

# КРИЛЕТЕ НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ





Рисунок отъ А. Нешковъ

Изтегляне на нашъ хидропланъ отъ ледата слѣдъ раздизнательно летене

Илюстрация, поместена в седмичното списание „Отечество“, кн. 51 от 1917 г.

## КРИЛЕТЕ НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ 1917 – 2017 г.

### Съставител:

Атанас Панайотов, о.з. капитан II ранг, д-р

### Консултанти:

проф. д-р полковник Димитър Недялков

д-р Мариана Кръстева

подполковник Спас Спасов

В изданието са използвани фотографии и документи от фонда на Военноморския музей – Варна, от архива на военно формирование 36940, както и от лични колекции.

### Предпечат и печат:

„Импрес“ – гр. Варна

### Издателска къща

„Морски свят – Морски вестник“ – Варна

ISBN 978-954-9484-37-3

гр. Варна, 2017 г.

Идеята за създаването на морска авиация у нас възниква още преди Балканската война (1912 – 1913 г.), но реализацията ѝ е по време на Първата световна война. Бомбардировката на Варна от руския флот и на българското Егейско крайбрежие от кораби на Антантата през октомври 1915 г. налагат спешно формирането на съюзническа германска водосамолетна станция във Варна и подготовката на наши кадри за създаването на този род сили в българския флот. С тази цел част от първата българска „хвъркаческа команда“ начело с лейтенант Преслав Ляпчев през м. май 1916 г. започва обучение в Германия, а останалата част продължава практическата си подготовка в реални бойни условия у нас. На 1 май 1917 г. за началник на Морската водохвърчилна станция в областта „Пейнерджик“ (дн. „Чайка“) е назначен лейтенант Иван Михайлов (предшественикът му лейтенант Ляпчев загива при учебен полет). Тази дата е приета за началото на военноморската авиация у нас.



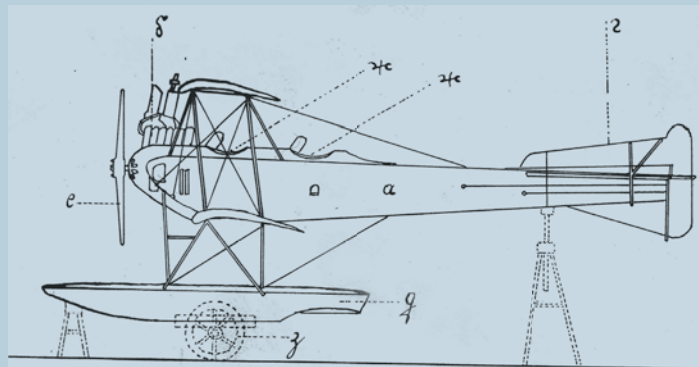


Водосамолетът „Лейтенант Ляпчев“

### FRIEDRICHSHAFEN (4XFF.33ES И 4XFF.33LS)

По време на Първата световна война българската военноморска авиация разполага с осем двулодъчни (с два херметични поплавка - лодки) водосамолета Friedrichshafen, произведени през 1914 – 1915 г. в Германия с бензинов двигател „Бенц“ (150 к.с.). Екипажът им е от двама души: летец и наблюдател. Четири от тях са предназначени за разузнаване и бомбардировка (разполагат с 8 бомби от по 10 кг) на противникови цели по море, по река Дунав и по суша. Развиват скорост до 110 км/ч и имат полетно време между 4 и 5 часа. Другите четири летателни апарата са построени през 1916 г., но са с по-малка разпереност на крилото и с по-лека конструкция, което им позволява достигането на по-ви-

сока скорост – 145 км/ч. Освен с бомбоспускатели, те са оборудвани с радиостанция и картечница MG 7,92 mm Parabellum. Използвани са за разузнаване и за въздушен бой. Един от водосамолетите тържествено е осветен и именуван „Лейтенант Ляпчев“. Освен в България и в Германия, такива хидроплани служат във ВМС на Дания, Естония, Полша, Швеция, Финландия и Холандия.



фиг. 2.



