

БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
ИНСТИТУТ ЗА ИСТОРИЧЕСКИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
Секция „Помощни исторически науки и информатика“

Таня-Йоана Георгиева Минкова

**„Българско въздухоплаване 1912-1944 г.
Исторически и извороведски аспекти на управлението
на човешките ресурси“**

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертация за присъждане на образователна и научна степен
„Доктор“ в научна област: 2. Хуманитарни науки
Професионално направление: 2.2 „История и археология“
Научна специалност: „Документалистика, архивистика,
палеография (вкл. историография и източникознание)“,
шифър 05.03.21

Научен ръководител:

Доц. д-р Антоанета Запрянова

Членове на научното жури:

Акад. д.и.н.Георги Марков

Проф. д.и.н. Валери Стоянов

Проф. д.и.н. Трендафил Митев

Проф. д.ик. н. Христо Първанов

Доц. д-р Антоанета Запрянова

София, 2016

Дисертационният труд е обсъден и предложен за публична защита от научния състав на секция „Помощни исторически науки и информатика“ при Института за исторически изследвания към Българската академия на науките на заседание от 05.01.2016 г.

Дисертацията се състои от увод, изложение, четири глави, заключение, библиография и четири приложения с общ обем 490 страници.

Публичната защита ще се състои на 26 април 2016 г. от 12:00 часа в Заседателната зала на Института за исторически изследвания при БАН, София, бул. „Шипченски проход“ № 52, бл. 17, ет. 3, ст. 303.

Материалите по процедурата са публикувани на интернет страницата на Института за исторически изследвания при БАН (<http://www.ihist.bas.bg/>)

Множество са определенията за историята като наука, но според едно от тях – на проф. д.и.н. В. Стоянов, „Историята изучава миналото в неговата цялост, хронологична последователност и конкретност, поради което като неин предмет може да се обозначи всичко, което някъде някога се е случило на хората... „Случилото се“ съдържа и фактора човек – то има отношение към хората, т.е. предизвикано е от тях или е въздействало върху тях, поради което историята е хуманитарна наука.“¹

Основавайки се на гносеологичния модел на проф. д.и.н. Валери Стоянов за науката, за историята, за времето и пространството, можем да направим извода, че историята на въздухоплаването (в смисъл на аеронавтиката) е сфера на познанието за миналото, която обединява в малко по-различен аспект времето, пространството, човека и машината.

Настоящият дисертационен труд е посветен – най-общо казано – на историята на българското въздухоплаване и в частност – на формирането на неговите човешки ресурси с по-конкретна насоченост към обучението на пилотите и другите специалисти. Отличава се по своята насоченост към ролята и мястото на човешкия фактор в българската гражданска и военна авиация през разглеждания период – 1912-1944 г. Тоест, в случая обект на изследване е една малко позната и слабо проучена област на авиацията, свързана с управлението на образователната и обучителната дейност на пилотите², мон-

¹ **Стоянов, В.** Valeristica Polihistorica. С., 2011, с. 519.

² **Христов, М.** Изтребителната школа за висш пилотаж от летище Долна Митрополия и нейният принос за защита на националния суверенитет. – В: 100 години независима България: стълбове на държавността. С., 2009, с. 224-231.

тъорите, метеоролозите, наблюдателите, както и съоръжаването на летищата с техническа мощ, включително икономически фактор и пр.

Същността на авиацията е сложна и комплексна и, когато става въпрос за авиация, не би могло да се изключи работата на летищата, самолетостроенето и самото техническо съоръжаване със самолети. Тези въпроси не са обект на настоящето изследване, тъй като то е с по-тясна насоченост – към обучението, което пък от своя страна е един голям дял от науката за управлението на човешките ресурси. Изследвана е работата на летище Божурище и летище Казанлък като важни центрове, специализирани в провеждането на самото обучение на пилотите, наблюдателите и другите специалисти по направления.

Самото самолетостроене и наличността на самолетите със съответните им технически характеристики³ през време на войната е важен фактор при формирането на структурата на авиацията, но друг определящ фактор е човешкият. Това е най-сложният, комплексен фактор, участващ в структурното формиране на всяка една единица – в това число на авиацията. За човешкия фактор в смисъл на личен състав и по-точно тази част от човешкия капитал в авиацията, заета с обучението, е писано не малко, но като цяло темата в по-мощен и разностранен план е останала в страни от интересите на изследователите и специалистите. Ето защо в основата си дисертацията е съградена именно върху обучителната дейност на пилотите през време на войните 1912-1944 г. Тя има за цел да представи човешкия фактор в авиацията за разглеждания пе-

³ Вж. приложение № 2.

риод и по-точно тази част от него, която е заета в обучението на пилотите, монтьорите, метеоролозите, навигаторите и др.

Важно е да се уточни, че в настоящата разработка не е залегнало като предмет на изследване (по същността си много важната тема) проучването на обучението на българските офицери, подофицери и моряци от българското водосамолетно формиране. Това е обусловено от факта, че проблематиката е подробно изследвана⁴.

