

ВОДОХВЪРЧИЛНАТА СТАНЦИЯ „БЪЛГАРИЯ“ В ПЪРВАТА СВЕТОВНА ВОЙНА

Полковник професор д.н. Димитър Недялков

din_ned_2000@yahoo.com

Военна академия „Г. С. Раковски“

ПК 1504, София, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ № 82

Анотация: Идеята за създаване на водосамолетна авиация (или хидроавиация, както е наричана в началото на XX век), която да бъде използвана за военни цели и контрол на морските пространства, е привнесена в Царство България от офицери, преминали обучение и стажове в Германия, Италия и Русия. Тя не е чужда на българския команден състав, тъй като държавата ни е морска, и немалка част от заплахите за нейния суверенитет могат да бъдат от източно направление.

На 12 януари 1916 г. се поставя практическото начало на въздушната наблюдателна служба в Българския военноморски флот, чрез дейността на придадената германска водохвърчилна станция с официално наименование „Отделна фъркаческа команда в България“. Десет месеца по-късно първите български флотски летци участват в бойните действия, за да формират самостоятелна водохвърчилна команда. От началото на май 1917 г. командата е развърната във водохвърчилна станция „България“ – с български щатен състав, изпълняващ задачи не само за целите на българския флот, но и в интерес на Щаба на Трета армия в Добружа.

Изложените анализи в доклада са на база на неизследвани архивни единици от ДВИА, ф. 40, 1050, 317; от ВММ, р. 120, 122, 128, както и лични спомени на Сава Иванов.

Ключови думи: флотска авиация, Първа световна война, Сава Иванов

“BULGARIA” HYDRO-AVIATION STATION IN THE FIRST WORLD WAR

Professor Dimitar Nedialkov

din_ned_2000@yahoo.com

“G. S. Rakovski” National Defence College – Sofia

Abstract: The idea of creating hydro-aircraft aviation (or hydro-aviation, as it was called at the beginning of the previous century) to be used for military purposes and control of sea areas was introduced to the Kingdom of Bulgaria by officers who had undergone training and practice in Germany, Italy and Russia. It was not new to the Bulgarian Command, because ours is a maritime country, and a great part of the threats to its sovereignty could come from east.

On 12 January 1916, the practical start of the Bulgarian Navy Aerial Observation

Service was established through the activity of the attached German hydro-aviation station officially called 'Separate Flying Detachment in Bulgaria'. Ten months later, the first Bulgarian Navy pilots took part in the military operations to form an independent hydro-aircraft detachment. Since the beginning of May 1917, the detachment had been developed into *Bulgaria* hydro-aviation station with Bulgarian personnel, carrying out tasks not only for the purposes of the Bulgarian Navy but also in the interests of the Third Army headquarters in Dobruja.

The analyses presented in this report are based on unexplored archives of the State Military Historical Archives (SMHA) s. 40, 1050, 317; of Naval Museum (NM) s. 574, as well as on Sava Ivanov's personal memories.

Key words: aviation, naval aviation, First World War (WWI)

Идеята за създаване на водосамолетна авиация (или хидроавиация, както е наричана в началото на ХХ век), която да бъде използвана за военни цели и контрол на морските пространства, е привнесена в Царство България от офицери, преминали обучение и стажове в Германия, Италия и Русия. Тя не е чужда на българския команден състав, тъй като държавата ни е морска, и немалка част от заплахите за нейния суверенитет могат да бъдат от източно направление. Военният бюджет не позволява развърщането на адекватен по своята мощ военноморски флот и достатъчно плътна брегова артилерия с голям обхват. И двата недостатъка се проявяват с пълна сила по време на Първата балканска война, макар българските миноносци все пак да успяват да противодействат и нанесат значими повреди на тежкия турски крайцер „Хамидие“. Ето защо трябва да се търсят нови и по-гъвкави средства за отразяване на възможна агресия от изток – откъм морските пространства. Нагледен урок за това, как може да се използва авиацията за разузнаване и нанасяне на удари от въздуха по кораби и пристанищни съоръжения, дава начеващата гръцка морска авиация в края на Първата балканска война, но отзвукът от тези действия замира след подписването на Букурещкия мирен договор през 1913 г.

