

## В НЕБЕТО НА ВОЙНАТА

Димитър Недялков

### IN THE SKY OF WAR

Dimitar Nedialkov

**Резюме:** Авторът подкрепя идеята, че войната е перманентното състояние на света. Върху крайният резултат от военните усилия винаги активна роля са играли новите технологични достижения на човечеството. Подобно твърдение е изключително валидно при изграждането на военните системи, опериращи във въздушното пространство. Те все повече се роботизират и ангажират изкуствения интелект. За да могат да бъдат управлявани за достигане на крайните цели на всяка война във въздуха, ключовият фактор обаче си остава човека.

**Ключови думи:** въздушна мощ, въздушен потенциал, дистанционно управляеми летателни системи, авиация, човешко познание.

**Abstract:** The author supports the idea that war is the permanent state of the world. New technological achievements have always played an active role in the final result of military efforts. Such a statement is extremely valid in the construction of the military systems operating in the air space. They are increasingly becoming robotic and engaging artificial intellect. For them to be managed to achieve the ultimate objectives of any air war, however, the key factor remains the human.

**Keywords:** air power, air potential, remotely piloted flight systems, aviation, human knowledge.

Войната е перманентното състояние на света. И това не съм го казал аз. Това е истината за човешката цивилизация в цялата ѝ позната история, безспорно установена от учените, изследващи състоянията на човешката цивилизация. Откакто съществува света все някъде или гори или тлее война. Най-оптимистичните военни изследователи, а те са малка част от общо занимаващите се с това усилие, смятат, че в цялата ни история има само пет седмици относителен мир. Относителен, защото не е тайна и за тях, че войната има много форми, начини да бъде водена и се води в различни дименсии. Модерно ги нарекоха домейни. И сега в света се водят дузина войни, а в пъти повече са точките на напрежение за потенциален военен сблъсък. От Тайван през континентите на запад до морските пространства над Австралия те са

десетки. Така е било, така е и така очевидно ще бъде и в обозримото бъдеще. Иде новия ред и той се налага с различните форми на войната.

Защо е важно да се напомнят тези простички истини. Може би, за да се сетим за нелепия характер за процесите в Българската армия от последните три десетилетия, в които се вземаха грешни и често пъти престъпни решения, довели до факта да бъдем на 67 място по военна мощ. А бяхме в първите 20. Многократно повтаряната мантра, че в следващите 10 години не се очаква военна заплаха за България бе сбърканото оправдание за резултата от т. нар. „трансформации“, свързани основно с численото намаление на действащата войска и нейното оборудване. Без да се замисляме върху данните от преброяванията, че може би сме в едно от състоянията на войната, след като ежедневно губим безвъзвратно от населението си близо 240 човека. Колкото е един батальон. Това е повече от ежедневните загуби на украинската армия в условията на видима война, във физическия смисъл на това понятие. А в основата на всяка войска са именно хората, с тяхното здраве, ниво на интелект, конкретна подготовка и възпитание, припознали България като Родина, за която са готови да отдадат всичко, за да я има и в бъдеще. Да не говорим, че за един съвременен специалист, да не говорим командир дори на тактическо ниво, десетте споменати години за подготовка и личностно изграждане дори са недостатъчни. Това с пълна сила важи за кадъра във военновъздушните сили, още повече, че войните от близкото минало и настоящето ни доказват всеизвестния факт – който владее небето, владее света.

Може би затова бивши родни управници, които сега не се свенят да раздават мъдрост от екраните, бързо поприключиха с авиацията ни – военна, гражданска и спортна. От над 1600-те летателни апарата в притежание на държавата ни към края на 1990 г. не остана почти нищо, а болшинството от тях бяха нови за своето време. Такава беше и авиационната ни групировка по време на война, защото всичко, което летеше в България, носеше своите мобилизационни назначения. Ние бяхме единствените на Балканите с производство на безпилотни самолети (1112 произведени), но и това замина, заедно с част от авиационните ни ремонтни предприятия.