Хидроплан Friedrichshafen в База Варна

## RUMPLER 6B1

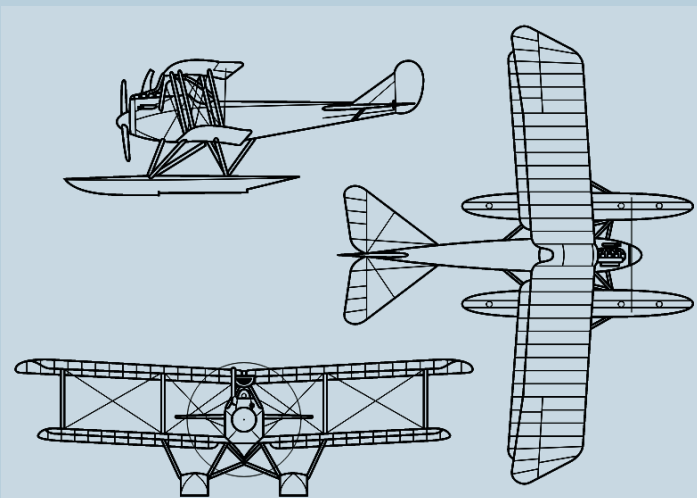
Д състава на Водохвърчилната станция на Флота действат успешно два едноместни двуплощни водосамолета Rumpler 6B1, произведени през 1916 г. в Германия. С помощта на бензинов двигател „Мерцедес“ (160 к.с.) те достигат до максимална скорост от 153 км/ч и имат полетно време до 4 часа. Въоръжени са с една неподвижна картечница 7.92 mm LMG 08/15 „Spandau“, поставена от дясно на блока на двигателя. Използвани са за охрана на „бомбоносците“ и за пряк въздушен бой с противникови самолети. Освен в Германия и в България, в тази война хидроплани Rumpler са използвани и във ВМС на Финландия и Холандия.

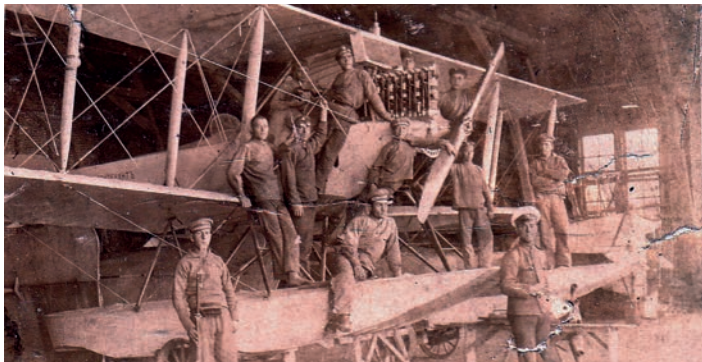


Двата хидроплана Rumpler 6B1 на водолежището в „Пейнерджик“.



Хидроплан Rumpler 6B1 (с български отличителни знаци) излита от плавателния канал край Военноморска база Варна.





Хидропланът „Лейтенант Ляпчев“ в хангар на водосамолетната станция в местността „Пейнерджик“.



Витло от български водосамолет, участвал в Първата световна война, съхранява се във Военноморския музей.



Бреговата радиостанция, осигуряваща връзката с водосамолетите по време на полет.

По време на войната българските екипажи извършват самостоятелно или съвместно с германски авиатори далечни разузнавателни полети навътре в морето и по крайбрежието от Констанца (Румъния) до Истанбул (Турция). Те вземат участие във въздушните нападения над делтата на Дунава, атакуват с бомби и с картечен огън неприятелски кораби и брегови обекти, влизат в бойно съприкосновение с водосамолетите на противника.

Към края на войната българската морска авиация има централна станция в „Пейнерджик“, междинна станция в База Варна и опорен пункт в Созопол. Личният състав наброява 6 офицера, 10 кандидат офицера и 120 подофицери и матроси. След ратифицирането на Ньойския мирен договор (15 февруари 1920 г.) Морската въздухоплавателна станция на Флота прекратява полетите, а на 15 септември 1920 г. всички водосамолети са предадени на представители на Антантата и унищожени на аеродрума Божурище край София.



Военнослужещи от водосамолетната станция се снимат за спомен пред хидроплан „Фридрихсхафен“.



Атанас Григоров като авиомеханик в Морската въздухоплавателна служба през 20-те години на миналия век.