Основни задачи на изследването са:

- издирването на документи – официални и от личен произход, архивни и обнародвани, за формирането и управлението на човешките ресурси в началния период на българската авиация (предимно в направление обучение);

- анализирането на качествата на различните видове документи като исторически извор;

- определянето на достоверността им чрез методите на теоретичното изворознание;

- извличането на обективна фактологическа информация по визираната тема от издирения изворов материал чрез методите на практическото изворознание.

Научната задача е да представим историческото развитие на човешките ресурси в българската авиация и самите обучителни практики на пилотите и другите специалисти през разглеждания период и факторите за тяхното формиране.

Изследователските усилия са насочени и към друга **цел** на дисертационния труд – да изследва една по-малко разработ-

⁴ **Панайотов, А.** Варна и българската военноморска водосамолетна авиация (1916-1957). – В: 10 книги за Варна. С., 2011, с. 275-287; **Георгиев, Хр., Г. Йолов.** Към небето. Варна, 1997, с. 31-38.

вана област от историята на въздухоплаването, а именно тази част от нея, която включва изворовия материал, свързан с обучението на пилотите, навигаторите, монтьорите и други възпитаници на Аеропланното училище към летище Божурище и в частност летище Казанлък (1912-1944). На летище Божурище и летище Казанлък се полагат основите на обучението на българските авиатори.

Хронологическите граници на изследването са 1912-1944 г. Долната граница бележи началото на развитието на българска авиация, поставено по време на Първата балканска война, а горната – крайт на началния етап от нейното развитие (към средата на 30-те години балонът окончателно излиза от употреба в нашата армия).

В българската историография темата за технологичните и военно-стратегически аспекти в родното въздухоплаване е подробно изследвана от времето на появата на първите балони и въздушни кораби, ето защо те не са обект на това изследване. (Като пример ще посочим проблематиката за аеростатите, която е изследвана от много автори⁵ – Иван Вълчев, Милан Йорданов, Марин Мяшков, Иван Ждраков, Дако Даков, Сотир Младенов, Иван Петков и др.⁶). Проблемите на военната авиация са изучавани в различни направления⁷. Военните

⁵ Книгата със заглавие „Аеростати“ (Изд. „Отечество“, 1985 г.) е подробно изследване на историята на летателните апарати от времето на възникване на аеростатите и дирижаблите до появата и използването им у нас (вкл. за нуждите на Балканските войни).

⁶ **Вълчев, И.** Аеростати. С., Издателство „Отечество“, 1985, с. 205.

⁷ **Недялков, Д.** Bulgarian Fighters. Part I., S., 2004, p. 76; Ibidem, Part II, S., 2006, s. 79; Същият, Въздушната война на Балканите 1939-1941. С., 2007, с. 188; Същият, История на българската военна авиация. С., 2014, с. 528; Същият, Френските изобретатели Dewoitine D.520 в отбраната на българс-

специалисти изследват въпросите на военните участия на авиационните сили, разглеждат самолетостроителната, конструкторската и производствената дейност. Периодът 1912-1944 г., конкретно военновременните години са изследвани подробно от учени⁸ и военни специалисти. Затова не си поставяме за задача да правим преглед на историографията по проблематиката (което само по себе си би могло да бъде обект на самостоятелно изследване).

В процеса на работа в отделните глави е изяснена взаимовръзката и взаимозависимостта между сградите, машините, съоръженията и обучението в пилотаж.

Структура на дисертационния труд. Изследването се състои от съдържание, увод, четири глави и заключение, списък на използваната литература и архивните източници и четири приложения. В заключението за изведени приносите и основните изводи в дисертацията.

Първа глава, озаглавена „Извороведски аспекти“, разглежда проблемите, произтичащи от спецификата на историческите документи по темата. Направена е типология на изво-

кото небе, с. 110; Същият, Българската авиация през Студената война. С., 2011, с. 343; Същият, Самолетостроенето в България. С., 2009, с. 190.

⁸ **Марков, Г.** България в Балканския съюз срещу Османската империя 1912-1913 г. С., 2012. с. 566; Същият, „Балканизацията”. Геополитическо явление в конфликтознанието. С., 2011, с. 447; Същият, Голямата война и българската стража между Средна Европа и Ориента 1916-1919 г.; Същият. Камбаните бият сами. С., 1994. Стоянова, Р. Държавата, обществото и подпомагането на пострадалите от войните (1912-1913, 1915-1918). – ВИСБ, С. 2013, с. 45-50; Гешева, Й. Парламентарните анкетни комисии по министерската отговорност. С., 2003, с. 327; Танчев, И. Българи в чуждестранни военноучебни заведения (1878-1912). С., 2008, с. 259; Иванов, М., Цв. Тодорова, Д. Вачков. История на външния държавен дълг на България. С., 2009, с. 232; Златарски, Вл. Райхът и Царството. Германското присъствие в България 1933-1940 г. С., 2014, с. 415;