Сега, когато гори до портите ни, започнахме да се сещаме къде се намираме. А ние се намираме на Балканите – там където са започнали и завършили и двете световни войни. Първата реално започва с войната между Кралство Италия и Османската империя, и завършва с войната между Кралство Гърция и Османската империя през 1922 г. Втората реално започва с нападението на Кралство Италия срещу Албания на 4 април 1939 г. и завършва с жестоката гражданска война в Гърция, в която освен гърците участват британци, американци, югославяни,

българи и др., завършила в края на 1949 г. Балканите пак тлеят, а войната в Украйна и войните на Турция срещу кюрдите в Ирак и Сирия поддържат жаравата. И в двете войни, да не говорим за тази между Армения и Азербайджан за Нагорни Карабах, доказаха важноста на горната максима за небето, но в нов технологичен и оперативен акцент.

Акцентът е свързан с бурното навлизане в бойната авиация на роботизирани системи, съчетано с използването на изкуствен интелект. Активното и ефективно използване на бойни ДУЛС (дистанционно управляеми летателни системи) в Сирия, Либия, в Нагорни Карабах, а след това и в Украйна, неопровержимо свидетелстват, че те във военните конфликти са се превърнали в неразделно и ефективно средство за бойна употреба. Освен това броят на ДУЛС, участващи във въоръжените конфликти, непрекъснато нараства, а обхватът им се разширява от много миниатюрни до високотехнологични комплекси с размери, съизмерими с пилотируемите бойни самолети. Тактиките също се променят. Все по-често вместо единичен удар или използване на баражиращи боеприпаси, започват да се използват различни видове ешелонирани групи ДУЛС и рояци миниатюрни БЛА камикадзе, все още с непосредствено човешко взаимодействие с изкуствения интелект, а в близко бъдеще и без човешка намеса. Ето защо няма съмнение, че проучването на опита от използването на ДУЛС във военните конфликти неизбежно ще доведат не само до промени в тактиката на видовете въоръжени сили и родове войски, но и до промени в съществуващите военни доктрини.

Причините за такова активно развитие на участието на безпилотни самолети във военни конфликти са няколко. Например за системите за противовъздушна отбрана ДУЛС са много по-трудни за откриване от пилотируеми самолети или хеликоптери. ДУЛС много по-продължително от пилотираните самолети могат да се намират във въздуха, което освен, че спомага за високата оперативност, касае и намаляване в пъти себестойността на мисията. С модерните системи за откриване на цели и наличието на бордови управляеми боеприпаси, ДУЛС имат вече доказана по висока ефективност при унищожаване на оборудване, бойна техника, съоръжения и съсредоточаване на противникова пехота в дълбините на неговите позиции. Неочакваните им атаки са практически безшумни в сравнение с бойните самолети или хеликоптери, което е много силно деморализиращ фактор за вражеските войски, принуждавайки ги да пребивават постоянно в защитни съоръжения и укрепления дори далеч от района на преки военни действия. Да напомним, че ДУЛС могат да кръжат в района над целите буквално с дни, което е силно изтощително за персонала на противниковото ПВО, който трябва да бъде постоянно в напрежение за своевременно откриване, проследяване и водене на огън или

изстрелване на ракети. Макар в Украйна още веднъж да беше потвърдено, че борбата с ДУЛС (особено малки) с помощта на управляеми ракети от ЗРК е възможна, не е рентабилна. Например цената на комплекса „Байрактар“ от четири БПЛА, комплект боеприпаси и системи за управление и комуникации е около 5 милиона долара, цената на системата за противовъздушна отбрана ЗРК „Тор“, доставени през 2012 г. на руската армия, е около 13 милиона долара, цената на системата за противовъздушна отбрана ЗРК „Панцирь-С1“ с боеприпаси (48 УР) е около 15 милиона долара. Съответната цена на управляемите им ракети е 300 хиляди долара и около 70 хиляди долара, а цената на една ракета от системата за противовъздушна отбрана „Бук“ е сравнима с цената на единичен БЛА „Байрактар“.<sup>1</sup> Да не говорим за УР от системите Р-300/400. Освен това, в случай на поражение или унищожаване на системи за противовъздушна отбрана и друго оборудване на системите за противовъздушна отбрана, е почти неизбежно съпроводено със загуба на персонал, чиято стойност е много трудна за оценка. Да не говорим, че за реалното възстановяване на подготвен състав на съвременни системи за ПВО са необходими години.