## ВОДОСАМОЛЕТЪТ НА АТАНАС ГРИГОРОВ

Първият водосамолет на Морската въздухоплавателна служба в периода между двете световни войни е българско производство и носи името „Лейтенант Ляпчев“. Конструиран е от бившия служител във военноморския флот авиомеханикът Атанас Григоров Андонов (1891 – 1959 г.), специализирал в Германия от 7 юни до 12 ноември 1917 г. и по специално в аеропланната фабрика „Албатрос Верке“ от 21 юни до 31 август 1917 г. Строителството на самолета се извършва в работилницата на летището Божурище край София. Изпитанията на двуместния хидроплан се провеждат през 1924 г. край Варна и потвърждават заложените от конструктора му отлични аеродинамични качества. С двигател „Мерцедес“ (150 к.с.) самолетът развива 135 км/ч при максимална далечина на полета 300 км. Дадено

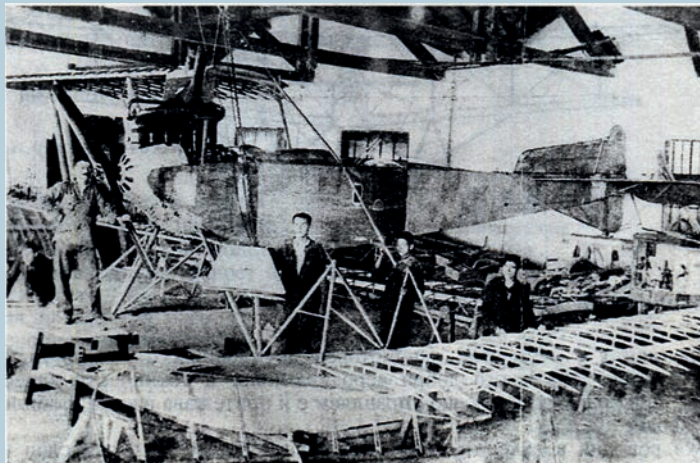
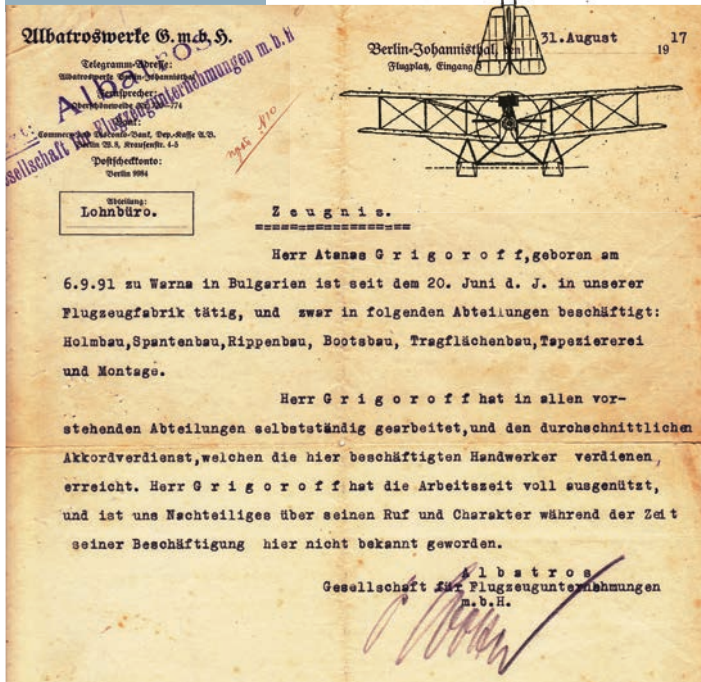
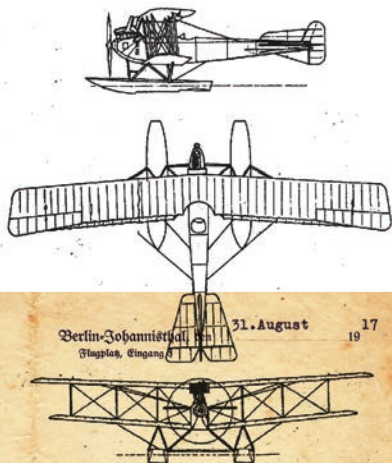


Водосамолетът на Атанас Григоров. Конструкторът е стъпил върху левия поплавок.

му е името „Лейтенант Ляпчев“ и е зачислен на Морската въздухоплавателна служба. С него започва подготовката на българските морски летци след края на Първата световна война. За съжаление, този водосамолет няма дълъг живот. Силна буря разбива вратата на хангара, а крилата и корпусът му са изпотрошени до степен, която не позволява да бъдат възстановени.