рите, поотделно са охарактеризирани с техните особености, факторите за съдържаща се обективна или субективна информация в документите от официален произход (архивни и обнародвани, фотодокументи, филми) и от личен произход (главно спомени и интервюта); периодичният печат и публицистиката се разглеждат като извори по темата. Що се отнася до характера на работата с различните видове извори е споделяно мнението на акад. Георги Марков, който обобщава същността ѝ по следния начин: „Историкът трябва да пие вода направо от извора, защото надолу по течението могат и да му я размътят. В реката на времето се вливат притоци на закъснели или нагласени свидетелства, които могат толкова да променят историческата картина, че дори самите нейни герои да не си я познаят. Изворознанието е наречено „помощна историческа наука“, обаче то е в началото на всяко изследване. Без него историята престава да бъде наука и е застрашена да заприлича на „свободно съчинение“. Издирването и „черпенето“ с пълни шепи от извора изисква време, воля, постоянство и търпение, понеже не е достатъчно изворът да бъде един, а задължително се засича заради проверката на доказателствата и с други извори от същото историческо време... Историкът е длъжен да бъде много внимателен, защото може да попадне на късни или умишлено подправени преписи, които не само могат да му обърнат каруцата, но и да заблудят следващите изследвачи, приели „на юнашко доверие“ тази вече „проверена истина“. Всеки историк трябва лично да надникне „до дъното“ на извора.“⁹

⁹ Марков, Г. Любимъдрие на историята. С., 2008, с. 414.

Именно тази истина се оказа трудна при разработването на дисертационния труд, посветен на неразработвана в своята комплексност тема. Трудът е основан най-вече на базата на архивни документи. Сравняването им с други извори се оказва трудно. Много специалисти са изследвали отделни моменти от обучението, или отделни моменти от започването на една група по обучение и приключването ѝ. Опитите да се сравнят тези випуски се оказаха много трудни, тъй като изследователите, с чиито източници са правени сравнения, са работили по своето си направление, в своята траектория, което естествено може да не съвпада с нашата работа. Така е, защото при обучението започването на една група от хора не е задължително да съвпадне с приключването на обучението на същата група от хора на същото място. Това има своето обяснение, а именно, че групи от хора са били командирани, други са се разболявали, с което се е удължавал периодът на обучението им. Или, казано с други думи, всеки е работил в своето направление, в което нещата се доближават, но не се разминават или пресичат. Тази беше основната трудност по работата с конкретните извори. Допълнително затруднение е липсата на модел, на отправна точка за работата с изворите, съдържащи информация за подобна проблематика.

Проучването на обучението в българската авиация през 1912-1944 г. почти изцяло се базира на архивни извори, които са основно градиво в глава втора, трета и четвърта. Ползването на спомените не е маловажно, а от съществено значение най-вече при липса на архивни материали, какъвто е случаят с обучението на българските пилоти в чужбина по време на Втората световна война. Характерното за спомените е това, че те са носители на субективна информация, повлияна от вре-

мето на тяхното създаване и от промените в паметта, подчинена на законите на стареенето.¹⁰

Анализът във **втора глава** – „Обучението на пилоти и специалисти за периода 1912-1918 г. Материално-техническо обзавеждане на летище Божурище и обучение“, е изграден въз основа на изворов материал, съдържащ богата и многостранна информация за протичането на самия обучителен процес у нас.

Труден момент за разработване се оказва началото, а именно обучението на авиаторите през 1912-1913 г. Този период е внимателно изследван и при това многократно от много учени и специалисти, разбира се, погледнат от различен ъгъл и предаден по различен начин, предимно от технологичен и военен аспект. Но без начало няма как да продължим. Предвид неизследвания проблем за човешките ресурси в областта на авиацията в периода 1912-1944 г. началото се оказва изключително тежка постройка, но необходима. В своята комплексност тя може да послужи като богата емпирична основа не само за военната и гражданската история на авиацията. Всяко актуално и прогнозно управленско решение – включително и за въздухоплаването, има потребност от подобна ретроспективна информация.

Темата за работата на авиацията през Балканските войни е многократно разработвана от учени, специалисти и изследователи. По отношение на обучението в авиацията всичко вече е написано, но когато се разработва обучителната дейност за периода 1912-1944 г. е редно да разгледаме накратко тази

¹⁰ **Кънчо, Г.** Личните документи в историко-познавателния процес. – Личните документи като исторически извор. С., 1987, с. 9-64.

иначе значителна част от обучението на българските авиатори, защото с нея се бележи и основата на нашата военна авиация. Основата е всъщност най-важната, съществената и приносна част в изграждането на една структура. В здравите основи се крие и стабилността на изградената авиационна структура (в това число и в обучението) като последователна система за периода 1912-1944 г.

За обучението в авиацията за периода 1912-1913 г. няма какво ново да се каже, то вече е казано и написано, но в същото време не е редно да не се отбележи този основополагащ и много важен период в обучителната дейност на пилотите и другите специалисти, който всъщност е началото и основата на самото обучение в авиацията като цяло.

