателите с вътрешно горене и по-специално авиацията датира още от младежките му години. **Малкият Цветан дори упорито учи френски и руски, за да може да чете специализирана литература по тези теми.** През 1912 г., едва шестнайсетгодишен, работи като стажант монтьор на старото софийско летище, а когато избухва Балканската война, отива доброволец. Работи като механик на летището Мустафа паша (днес Свиленград), където се базира Първо аеропланно отделение. **Интересен факт е, че мнозина сочат това летище като първото военно летище в света!** Именно през тези години Цветан Лазаров решава окончателно, че ще се занимава с авиация. Желанието му е толкова голяма, че дори когато

през 1916 година е назначен да командва картечна рота на Южния фронт, той, пишейки писмо след писмо, в крайна сметка успява да убеди командирите си да бъде изпратен в авиацията.

След края на Първата световна война, Цветан Лазаров най-после започва да следва мечтата си с пълна сила и се записва да учи в Аеропланното училище в Божурище. Завършва пълния курс за пилот, но поради примирието не може да вземе участие във въздушните схватки. Служи като летец до 1920 г., когато по силата на Ньойския договор е демобилизиран. През 1922 г. Цветан Лазаров заминава за Германия и постъпва във Висшето техническо училище в Шарлотенбург. Учи упорито немски език. Специализира леки двигатели с вътрешно горене и самолетостроене.

Въпреки огромния си талант и страст, с която учи, годините за Цветан Лазаров в Германия никак не са леки. Включвайки се в студентското антифашистко движение, той се лишава от стипендията, която му отпуска България и се принуждава да работи. Макар и трудно, успява да съчетава следването с чертожната професия, но това оказва своето влияние и той завършва една година по-късно, като голяма част от времето прекарва в много тежки, дори мизерни, условия. Все пак през пролетта на 1926 г. вече е дипломиран аероинженер.

След кратък престой в Турция, той се завръща в България, където започва и истинската му научна дейност, която, след години, ще го превърне в най-голямото име в българската авиация. Започва работа в Държавна аеропланна работилница - ДАР Божурище. Годините, прекарани там, се оказват изключително продуктивни за Цветан Лазаров. През 1932 година се появява ДАР-6 - лек и прост за пилотиране учебен самолет, който удивлява всички специалисти, включително и западните. Дори английското списание AIRPLANE в годишника си за 1932 година обръща специално внимание на ДАР-6, което е доказателство за качеството и функционалността на модела. Това се забелязва и от пилотите, които го тестват и след това заявяват, че той е значително по-маневрен от редица други подобни самолети. Въпреки всичко това по една или друга причина ДАР-6 остава само прототип и след неколкостотини отлагания серийното му производство така и не започва.

Фактът, че ДАР-6 така и не започва да се произвежда масово не отчайва Цветан Лазаров. През следващите години той продължава да усъвършенства идеите си и на бял свят се появяват нови и нови модели като ДАР-9, ДАР-10А и ДАР-10Ф (А означава двигател Алфа Ромео, а Ф - Фиат). За това спомага и фактът, че ограниченията, наложени от Ньойския мирен договор в края на 30-те години отпадат окончателно и това позволява на държавата да вложи по-голям ресурс в развитието на авиацията. Доказателство за сполучливостта на тези самолети е, че няколко бройки ДАР-9 (често наричан "Синигер") след края на Втората световна война биват продадени на Югославия, а интересното е, че и до днес в музея в Загреб може да се види ДАР-9 в цветовете на Югославските ВВС.

Продуктивността на учения обаче далеч не свършва с това и през следващите десетилетия предстои да се появят още няколко успешни модела, които този път носят наименованието **ЛАЗ** и се произвеждат в Ловеч. През 1942г. неговият боен разузнавателен самолет „**ЛАЗ- 3**“ успешно претърпява изпитанията си. Промяната на политическия режим в България не спира развитието на идеите на Цветан Лазаров. Скоро след края на Втората световна война следва появата на „**ЛАЗ- 7**“, "**ЛАЗ-7М**" и „**ЛАЗ- 8**“. Самолети от серията "ЛАЗ-8" служат на България до 1958 година, а през 1960 година биват бракувани. От серията "ЛАЗ-7" пък са произведени общо около 150 самолета и 170 от типа "ЛАЗ7-М". Всичко това прави така, че през тези години България е била една от европейските сили в авиацията и е произвеждала не по-малко машини от държави като Германия например. Освен това **поради високите качества на "ЛАЗ-7М" за първоначално обучение на летци, са заявени 100 броя за Полша и 50 за Египет.**

Въпреки всички това обаче и въпреки наличието на умове като професор Цветан Лазаров и добре развита база, мрачни облаци надвисват над българската авиация. Постепенно, с напредването на 50-те години, тя бива поетапно убивана и така се стига до моментът, в който в Държавната самолетна фабрика в Ловеч **започват да се произвеждат...колела и мотопеди**. Ентузиазмът на Цветан Лазаров обаче до последно не изчезва и до смъртта си през 1961г. той работи усилено върху самолета „**ЛАЗ- 12**“ и хеликоптера „**ЛАЗ 10 X**“, **както и върху разработването на български реактивен самолет**. Очевидно професорът е вярвал в бъдещето на българската авиация, а най-тъжното е, че днес ние можем да кажем, че тази негова вяра е била дори леко наивна, тъй като само няколко десетилетия след неговата кончина, българската авиация е тотално унищожена...

Всички машини от серията „**ЛАЗ**“ носят името си в чест на своя създател, а абревиатурата **LZ**, произлизаща от инициалите на професора, се ползва за **код за разпознаване на българските полети в Международната организация за гражданска авиация**. По-късно същото съкращение се ползва за име на популярната българска марка **аерошоколади LZ**.

До последно, освен с разработването на нови модели самолети, професор Цветан Лазар се занимава и с преподаване. От 1948 година е професор по теория на самолета и самолетостроенето и ръководител на Катедра "Самолетостроене" в Техническия университет. Доказателство за добре свършената работа от него и в тази сфера е, че по-голямата част от разработките на моделите, които описахме по-горе, той прави със свои студенти и съекипници. Именно любовта и желанието младите авиоинженери да имат бъдеше в България е и една от причините до последно той да се стреми да разработва нови и нови модели, които да гарантират на младите курсисти в Долна Митрополия едно наистина качествено образование...