Схематичен чертеж на водосамолета на Атанас Григоров.

Издаденият на Атанас Григоров документ от аеропланната фабрика „Атлас Верке“, който удостоверява неговия стаж и практическа подготовка там.



Строителството на хидроплана в Държавната авиационна работилница в Божурице.

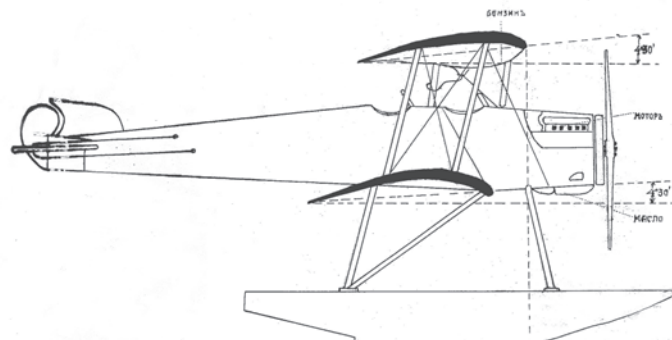
Построеният изцяло с подръчни материали водосамолет на Атанас Григоров е двуместен едномоторен биплан с изцяло дървена конструкция (предимно от ясен и липа). По време на изпитанията му показва, че с него бързо се набира височина, лесно се изпълняват различни маневри във въздуха и притежава висока стабилност при кацане във вода. Ако за излитане от водата на новодоставените английски хидроплани „Авро“ е бил необходим пробег от 150 метра, за водосамолета на Атанас Григоров са били достатъчни само 50 – 60 метра.



Служители от Аеропристанище Варна и практиканти от Морското училище се снимат за спомен пред и върху AVRO-552.



Водосамолет AVRO-552, сниман на фона на Варненското езеро.



Схематичен чертеж на AVRO-552.

## ВОДОСАМОЛЕТ AVRO-552

Със Заповед по Дирекцията на въздухоплаването № 70а от 30 юли 1924 г. се зачисляват два хидроплана AVRO-552, произведени във Великобритания. Водосамолетът е двуместен двуплощник с два реда стойки и с възможност за монтиране на бордова радиостанция. Двигателят е Wolseley Viper (180 к. с.) – V-образен, 8-цилиндров. Запасът от гориво е 110 л бензин, който се изразходва за около два часа. Самолетът е тежък 1025 кг., поради което достига скорост от едва 90 км/ч и има таван на полета 4000 м. Единият хидроплан AVRO-552 аварира и потъва в акваторията на Бургаското пристанище още на 19 август 1924 г. Водосамолетът е изваден от Флота, а частите му са използвани за поддръжката на другия летателен апарат. Освен във Великобритания и в България, AVRO-552 има също във военноморската авиация на Аржентина и Канада.



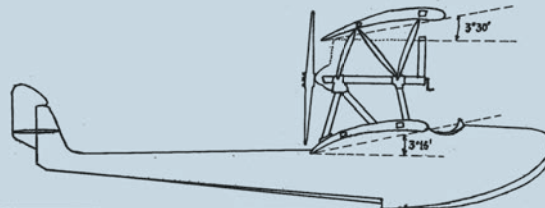
Хидроплан Масчі М.18 пред хангарите на Аеропристанище Варна.



Комисията по приемането на Масчі М.18 и трима практиканти от Морското училище се снимат за спомен пред едната от новодоставените машини.

## ВОДСАМОЛЕТ МАСЧІ М.18

В периода между двете световни войни в състава на Българската водосамолетна авиация са включени два хидроплана Масчі М.18 Economico, произведени в Италия. Летателният апарат е преработен вариант на бомбардировач, използван във ВМС на Италия. Поради характерната си конструкция е определян като „летяща лодка” (Flying boat). Разполага с двигател Isotta Fraschini V.6 (250 к.с.), с помощта на който развива максимална скорост до 187 км/ч. Летящата лодка е двуместен двуплощник с наклонени стойки и със съгъваеми криле. Има две цистерни за по 115 л бензин, благодарение на което може да бъде във въздуха до 3 часа и да се отдалечава от базата си 500 км. В оборудването, което включва компас „Лудолер”, комплект ремонтни инструменти и пожарогасител, водосамолетът има и кафез за 6 гълъба, чрез които се осъществява връзка между пилота и водолетището. Витлото е дървено, „тикащо” (разположено зад пилотската кабина), с диаметър 2,70 м. Екипажът е осигурен със спасителни ризи, кутия с провизии и с парашути. Водосамолетът ползва при междинни кацания метална котва с 50 метрово въже. Освен в Италия и в България, Масчі М.18 е използван в сродните формирования на Еквадор, Испания, Парагвай и Португалия.