Втората глава изхожда от методологията на практическото изворознание и е изградена върху извлечената от изворите информация за обучението на авиаторите предимно за нуждите на Първата световна война. Последователно са изяснени по години три важни момента, а именно: материално-техническото обзавеждане на летището, личният състав, самото обучение, изразено в теоретични и практически занятия. Това е направено така, за да се подчертае взаимовръзката: човек-машина-инфраструктура. Историческите събития са представени хронологически, тъй като така ясно се вижда как е преминала цялата процедура по съоръжаване на летищната база според нуждите на обучението. Обзавеждането на летищата е част от работата, свързана с обучението, тъй като двете са взаимносвързани. Акцентите падат върху няколко основни момента. Първият е, че самото обучение е част от цялото техническо обзавеждане на летището със сгради, машини, съоръжения, самолети, хангари. Вторият важен акцент пада върху личния състав, като ясно е подчертано наличието на две

основни групи: офицери и т.нар. долни чинове, като се изяснява въпросът, свързан с липсата и необходимостта от попълването на състава с така наречените долни чинове и тяхното място в цялата структура от човешки ресурси, необходими за работата по организирането и строителството на летищната собственост.

Засегнат е и въпросът за организирането на магазини, складове, воденето на отчетността и осигуряването на контрола върху наличностите и ползването на документите в процеса на работа. Тази организация е направена с цел опазването на наличните машини, съоръжения, части, смазочни масла и пр. Цялата система по организирането и воденето на отчетността е лесна, но контролираща и ефективна.

Ролята на историка, който борави с документи от официален произход, е да предаде ясно, вярно и точно отразената историческа действителност в самите първични документи, без да завоалира събитията и манипулира фактите. Ето защо в тази глава максимално е запазена автентичността на документите до техния действителен първообраз. Това е направено с цел да не бъдат преиначени факти или неволно манипулирани действителни исторически действия, свързани с обучението на авиаторите на летище Божурище през 1916-1918 г.

Принципно всичко може да бъде разказано, но има съществени данни и информация, които при самия преразказ биха изгубили силата на своята дълбочина на изказа и истинността относно стратегията на обучението. Когато архивите говорят за истината, те най-добре предават същината на проблема и начина на справяне с него. В главата е положено старание за придържане към автентичността на текста при работа с документи от официален произход, за да бъде постигната максимална близост до истината за важни исторически мо-

менти от работата по организацията на самото обучение, както и по набирането на съответния личен състав. Това важи и за техническото обзавеждане на летището като цяло, в това число и прилежащата летищна собственост, изразяваща се в сгради и постройки. Отразено е и организирането на прехраната, като е посочен начин, по който този проблем е разрешен през трудните години на Първата световна война. Ефективен се оказва начинът за справяне с проблема и намаляване на разходите за храна при обучението на екипите.

В трета глава – „Периодът между двете световни войни и обучението за нуждите на авиацията. Човешкият капитал и авиацията в периода между двете световни войни“, обект на изследване е осъществяването на полети в гражданско съобщение. Вниманието е насочено предимно към летище Божурище, което след 1930 г. важен транзитен център. Летището е голяма транзитна връзка на едни от най-развитите авиокомпании за това време в Европа: германската авиокомпания – „Дойче Луфт Ханза“, полската авиокомпания – „LOT“, италианската „Ала Литория“, френската „Ер Франс“, приемник на „Сидна“. В главата трета е осъществен анализ на статистическа информация, произхождаща от изданието „Statistiques du trafic aérien. Année 1932–1937, Commission internationale de navigation aérienne (C.I.N.A.), Paris 1934–1937“. То включва статистически данни, свързани с работата на летище Божурище като транзитно в граждански условия за превоз на пътници, като част от европейската въздушна мрежа за осъществяването на гражданските полети. Акцентът е положен върху факта, че едни от най-елитните и развити авиокомпании за времето си осъществяват своите полети „от“, „за“ и „през“ летище Божурище, което доказва неговата важност като транзитна връзка към Европа. Както се каза, това са немската

„Дойче Луфт Ханза“, полската „ЛОТ“, австрийската „Osterreische Luftverkehrs A.G.“, италианска и френска авиокомпаниии. В случая са използвани методи за изучаване на статистическата информация. Често пъти като източник на информация са използвани списание „Летец“, което излиза през изследвания период и дава обстоятелствена информация по разглежданите въпроси.

Тук трябва да направим тълкуването, че под „транзитен“ според български тълковен речник разбираме: преминаване при пътуване през междинен пункт без прекъсване (без проверка на багаж и др.).