В допълнение, цената на един боен ДУЛС в условията на неговата масово производство е стотици с пъти по-малко себестойността от един самолет или хеликоптер с подобна цел. ДУЛС не се нуждаят от скъпо струващ летателен състав, които трябва постоянно да поддържа и подобрява техниката си на пилотиране, бойните си умения в различни части на денонощието и метеорологични условия. Те не се нуждаят и скъпи поддръжка и ремонт, както и летища, военни бази и други елементи на наземната авиационна инфраструктура, чието създаване и поддръжане също изисква значителни разходни финансови средства.

В тази връзка се увеличава броят на страните, които не само разширяват обхвата на използване на ДУЛС, но също така създават свои собствени производство. Една от тези страни е Турция. За много кратък период от време в Турция се справиха с организирането, разработването и производството на собствени БЛА с различно тактическо назначение, които се използват успешно по време на военни действия в посочените войни. В Либия само за 2019 г. турските "Байрактар" осъществиха повече от хиляда въздушни удара срещу наземни цели. Рояк турски БЛА унищожиха почти половината системи за противовъздушна отбрана на войските на генерал Хафтар, включително руски комплекси „Панцир-С“.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Спаткай Л. Беспилотники в боевых действиях в Нагорном Карабахе., 2021, Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero., стр. 37.

<sup>2</sup> Спаткай Л. Беспилотники в боевых действиях в Нагорном Карабахе., 2021, Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero., стр. 63.

Латвийската компания Atlas Aerospace реагира на многократно увеличеното след началото на войната в Украйна търсене на разузнавателни и бойни ДУЛС. Ако преди са се радвали на 10 продадени дрона на месец, сега са довели броя на произведените и реализирани БЛА до 700 на месец - и това се оказва недостатъчно.<sup>3</sup> Да напомним, че говорим за държави, които преди 15 години са били назад в сравнение с възможностите на български изследователски и производствени колективи. Разликата е, че у нас модата е да се пазарува отвън, а не да се стимулира собствено производство. Не се създава дори структура за изпитания и сертификация на вече съществуващи български ДУЛС, някои от които с по-добри показатели от вече закупените за целите на БА.

Какви основните изводи от бойните действия във въздуха от последните войни могат да бъдат направени, предвид основния факт, че използването на пилотируемата авиация е под 20% от общия обем летателни часове, при демонстрирана значително по-ниска бойна ефикасност от използваните ДУЛС. Основните поуки от практиката касаят активността им, откъдето следва, че:

- БЛА, предимно камикадзе и безпилотни боеприпаси, за пореден път демонстрират своите ефективност и най-добри качества, включително способността за изпълнение задачи за разузнаване, наблюдение и унищожаване на цели без загуба на собствен персонал, както и най-добро съотношение на ефективността на бойното използване към цената на загубите.

- обособени са нови тактически методи за използване на ДУЛС – ешелониране и „рояци“, както и взаимодействието им с други видове оръжия. Ешелонирано се използват различни типове разузнавателни ДУЛС (включително преоборудвани „Ан-2“) с ударни такива и баражиращи безпилотни боеприпаси, като взаимодействието до голяма степен ефективно е осигурено от пилотируеми разузнавателни (радарни) самолети. В състава на „рояците“ са използвани както еднотипни ДУЛС, така и разнородни, но допълващи се, особено при нанасяне на удари по приоритетни и важни цели, например по позициите на системите за противовъздушна отбрана. Използването на „рояци“ от БЛА е първата стъпка към „революцията“ не само в бойната тактика, но и в оперативното изкуство и дори в стратегията.

- подобна „революция“ се налага от растящите значения на ДУЛС за осигуряване на превъзходство във въздуха и намаляване на значения на пилотируемите самолети, на които се противодейства ефективно от настоящите системи за противовъздушна отбрана. Също така тласък за тази „революция“ е фактът, че танковете – основата на

<sup>3</sup> Байер К., Позднякова Н., Дрони в войне России против Украины: кто их поставляет Киеву. 13.07.2022

сухопътните сили, губят своето значение, тъй като техните създатели няма да могат постоянно да увеличават защитата срещу високоточните оръжия, включително от действията на ДУЛС – евтини оръжия, нападащи от различни височини, често от хиляди метри, без да бъдат видени и чути.