Схематичен чертеж на AVRO-552.



Учебен водосамолет „Хайнkel-42“ („Патица“) на водолетище „Чайка“.

## ВОДОСАМОЛЕТ HEINKEL HE 42E

През 1942 г. от Германия са доставени 2 физически и морално износени учебни водосамолета „Хайнkel-42“ („Патица“), произведени през 30-те години на XX в. Heinkel He 42E е двуместен биплан с металически набор на фюзелажа и дървени криле, и с два поплавъка за шаси. С двигател Junkers L5G (330 к.с.) развива скорост до 185 км/ч. Далечината на полета е до 800 км при практически таван 3700 м. Един Heinkel He 42E получава и Румъния.



Физически и морално износените Heinkel He 42E са създавали доста проблеми на българските летци.

## ВОДОСАМОЛЕТ HEINKEL HE 60

Как през 1942 г. от Германия са доставени и 2 тренировъчни водосамолета „Хайнkel-60“ („Тюлен“). Heinkel He 60 е едномоторен биплан смесена конструкция, установена върху два поплавъка. С двигател BMW VI 6.0ZU (660 к.с.) развива максимална скорост от 240 км/ч. Далечината на полета е до 825 км при практически таван до 5000 м. През 1937 г. 6 Heinkel He 60 получава Испания. По време на войната само България получава такива водосамолети.

При полетите по време на Втората световна война двата тренировъчни водосамолета Heinkel He-60 са използвани от българското водосамолетно ято на Черно море и за изпълнение на задачи в интерес на разузнаването. Двата водосамолета са били въоръжени с по една 7,92 мм картечница MG 15. Такива летателни апарати са базирани и използвани и на германското водолетище край егейското пристанище Кавала.



Двата тренировъчни водосамолета Heinkel He 60 са използвани от българското водосамолетно ято и за изпълнение на задачи в интерес на разузнаването.

Екипажът с командир пилотът Марин Марков се завръща след изпълнение на задача с „Арадо-196“.



Буксировката на „Арадо-196“ от хангара до хелинга става с модерна за времето си транспортна техника.



Водосамолет „Арадо-196“ на водолежище „Чайка“.

## ВОДОСАМОЛЕТ ARADO AR -196A-3

Създаденото с поверителна заповед № 132 от 24 септември 1942 т. на командира на Въздушните войски генерал-майор Димитър Айранов водосамолетно ято получава през лятото на 1943 г. 12 излезли от основен ремонт водосамолета Arado Ar -196A-3 (2), произведени през 1941 г. в Германия. Летателният апарат, който получава кодовото име „Акула“, е нископлощник с метална дуралуминиева конструкция и със затворена и бронирана пилотска кабина. Екипажът е от пилот и наблюдател. Кабината на наблюдателя е отворена, но защитена с картечен кръг за отбрана отзад. За излитане и кацане водосамолетът разполага с чифт плувци-лодки, в които са монтирани по един бензинов резервоар (с по 300 литра вместимост), облицовани отвътре с гума, което не позволява да изтича гориво при пробойна. В предната част на плувците има надуваема спасителна лодка, радиостанция, антена с хвърчило, слънчеви очила, сухари, вода за пиене, коняк, спасителни ризи и ракетни пистолети. Двигателят на „Арадо-196“ е бензинов („БМВ 132 К“) с мощност 960 к.с., а трилопатното металическо витло е с променяща се по електрически път стъпка. Въоръжението се състои от две 7,92 мм картучници. Едната, MG 17, е неподвижна, използва се от пилота, а другата – MG 15, подвижна, използва се от наблюдателя. Двете 20 мм оръдия MGFF стрелят от двете полукрила. Има и две 50 кг. бомби за атака срещу подводници до 50 м дълбочина. Средната полетна скорост е 268 км/ч, а максималната – 320 км/ч. Далечината на полета е до 1080 км, а таванът – до 7000 м. Самолетът разполага с фотокамера и радиостанция.