Глава **четвърта** е посветена на „Летище Казанлък. Обучението в авиацията за периода 1926-1944 г.“. Обект на изучаване е обучението на авиаторите през Втората световна война чрез анализа на учебните програми, планове и отчети за обучение, които са носители на богата информация за занятията на пилотите и другите специалисти. Част от обучението е провеждана в чуждестранни военни учебни структури. Познанието за обучението в чужбина е доста оскъдно. Източник на информация в този аспект добиваме най-вече от спомените на пилотите¹¹, които са обучавани в чуждестранни школи, тъй като в архивните фондове не бяха открити учебните програми за самото обучение на пилотите в чуждестранните военни учебни заведения след започването на Втората световна война. Въпреки това неудобство има учени и специалисти, заели се с не леката задача да изследват тази съществена част от

¹¹ **Величков, Л.** Спомени на летците от Въздушните на Негово Величество войски. С., 2008, с. 247.

Голев, К., М. Гяурски. Ехо от войните. Разкази на ветерани от Втората световна война. Добрич, 2011, с. 116-131., с. 104-115., с. 202-206.

обучението на пилотите и наблюдателите за нуждите на Втората световна война¹².

Друг важен въпрос залегнал в тази глава е материално-техническото оборудване и обзавеждане на летището.

По време на разработването на дисертационния труд не бяха открити учебни помагала или специално разработени управленски теории за управление на човешкия капитал, зает в авиацията за изследвания период 1912-1944 г. Това наложи да се използват съвременните теории, методи и модели за управление и развитие на транспортната система като цяло (в това число се има предвид и в авиацията – гражданска и военна, обусловена със своите специфики. Изумително е, че тези съвременни теории намират приложение и назад във времето и не само, но работата над дисертационния труд доказва едно умело управление по отношение на военната и гражданската авиация за изследвания период чрез съвкупност от правилни управленски решения и по отношение на цялостната политика в авиацията и в частност при управление на човешките ресурси, заети с нея и по точно в направление обучение.

Управлението има важно значение за нормалното функциониране на всяка транспортна система. Имаме различни типове на управление в транспортната система като цяло (в това число и в авиацията), а именно: управление на развитие и поддържане на инфраструктурата, управление на производството и ремонта, управление на движението, управление на

¹² **Златев, М.** Изучаване и прилагане на бойния опит от Втората световна война във Военното училище (1939-1945 г.) – В: Втората световна война, България и следвоенният свят. С., 2005, с. 151-161.

транспортните средства и управление на човешките ресурси.¹³

Много важен момент тук е да изясним понятието за човешките ресурси и тяхното управление, както и отделните елементи, които са част от общото, тъй като дисертационния труд е подчинен в голяма степен на съблюдаването с принципите на управлението на човешките ресурси като цяло и в частност на отделните елементи. „Връзките и зависимостите между отделните дейности (елементи), определящи съдържанието на системата за управление на човешките ресурси, изисква при вземане и провеждане на управленски решения да се прилага системен и комплексен подход. Пропуските и недооценяването на дадена дейност се отразяват неблагоприятно и върху останалите и намаляват ефикасността на управлението“.¹⁴

Ето защо в глава втора („Обучението на пилоти и специалисти за периода 1912-1918 г. Материално-техническо обзавеждане на летище Божурище и обучение“) ясно е изразена необходимостта от попълването на частта на летище Божурище с така наречените „долни чиновове“, чиято дейност се оказва много важна. Те са основна двигателна сила. Това в голяма степен са хората, заети със строителството на постройките на летището и други дейности през 1916-1917 г. Имало е непрекъснат контрол над тях, като при необходимост са били попълвани бройките чрез командироване от други места, освен това били съблюдавани и е планирана бъдещата необходимост от попълването на редовете с тях.

¹³ **Брешков, И.** Актуални проблеми на транспорта при присъединяването на България към ЕС. С., 2004, с. 12-13.

¹⁴ **Василев, Е.** Управление на персонала в транспорта. С., 2008, с. 12.

В трета глава – „Периодът между двете световни войни и обучението за нуждите на авиацията. Човешкият капитал и авиацията в периода между двете световни войни“, са засегнати въпроси, свързани със стимулирането на труда и мотивацията.

В глава четвърта – „Летище Казанлък. Обучението в авиацията за периода 1926-1944 г.“, са изяснени въпроси, свързани със здравната политика по време на обучението на пилотите в авиацията.

В съвременната икономическа литература няма единно становище по отношение използване на понятията управление на човешките ресурси и управление на персонала. Понятието персонал се свързва винаги с дадена стопанска единица (организация), която не би могла да съществува без персонал, както и персоналят не може да съществува извън нея. Понятието човешки ресурси има по-широк обхват. То не е свързано само с дадената единица, а може да се разглежда в рамките на териториална единица – населено място, икономически район, страната като цяло. Поради това то може да се използва като равнозначно на понятието персонал, но само в рамките на дадената единица (организация, фирма, предприятие), което налага при използването му точно да се определи неговия обхват.¹⁵

Ето защо е важно да уточним, че при разработването на дисертационния труд вниманието е насочено към човешките ресурси в областта на авиацията за периода 1912-1944 г. и по-конкретно към тази част, която обхваща обучението на пилотите и другите специалисти, а именно разгледани са дейности,

¹⁵ Цит. съч., с. 8.