### **Къде сме ние в готовността си да водим подобна въздушна война?**

В България през последните три десетилетия с постоянно повтаряната абсурдна мантра за липсата на военна заплаха в близките 10 години, особено от началото на милениума, ударно бяха изведени от въоръжение и на практика унищожени големи количества въоръжения в рамките на Военновъздушните сили (ВВС). Сравнителният анализ показва, че мащабите на посоченото действие надхвърлят последствията за българската военна авиация след Ньойския и Парижкия мирни договори след двете световни войни. За пример може да се даде 2006 г., когато от състава на българската бойна авиация бяха изведени над 100 летателни апарата, някой от които с огромен остатъчен ресурс и с усвоен ремонт.

Пример за подобно твърдение е снемането от въоръжение на най-модерните самолети в Българската армия Су-22М4 – единствените авиационни платформи способни да изпълняват програмиран полет и нанасят удари по земни цели в оперативна дълбочина по навигационен способ. Самолетите бяха налетели средно не повече от 20% от заплатения от държавата ресурс. Те все още летят в Полша, нищо, че са съветски. Подобен процес бе извършен и в системата за ПВО със съкращаването на преминалите ремонт и модернизация 27 пускови установки от ЗРК 2К11 „Круг“, предназначен за ПВО на бойния ред на съединения от СВ и ВМФ, както и за обектово ПВО. Все предназначения доказано значими във войната в Украйна. За да има погрома завършен характер, Военните училища в Долна Митрополия и Шумен бяха реструктурирани във факултети и придадени към създадения Военен университет във Велико Търново. Така окончателно се тури край и на традиционно добрата подготовка на кадри за родовете войски от ВВС. Учебната ни авиация с нейните 35 отлични по своите летателни качества L-39 с над 100 000 часа остатъчен ресурс също бе разпродадена и сведена до една ескадрила от 12 самолета, от които летят половината.

Да напомним на определени неправителствени говорители, че става дума за чехословашка авиационна техника, а не за съветско. И на нея не ѝ беше простено. Военноремонтният завод в Добрич, който притежаваше всички необходими права за ремонт и модернизация на тези самолети бе приватизиран по познатата схема и прекрати своята дейност. С тези действия политическите ръководства на страната за

някакви си 15-20 години, въпреки декларираните намерения и приемането ни като равноправен член на НАТО, на практика нарушаваха без да носят каквато и да е отговорност Чл.3 от присъединителния договор на страната, привеждайки отбранителните способности на Българската армия под нивата на способност на тази, останала след Ньойския диктат.

По подобен начин защитата на българското небе и готовността ни за водене на съвременна война във въздуха придоби милиционен формат. Опитите да се реформира системата с въвеждането на нова авиационна техника, въпреки отделените немалко финансови усилия, завършиха в крайна сметка с половинчати резултати. Добрите договори с „Pilatus” и „Alenia” за придобиване на 12 учебни РС-9М и 8 транспортни С-27 Spartan на практика бяха осакатени с придобиването съответно на 6 и 3 от споменатите самолети, без да се даде никакъв шанс за доразвитие на сделките с участие на български предприятия в перспектива.

Да не говорим за вертолетната ни авиация. България разполагаше с приблизително 100 вертолети във ВВС и ВМС. Беше единствената държава на Балканите със изградена вертолетна щурмова база, чийто боен потенциал бе способен да възпре танкова дивизия. С такъв разчет бе създадена и срещу конкретна цел. Отделно транспортно-бойните Ми-17 и Ми-14. Те също имаха добри огневи възможности. Запазихме тази способност от клаузите на Договора за обикновените оръжия в Европа, но не можахме да ги запазим от „мъдростта“ на собствените ни сервилни политици. Замяната на споменатата бройка вертолети с 24 невъоръжени такива, бе съпроводена само до интереса за пазаруване, без да бъде осигурена надеждна поддръжка на новата иначе нелоша техника. Резултатът е, че в настоящият момент изправните вертолети в Българската армия са под 1/3 от наличните. И това не е голямото бедствие. То разбира се е свързано с човешкия фактор. Евроатлантическа ценност е да осигуриш 70% изправна техника и по 1,5 подготвени екипажа на изправен летателен апарат, а не да разпродаваш на безценица техника с ресурс и да се стараеш да купуваш и поддържаш скъпа техника по скъпоструващия за армията закон за обществените поръчки.