Първоначалната позиция на „Арадо-196“ във Военноморския музей.



„Арадо-196“ във Военноморския музей.



„Арадо-196“ в Музея на авиацията в Крумово.

Основните задачи, изпълнявани с „Арадо-196“ през Втората световна война, са разкриване на състава и местоположението на противниковите кораби, насочване на нашата ударна авиация и надводните бойни кораби, фиксирани с фотоснимки на резултатите от ударите, търсене и спасяване на паднали в морето екипажи. След септември 1944 г. в продължение на година ятото (по-късно полк) изпълнява задачи в помощ на миночистенето, а след това се включва в учения на Черноморския флот и бреговата артилерия. Извършвани са и полети в интерес на разузнаването. През 1957 г. оцелелите „Арадо-196“ са предадени за използване в интерес на черноморския риболов. Един от тях е запазен като музееен експонат, понастоящем изложен временно в Музея на авиацията в Крумово.



Грижа за музейния Ми-4М.



Вертолет Ми-4М на летище „Чайка“.

## ВЕРТОЛЕТ МИ-4М

На 14 октомври 1959 г. е сформирана ескадрила за борба с подводници с мирновременен щат от три екипажа. На 5 май 1960 г. ескадрилата е пребазирана от летище Враждебна край София на летище „Чайка“ край Варна и преминава на подчинение на Щаба на ВМС. Отначало ескадрилата разполага само с един вертолет Ми-4 транспортен вариант (бордови № 22). През февруари 1962 г. пристига попълнение от още четири вертолета Ми-4 транспортен вариант (бордови № 20, 28, 34 и 45), последният от които е преоборудван в ескадрилата като противоподводен. През лятото на 1964 г. пристигат първите три вертолета Ми-4М, а през следващата година още три такива машини, специално пригодени за борба с подводници (бордови номера от 50 до 55 вкл.).



Екипаж на Ми-4М отработва задача с морски командос.



Ми-4М (борд. № 45) като експонат във Военноморския музей.



Ми-4М доставя леководолази на демонстрации по повод празника на ВМС във Варна.

Лекият многоцелеви вертолет Ми-4 има 1 бутален двигател с мощност 1700 к.с., с който постига максимална скорост от 185 км/ч при максимална далечина на полета 440 км и таван 5600 м. Вертолетът може да бъде не повече от 3 часа във въздуха. Екипажът е от 3 души. Отличителното за Ми-4М е неговото специално въоръжение, което включва радиолокаторна станция, автоматичен радиокомпас, прибор за опознаване, 8 бр. радиоакустически буйове, авиационен поисков магнитометър, 8 противоподводни и 4 обозначителни авиобомби. Един от снетите от въоръжение вертолети Ми-4М (борд. № 45) днес е експонат във Военноморския музей.



Ученици се снимат за спомен пред Ми-4М при посещение на летище „Чайка“.



Двойка Ми-14 ПЛ – „Амфибия” се завръща след изпълнение на съвместна задача на море.

## ВЕРТОЛЕТ МИ-14 ПЛ – „АМФИБИЯ”

От 1979 г. започва поетапното превъоръжаване на ескадрилата със следвоенните вертолетите трето поколение Ми-14 ПЛ – „Амфибия”, способни да кацат на вода, да глисират с 40 км/ч и след това отново да излетят. Екипажът им е от 4 души. Предназначение: за търсене, преследване и унищожаване на подводници и подводни диверсионни сили и средства. Може да бъде използван също в десантен, спасителен, санитарен, миночистачен, пътнически и др. варианти. Долната част на корпуса му е във вид на катер, разделен на 6 херметични отсека, които се използват като резервоари за гориво. Има ба-



Ми-14 ПЛ – „Амфибия” транспортира морски командоси до борда на среден десантен кораб на море по време на общофлотско учение.

лонети за осигуряване на устойчивост и положителна плавателност при кацане на вода. Разполага със съвременно радионавигационно оборудване, автопилот, спускаема хидроакустична станция, радиохидроакустически буйове, противоподводни бомби и торпедо. Може да се използват като разузнавателно средство за насочване и целеуказване на ударните сили на ВМС. С тези вертолетите (засага) са записани най-много от славните страници от най-новата история на морската ни авиация.