свързани с подбора на пилотите, обучението им, стимулирането и организацията на труда.

Това е така, защото „системата за управление на човешките ресурси освен управленски структури, обхваща и различни дейности, които се разглеждат като нейни елементи. Тези дейности се изразяват в анализ и проектиране на длъжностите, планиране на персонала, подбор, обучение и оценяване на персонала, стимулиране на труда, организация на труда и условия на работната среда, усъвършенстване на трудовите отношения и др.“¹⁶ По конкретно „планирането на персонала е дейност по определяне потребностите от работна сила в съответствие с целите и плановете за развитие на дадената единица. Подборът на персонала включва привличането и оценката на кандидатите, като за целта се използват различни методи – провеждането на интервюта, тестове, конкурси. Подборът на персонала представлява вход на кадри в структурата, които са обект на последващо обучение, развитие и използване при определени условия на труд и почивка.“¹⁷

При разработването на дисертационния труд е отделено голямо внимание на дейности по обучението и развитието на персонала в авиацията за изследвания период, включително на повишаване знанията и уменията на пилотите и другите специалисти с оглед повишаване ефективността на техния труд. Засегнати са и въпроси, свързани с безопасните и здравословни условия на труд, като е изяснен рационалния режим при усвояване техниките на летене.

¹⁶ Цит. съч., с. 10.

¹⁷ Цит. съч., с. 11.

За постигането на ефективно летене – без грешки и с ниски разходи и загуби на енергия, е необходимо прецизно подбиране на екипите от хора и още по-ефективно управление на обучението на пилотите и другите специалисти. То се заключава в правилно разработените учебни програми, в които се съблюдават подходящите методи на теоретични и практически упражнения, но е необходимо и от първостепенно значение е да се съблюдава опазването на здравословното състояние на пилотите, както по време на обучението, така и като цяло.

Ето защо в работата са залегнали всички по-горе изброени принципи, като тя е построена предимно с методите на практическото изворознание. Изградена е върху селектирана от изворите информация за обучението на пилотите за периода 1912-1944 г.

В **заключението** са представени основните приноси в изследването, направени са съществени изводи и анализи, свързани с разглежданите проблеми.

Проучването на исторически извори, съхранявани в архивни хранилища, които включват документи от официален произход, а именно заповеди, протоколи, годишни отчети за дейността на аеропристанище Божурище и други, свързани с образователната дейност на авиаторите през Първата световна война и Втората световна война за периода 1916-1918 г. и 1940-1944 г., позволи за **първи път** в широк план да се осветли образователната дейност на авиаторите, погледнато откъм човешките ресурси на авиацията.

Основен акцент е положен върху самото обучение на пилотите и другите специалисти. Разгледана е взаимовръзката човек (личен състав) – машина (аероплани) – съоръженост (материално-техническо обзавеждане на летищната собственост в това число със сгради, машини, съоръжения).

Обучението на пилотите-авиатори и наблюдателите за нуждите на Първата световна война съвпада със създаването и изграждането на Аеропланното училище на аеропристанище Божурище.

Осигуряването с материално-техническа база в условията на засилено германско присъствие при обучението и техническото съоръжаване на летището е факт от историческата действителност, за която свидетелстват архивните документи.

Учебната програма по отделните дисциплини в обучението за периода 1940-1944 г. е разгледана **за първи път** в исторически план като важен елемент от действителността, свързан с обучителната дейност. Като доказателство е изведено правило за ефективното обучение на пилотите и другите специалисти за изследвания период. Ефективността се доказва на базата на хуманната основа по време на обучението, т. е. на съблюдаване опазването физическото и психическо здраве на заетите в програмите за обучение летци и други специалисти. Като под ефективност, според българския тълковен речник, се разбира: „...от който има добър ефект, резултат...“ Не само е доказана ефективната политика на провеждане на учебните занятия чрез умело редуване на полети и почивки с първоначални минимални натоварвания, преминаващи в последователни увеличения на времетраене на упражненията и овладяване височините на полетите, но е открито сигурното доказателство в практическото приложение по летене, за добиване качества на универсални летци. Под универсален, според тълковен речник разбираме, който е разностранен, всеобхватен, който може да служи за много цели и дейности, не само за една.

Учебната програма е представена като основополагаща и като евристичен извор – носител на информация за заложените

те теоретични знания и практически упражнения, които възпитават качества на универсални пилоти у българските летци (покриването на бели петна е изяснено по спомените на пилотите).

Проучените извори са с различно съдържание. Съхраняват се в Държавен военноисторически архив – гр. Велико Търново, във ф. 1049, ф. 1533^a, ф. 23, ф. 1535 и други. В голямата си част документите се анализират за първи път в дисертационния труд.

За **първи път** е изследван методът за организация и контрол на материалите, свързани с ремонта и техническата поддръжка. Методът не е труден за работа и приложение, но подреден и ефективен начин за справяне с този проблем.