Това го споменавам предвид следващото пазаруване, за което не спираме да говорим. Познавам F-16 от учението Cooperative Zenith 97 в Аризона, където ръководех реални стрелби по земни цели и от две летателно-тактически учения в Граф Игнатиево, където и летях на две от модификациите в учебни въздушни боеве срещу МиГ-21 и МиГ-29. Самолет от 4-то поколение, с по-стара аеродинамична компановка от МиГ-29 и значително по-добро оборудване и въоръжение. Може би трябва да се знае, че той е проектиран и създаден на база на поуките от

практиката от войната във Виетнам. Там съвсем ненадейно за теоретиците, планирали и определили качествата на основните бойни самолети в директните въздушни боеве между тях, значително поевтиния и с по-малка боеспособност МиГ-21 постига 103 победи над двудвигателния, двуместен и 4 пъти по-скъп F-4, при загубата на 54 МиГ-а.<sup>4</sup> Войната си е война и често пъти има своя логика. За нас остава да скърбим за погубените авиаторски души и да си вадим правилните поуки. За американците основната е, че трябва да създадат свой лек тактически изтребител, за руснаците - да създадат такъв, но по двудвигателна схема.

Така първо в средата на 70-те години на миналия век се появява и F-16, а малко след него и МиГ-29. За да постигнат баланс в бойните възможности на тези основни бойни самолети от 4-то поколение, страните залагат и съответните компромиси. За руснаците това са намалените способности за действие по земни цели и два пъти по-малкия радиус на действие от предходните МиГ-23. За това пък самолетът има голяма тяговъоръженост, позволяваща ненадмината маневреност, съчетана с добро въоръжение, с нашлемна прицелна система и оперативност, позволяваща му да излита и каца на неподготвени летища и площадки.

За F-16 основния компромис е свързан с аеродинамичната компановка с ниско разположеното входно устройство, изискващо перфектна и скъпа за поддържане летищна инфраструктура, якостна недостатъчност в определени места в конструкцията на самолета. След постоянни модернизации и предвид технологичната преднина на американските конструкторски бюра, тези недостатъци са успешно компенсирани със значително превъзходство в бордното оборудване и възможностите на управляемото ракетно въоръжение. Макар и по-стар на години, сега уверено можем да кажем, че в последната модификация на този самолет са преодолен почти всички т.нар. „детски болести“. Така че старостта понякога има и предимства, защото става дума за отработени производствени технологии, което дава определено спокойствие в избора.

То разбира се е относително. В какво се състои шума в системата. Все пак това е самолет, конструиран съгласно поуките от практиката от война, която е далеч назад във времето. Да, модернизирани са, но войните сега са определено други. Освен това околният свят започва да приема на въоръжение системи 5-то поколение. Да не забравяме, че ние сме платили 12 000 часа налёт за самолет. С нашите темпове на летене ще има да го експлоатираме не по-малко от половин век, след като сглобим преекспонираната ескадрила от 16 самолета F-16. Вече говорихме за

---

<sup>4</sup> Холдзс. М., MiG-21 Срещу F-4 Phantom., <https://bg.ww2facts.net/20350-mig-21-vs-f-4-phantom.html>



това, че небето усилено се роботизира и там се въвежда изкуствения интелект. Турските конструктори вече показват безпилотния си свръхзвуков прехващач, т.е. изстребител 6-то поколение. Гръцките ВВС планират придобиването на F-35. Русия ще започне изпитания на Су-75, който е от същия клас, включително и в безпилотен вариант. Да кажем, че докато си въведем ескадрилата в бойна готовност, ние ще се окажем отново авиационна провинция.