Вертолет Ми-14ПЛ „Амфибия” развява българския военноморски флаг по време на парад.

През 1983 г. ескадрилата получава 2 вертолета Ми-14БТ (буксировчик на минни тралове) и започва и усвояването им. С тях са изпълнени редица задачи съвместно с кораби-миночистачи от ВМС. Но поради ред организационни причини тези задачи са снети от ескадрилата, а със собствени сили на формирането едната от машините Ми-14БТ е преоборудвана в транспортно-десантен вертолет.



Вертолет Ми-14ПЛ „Амфибия” по време на учение по инициативата „Партньорство за мир”.



Поглед към местата на първия и втория пилот в кабината на Ми-14ПЛ „Амфибия”.



Вертолет Ка-25ЦУ зависва преди отлитане от летище „Чайка“.



Вертолет Ка-25ЦУ като експонат във Военноморския музей.

## ВЕРТОЛЕТ КА-25ЦУ

През 1983 г. в ескадрилата е приет на въоръжение вертолет Ка-25ЦУ (борд. № 821), първият ни боен корабен вертолет. Двата му газотурбинни двигателя с мощност по 900 к.с. дават възможност за достигане на скорост от 205 км/ч при максимална далечина на полета 700 км. и таван от 3500 м. Максималната продължителност на полета е 4 ч. и 36 м. През сравнително кратката си служба в българските ВМС Ка-25ЦУ е използван като пункт за целеуказване при стрелбите на българските корабни ракетни ударни групи и брегови ракетно-артилерийски части. България е единствената държава в някогашния Варшавския договор, освен СССР, която притежава такъв вертолет (вариант ЦУ) и съответно такъв мощен военноморски ракетен ударен комплекс. През 2000 г. Ка-25ЦУ поради редица обективни и субективни причини е изведен от строя и днес е експонат във Военноморския музей.



Момент от подготовката на вертолет Ка-25ЦУ за полет.



Вертолетът Ка 25ЦУ в хангар на летище „Чайка“, в очакване да поеме по пътя към Военноморския музей.



Първият AS565 MB PANTHER и последният Ми-14ПЛ в хангар на летище „Чайка“.



На пистата на летище „Чайка“ AS565 MB PANTHER – ветеранът е предал щафетата в надеждни ръце.

На 28 януари 2005 г. е подписан договор за доставката на шест вертолета AS565 MB Panther между българското Министерство на отбраната и френската компания „Юрокоптер“ (по-късно броят на вертолетите бе редуциран на три). Подписаният договор е подкрепен от допълнително споразумение, станало факт на 25 декември 2005 г., където се уточняват банковите гаранции, необходими за осъществяването на доставката. Още през май 2005 г. група офицери от българските ВМС посещава заводите на „Юрокоптер“ във Франция, за да се запознае с възможностите на вертолета Panther. На 9 октомври 2011 г. в Морската вертолетна авиобаза „Чайка“ се състоя тържествен ритуал за приемането на първия вертолет Panther в състава на ВМС. С доставката на три вертолета AS565 MB Panther българската военноморска авиация започна да пише нова глава от своята история.



Вертолет AS565 MB Panther по време на ношни полети.



В кабината на AS565 MB Panther по време на ношни полети.



Подготовка за приемане на човек на борда по време на аварийно-спасителна операция.



На границата не само между небето и морето, но и между деня и нощта.



Вертолет AS565 MB Panther в епизод по евакуация на ранен.



Стоварване на група морски командоси в тила на „противника“.



Зависване над борда на „аварирал“ кораб и спускане на оператор на палубата.



Подготовка за стоварване на група командоси на борда на моторен катер по време на ход



Вертолет AS565 MB Panther по време на операция по издирване на изчезнали рибари.



Кацане на специализираната площадка в УМБАЛ „Света Марина“ във Варна за евакуация на болен и последваща транспортировка.



Подготовка за спускане на плувец-спасител до платформата „Галата“.



Облитане на територията на Пункта за базиране Варна преди кацане на необорудвана площадка.



Вертолет AS565 MB Panther по време на изпълнение на съвместна задача с фрегата от българските ВМС.



AS565 MB Panther в режим на висене в наши териториални води.



Двойка вертолет по време на националното военноморско учение с международно участие „Бриз 2016“.



Курс: към следващия учебно-боен полигон в морето!