В дисертацията **за първи път е изяснен** и сложният въпрос с осигуряването на прехраната по време на Първата световна война, по конкретно за подобряване на храната, изхождайки от факта, че условията на война са специфични. Представен е начинът за справяне с проблема, като е намерен и рационален подход за прилагането му от гледна точка подобряване и опазване здравословното състояние на войниците и, от друга страна, намаляването разходите на държавата, съотнесени към прехраната.

Като съществен приносен момент на труда може да се отбележи и доказателството, изградено върху богат изворов материал, предимно на базата на документи от официален произход, че летище Божурище и летище Казанлък са важни авиационни центрове през изследвания период 1915-1944 г. Те са съоръжени със съответната материално-техническа база, необходима за провеждането на обучението на пилотите и другите специалисти.

В дисертацията **за първи път** е разработена теза на базата на статистически извори (Statistiques du trafic aérien. Année 1932 – 1937, Commission internationale de navigation aérienne (C.I.N.A.), Paris 1934 – 1937) за работата на летище Божурище в граждански условия за периода 1932-1937 г., с което то става част от европейската и световната мрежа за осъществяване на граждански полети през изследвания период.

Богатият и разнообразен изворов материал (предимно архивни документи, съдържащи ведомости за заплати, и други документи от официален произход, в това число и писма, намирайки се в ДВИА, гр. Велико Търново), позволи **за първи път** да бъде разработена концепция, която има практически и приложен характер за мотивационната политика по време на обучението в междувоенния период. За основа на работата послужиха анализите на работната заплата на заетите в областта на обучението учители. Концепцията е изградена и на базата на теоретичните трудове на Маслоу и проф. д-р М. Паунов, като в основата е заложена идеята, че не парите са основен мотив и стимул за ефективно осъществяване на ефикасна работна дейност, а основното е да бъде постигната удовлетвореност на личността, погледнато от гледна точка на това, че всеки човек е социално ориентиран и в този контекст на нещата са важни човешкото щастие и добруване. Като основен мотив не са изтъкнати парите, а начинът, по който заетите с обучението на пилотите учители са получили възнаграждение за своя труд. Според пирамидата на Маслоу това е ефективен модел за развитието и усъвършенстването на личността, заета с този вид дейност.

Концепцията е интересна с това, че онагледява по чисто практически начин как теорията на Маслоу за самоусъвършенстване на личността и съвременната теорията за мотива-

цията са приложени в далечните 1923-1924-1925 години като работещи по време на обучението на пилотите за изследвания период. Не е учудващо, че е така, защото е важна личността и нейната качествена оценка като такава. Това е универсален принцип, който намира приложение както сега, така и във времето назад и в бъдещето.

Важен момент, изяснен в хода на разработването на дисертационния труд, е как документалните филми и кино са носители на информация, която отразява живите факти и събития от историческата действителност. В този контекст те биха могли да се ползват като извори от първостепенна важност с приоритет при изследванията в областта на авиацията. Представени са документални филми за историята на авиацията с участието на проф. Димитър Недялков.

Проучването на историческите извори позволи за **първи път** да се осветли и проблемът за действителното практическо приложение при използването на периодичния печат като исторически извор – конкретно сп. „Летец“ и сп. „Въздушен преглед“, с уговорката, че са използвани предимно за покриване на липсващите звена при работата с документите от официален произход.

Друг акцент, който е заложен в дисертационния труд, е идеята, че системата на обучението на авиаторите и другите специалисти за периода 1912-1944 г. може да се разглежда като здрава основа за развитие на авиацията и след 1944 г., но това е тема за друго изследване. Подчертано е немското присъствие в обучението, което е засилено през Първата световна война. През време на войните наши пилоти преминават една голяма част от обучението в квалифицирани чуждестранни школи.

Освен това е изяснен въпросът за обучението на авиаторите, следващо ефективна схема, която няма ход назад, както се казва в военнолетателната тактика. Именно в този контекст са представени учебните програми на авиаторите като аргументирано доказателство за наистина сериозно, много отговорно и в крайна сметка успешно обучение на пилотите, механиците и другите специалисти. Това е така, защото само върху здрава основа може да се изгради една бъдеща, ефективно работеща структура. Всичко това в процеса на работата по докторантурата е обосновано въз основа на информация от „извора“. Това са архивни документи, които се припокриват в тази си част, където са белите петна (в смисъл на липсите) от спомените на пилотите и ползването на периодичния печат като извор.

Истината за авиацията, в това число и обучението на авиаторите, основаваща се на исторически факти, е живо доказателство и свидетелство за това, че българският летец в продължение на години доказва своето място в отбраната и като граждански пилот, че България е майка и пристан за българските авиаторите, както се подчертава в много от спомените.