Може би трябва да поясним за някои ентузиазирани „алхимици“ какво означава да се сглоби една авиационна единица. Трябва да има подготвена инфраструктура на две, с Долна Митрополия, три летища. Да се подготви логистичен състав, състав на обслужващата техника и да се достави такава, да се осигури надеждно управление, адекватно на новата оръжейна система, да се подготвят оръжейници, технически състав (всичко това за поддържане и обслужване на летателната дейност в рамките на 24 часа), и разбира се по 1,5 подготвени пилоти. Това са 36 пилоти, заедно с тези в командните структури, които преди да се качат на новия самолет да имат по 500-700 налетени часа, да им остава не по-малко от 10-15 години служба. На самия самолет те трябва да налетят около 200 часа преминавайки през целия боекомплект, а неговия списък е дълъг, като в базата се поддържат по 1,5 от него за боеготовото състояние на съединението. Отделно, че самата авиобаза трябва да бъде защитена от надеждна система за обектово ПВО. И да кажем за парите. Колко струва това? Няма отговор, макар да се говори само за пазаруването и за качествата на самолетите. Те без хората и всичко останало изброено са музейни експонати. Да напомним какво стана с вертолетите. Всъщност това е и основното притеснение. Не се чува и глас какво ще струва на държавата експлоатацията на 16 самолета F-16 за целия им срок на годност и до колко това може да бъде осъществено.

Горното описание предполага десетки милиарди лева. Говорим за пари, само за пари, които в поток ще изтичат от държавата. Има „мъдреци“, които наричат това инвестиция в отбраната. Когато през Втората световна война заплахата от бомбардировки ни принуждава да купуваме германските изстребител Me-109G, един ни е „струвал“ 17 вагона домати. Когато трябва да внасяме първите реактивни МиГ-ове, 2/3 от дължимите средства изплащаме с продукция от „народното стопанство“. Да не говорим, че и едните и другите сме ги ремонтирали и модернизирали в наши военноремонтни предприятия. И да е изтичали пари, те са била малката част.

Да не говорим за другите поуки от миналото. След като доставихме близо 500 германски самолети, хилядолетния райх се срива заедно с Тристранния пакт, в който членувахме. Това погуби логистиката, а от там и способността тези самолети да ни служат до

края на продажения ни ресурс. Последните големи сделки по време на Варшавския договор бяха за 22 съветски МиГ-29 и 18 чехословашки L-39. Сега няма и помен от СССР и Чехословакия и всъщност гледаме същия филм. Не ми се иска да питам дали след няколко години може някой да гарантира, че няма да носим последствията на сходна ситуация.

Друг въпрос е откъде дойде това число необходими бойни самолети, формулирани като отбранителна достатъчност и кой го определи. Защо не 15 или 17. В българската бойна авиация, предвид геостратегическото положение на държавата, което не е променено и за НАТО (ние си останахме гранична държава) отдавна е определено една ескадрила да се състои от 18 бойни и 4 учебно-бойни самолета. Сега това съотношение трябва да бъде променено, но според мен изискването за 22 самолета в ескадрила, от които 15-16 да бъдат поддържани в боеготово състояние (както е стандарта в НАТО) остава. Отделно според моите скромни изчисления за целите на ВВС са необходими не по-малко от 50 бойни и учебно-бойни самолети – две ескадрили в Граф Игнатиево, една ескадрила в Безмер и една във ВВВУ в Долна Митрополия. Така бихме формирали някаква, макар и не съвсем достатъчна, способност да браним небето си. Това се подчертава от максимата за смисъла на съществуването на всяка система, който се определя не само от качествени, но и от минималнодопустими прагови количествени параметри. Те се определят от стратегията ни за избор на вариант за военното строителство на ВВС като основен вид въоръжена сила. В частност те влияят и за избора на авиационна техника и начина за нейното придобиване. За това е добре да се обърнем назад и погледнем какво се е случвало в богатата ни 130 годишна „небесна“ история и да си изясним мъдрата философия на предците ни, които са я изповядвали, независимо от външен натиск и интереси.

Тя започва от 1917 г., след като многократно сме подвеждани при доставките на авиационна техника. Българска нарочна делегация успява да закупи цялостно технологично оборудване не само за ремонт, но и за евентуално производство на собствени самолети. Макар събитията да се обръщат, въпреки българските победи по фронтовете, Първата световна война завършва фатално за Царство България. Въпреки това, закупеното оборудване е запазено от окупаторите, и през 1925 г. започва серийно производство в първото самолетостроително предприятие в България – Държавната аеропланна работилница – Божурище. Постепенно, въпреки забраните, започваме да произвеждаме добри учебни, учебно-бойни и бойни самолети. Създават се други две предприятия, в които се планира производството на бомбардировачи и изстребители. Макар то да започва, динамиката на

Втората световна война и англо-американските бомбардировки ни принуждават все пак да започнем да купуваме германска бойна авиационна техника. Тази родна самолетостроителна способност се запазва до 1954 г., когато преди влизането ни във Варшавския договор сме принудени да прекратим производството на самолети за новосъздадените ВВС. За целия 30-годишен период на самолетостроенето в България са произведени 603 самолета от 23 конструкции.<sup>5</sup>

Подобна практика освен, че ни спестява изнасянето на огромни суми пари, създава масив от подготвен човешки потенциал. Това трябва да правим и сега. Има достатъчно възможности да започнем да строим пилотируеми и безпилотни самолети в България – лицензни и свои конструкции. Такива има. Въпросът е защо не се създава система, която да стимулира родни разработки и реализацията им в собствената ни армия, а защо не и в чужди такива. Да не говорим, че има достатъчно проекти за нови бойни и учебно-бойни самолети от 5-о и следващо поколение, които биха могли да се сглобяват в наши предприятия и да покрият целия спектър от необходимите ни способности да водим успешна защита на въздушното ни пространство.

Предвид факта, че съвременната авиацията в различните ѝ форми постъпва на въоръжение във всички вирове и родове войски до ниво дори на пехотно отделение, разчет на оръдие, екипаж на бронирана машина или танк, на база на национални разработки и производство може да се покрие голямата част от необходимото. И това е истинската инвестиция в отбраната. Това е инвестиция в бъдещите поколения, които освен намирането на реализация във високотехнологични производства, ще се възпитават да служат на система, която имат шанса да припознаят като Родина. Защото историята показва, че съюзниците се менят, а Отечеството ни е завещано от хилядолетия.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. **Байер К., Позднякова Н.**, Дрони в войне России против Украины: кто их поставляет Киеву. 13.07.2022

2. **Бориславов. И.**, Самолетите на България., Литера прима, С., 1996.

3. **Рожанский Т.**, Война дронов. Какие беспилотники есть на вооружении ВСУ и чем они отличаются от используемых Россией., 18.08.2022.,

<https://www.currenttime.tv/embed/player/0/31992348.html?type=video>".

---

<sup>5</sup> **Бориславов. И.**, Самолетите на България., Литера прима, С., 1996.

4. **Спаткай** Л. Беспилотники в боевых действиях в Нагорном Карабахе., 2021, Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero., стр. 37, 63.

5. Уральский федеральный университет, Тактическая авиация ВВС США и НАТО в локальных конфликтах.

6. **Холдзе**, М., MiG-21 Срещу F-4 Phantom, <https://bg.wv2facts.net/20350-mig-21-vs-f-4-phantom.html>.

7. Air Marshal Anil Chopra, The Air War in Ukraine – Complexities and Challenges, 15 Jun 2022, <https://chanakyaforum.com/the-air-war-in-ukraine-complexities-and-challenges/>.

8. **Barrie** D., The war in Ukraine should serve to bolster Europe’s air power ambitions, Jun 13 2022, <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2022/06/13/the-war-in-ukraine-should-serve-to-bolster-europes-air-power-ambitions/>.

9. **Yousif** E., Drone Warfare in Ukraine: Understanding the Landscape., June 30, 2022, <https://www.stimson.org/2022/drone-warfare-in-ukraine-understanding-the-landscape/>.

10. Ukraine conflict: How are drones being used?, 22 August, <https://www.bbc.com/news/world-62225830>.

11. **Wetzel** T., Ukraine air war examined: A glimpse at the future of air warfare, August 30, 2022, <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/airpower-after-ukraine/ukraine-air-war-examined-a-glimpse-at-the-future-of-air-warfare/>.