Ако от миналото вземем положителните поуки, приложим ги в настоящето и ги интегрираме в бъдещето, не е изключено да получим ефективна и ефикасна система – над българското небе да летят все още български пилоти. Изводът се прави, за да се подчертае значението на ретроспекцията като евристична основа за оптимални управленски решения. Това произтича от същността на историческото знание, което не е просто съвкупност от факти и събития, а жива истина, която може да служи като мост към бъдещето и като стълб през годините. Историята е учителка на живота, са казали античните мъдрещи. Тя борави със стойности, факти, събития и истина. Ако се

вслушаме в заветните слова, които идват от миналото – ще видим как над българска земя са устремили полет българските орли, а именно нашите деца и внуци, – настоящи български пилоти. В противен случай – жалко за историята, както се казва, ако не я приложим в бъдеще – чрез поуките от миналото, които сме добили за качество на живот, като извадим положителните резултати от миналото и елиминираме отрицателните за в бъдещето.

Според проф. Ж. Стоянов „Науката за миналото има за своя основна задача да изследва процеса на общественото-историческото развитие в цялата му конкретност и многообразие.“¹⁸ Тя има своята специфика както всяка друга научна област. „За историческата наука емпирическият материал е историческият извор. Първо, това характеризира научно-познавателния процес в историята; второ, оттук следва, че търсенето, запазването, обработката, анализът и използването на историческите извори са обективна предпоставка, от която зависи научността на полученото ново историческо знание; трето спецификата на изучавания обект определя и спецификата на емпирическата основа за конкретното историческо изследване.“¹⁹

Не е лек пътят на ретроспективното познание от гледна точка на методологията. „За да разкрие същността и съдържанието на изследваните явления, историкът трябва да извърши огромна работа още на началния етап от своята познавателна дейност, главно при извороведския анализ на съответните

¹⁸ **Стоянов, Ж.** Фактофиксиращи знания в структурата на историческите изследвания. – Помощни исторически дисциплини, Т.3, С.1981, с. 34.

¹⁹ **Тодорова, А.** За типологията на изворите за историческото изследване. – Помощни исторически дисциплини, Т.1, С., 1979, с. 86.

източници. Тук влизат преди всичко такива изследователски процедури като разкриването на произхода им, тяхната автентичност, автора, времето, мястото и условията за създаването им, изясняване на техните връзки със съответната историческа епоха, политическите позиции на създателите им и пр. Едва след посочената предварителна проучвателна дейност историкът може да премине към изследване съдържанието на съответните източници, на тяхната пълнота, достоверност, надеждност за историческото познание²⁰, подчертава Ж. Стоянов.

По време на цялостната изследователска работа, осъществена при написването на дисертацията, бяха проучени голям брой извори, различни по вид и съдържание – от официален и личен произход. Това са архивни документи – заповеди, писма, протоколи, отчети за дейността на аеропланното училище, спомени, книги, студии, статии и пр., свързани с авиацията и въздухоплаването. Неизменното и общото в тях е документираното свидетелство за съществената роля на летище Божурище и летище Казанлък като важни структурни компоненти, присъстващи в авиацията като единна структура. Основното, което е необходимо да подчертаем, е фактът, че те са с изключителен принос в цялостното обучение на пилотите и другите специалисти за изследвания период.

Анализът, направен в дисертационния труд, е ръководен от методологичните указания. „Освен значителното място, което етапът на емпирическото познание заема в общата структура на историческото изследване, може да се обясни и

²⁰ Стоянов, Ж. Фактофиксиращи знания в структурата на историческите изследвания. -Помощни исторически дисциплини, Т.3, С.1981, с. 35-36.

със социалните функции, които играят историческите знания. Още на емпирическото равнище те акумулират в съдържанието си съществената част от миналия опит на обществото. Самото развитие на обществото се реализира чрез съхраняването, осмислянето и предаването на всяко следващо поколение на опита, натрупан от човечеството.“²¹

Изхождайки от идеята, че „фактите говорят сами за себе си“, то те и затвърждават идеята за това, че двете български летища в Божурище и Казанлък²² са с богато историческо минало в общественния живот на България. За това свидетелства богатият изворов материал, който носи след себе си следите във времето на българските пилоти и други специалисти и ги утвърждава като важни центрове за обучение за периода 1915-1944 г.

В заключение може да се каже още, че България винаги е имала добре обучени и подготвени пилоти, механици, навигатори, метеоролози и други специалисти. И още, че дисертационният труд е истинно доказателство за това как върху една здрава основа е изградена ефективна система на работа в направление обучение в авиацията за периода, което само по себе си е доказателство за това, че ако от миналото вземем истината по отношение на обучението в направление авиация и я приложим в настоящето, то в бъдещето над българското небе ще летят българските пилоти, които винаги са били добре обучени и подготвени, вече доказали своите качества през годините и запазили достойнството да пазят въздушното пространство над страната. България се е славил, имала е и

²¹ Цит.съч., с. 36.

²² Виж прил. № 1.

има отлични пилоти в различните направления, както в санитарната и гражданска авиация, така и във военната авиация и пр. Изводът не е емоционален, а мотивиран от взаимовръзката история – анализ – прогноза в управлението на човешките ресурси.