В суматоката след влизането на Царство България в Първата световна война проблемът със създаване на морска авиация, която да действа в интерес на флота, продължава да не се поставя. Основният враг на държавата е на запад и цялото внимание на Щаба на действащата армия е насочен в това оперативно направление. Разбира се, за експертите този въпрос остава да се дискутира. Малко преди официалната българска намеса в Първата световна война, когато Царството е обект на посещения от много немски военни съветници и специалисти, на среща, проведена на 18 септември 1915 г., българското флотско командване обменя мнения с германския флотски офицер капитан Буссе относно възможността за евентуална въздушна защита на Варненския укрепен район с помощта на германски хидроплани.²⁰²

Много скоро обаче се намира пряк и много неприятен повод да се постави не-

²⁰² Иванов, С. Ръкопис във ВММ, л. 11–15.

обходимостта от създаването на хидропланна авиация в България. Това е голямата бомбардировка на Варна от руския Черноморски флот на 14 октомври 1915 г. В нея активно участват водосамолети, с които се извършват разузнавателни действия и се нанасят удари от въздуха. На практика е демонстрирана способността на подобно оръжие да нанася морални и материални щети. Използваните от руския Черноморски флот летящи лодки М-5 извършват първото въздушно нападение на български град със стратегическо значение, което е първи подобен факт в българската военна история.

Първата реакция на флотската база – Варна, е спешното настаняване на два германски хидроплана, които започват да водят епизодични разузнавания над море в рамките на радиуса на действие. За излитане и кацане екипажите отначало започват да използват водното пространство на самото пристанище. През ноември 1915 г. се създава съвместна българо-германска комисия, която инспектира крайбрежието около базата и избира удобно място за водолетище. То е на входа на Варненското езеро, в местността Пейнерджик (източно от сегашното летище „Чайка“). Избраното място се характеризира с изключително благоприятни условия за излитане и кацане, особено по отношение на посоката и силата на ветровете. Последното изискване е особено важно за крехките конструкции на водосамолетите от онова време.²⁰³

След утвърждаване на мястото с нарочна заповед, започва интензивна подготовка, която се изразява в строителството на необходимите сгради, хангари и инфраструктура. С привършването на най-важните съоръжения, на 10 януари 1916 г. на жп гара Варна със специален влак пристига германската водохвърчилна команда. Освен необходимия личен състав, от товарните вагони на композицията са снети в разглобен вид и 4 водохвърчила, както и необходимото оборудване за осигуряване на нормалната им летателна експлоатация. Командата е предадена към Щаба на Черноморската част на Флота на Негово Величество. Като начало съставът на подразделението се настанява да битува и живее на борда на реквизирания търговски кораб „Борис“. Развърщането на новата флотска структура се извършва изключително акуратно и бързо – само за два дни. В тях се включва не само настаняването и сглобяването на летателните апарати, но и тяхното облитане от екипажите, както и отстраняването на констатираните отклонения в работата на двигателите, и оскъдното оборудване на борда.²⁰⁴

На 12 януари 1916 г. се поставя практическото начало на въздушната наблюдателна служба в Българския военноморски флот, чрез дейността на придадената германска водохвърчилна станция. Тя е въведена не само в подчинение, но и е във военновременните щатове на Флота с официално наименование „Отделна фъркаческа команда в България“. Така на практика се поставя началото на водосамолетната авиация в България, макар в първите години способностите ѝ да са формирани за сметка на германските водосамолетни екипажи. От споменатата

²⁰³ ДВИА, ф. 1050, оп. 6, а.е. 5, л. 5, 6.

²⁰⁴ Иванов, С. Ръкопис във ВММ, л. 17.

дата до края на войната – октомври 1918 г., отначало те, а след това заменилите ги български летци почти ежедневно предстои да изпълняват задължителните две въздушни разузнавателни обследвания на морските пространства в зоната за отговорност. Първото обикновено е сутрин, а второто – в късния следобед. Когато обстановката ескалира при заплахата от руския флот, броят на летенията се увеличава съобразно заявките на Флота. Изключения в тази практика са свързани с резките влошавания на метеорологичната обстановка, но техният процент може да се счита за незначителен.²⁰⁵

Четирите водохвърчила, които започват да бъдат с рева на моторите си всяка сутрин Варненския залив, са от типа „Фридрихсхафен“ FF.33e. Те са двуместни. Комуникацията между членовете на екипажа се извършва с преговорни тръби, или телефони. Само един от първите четири самолета е снабден с безжичен телефон, или телеграф за комуникация със земно базираната водохвърчилна станция. Останалите се предвижда да използват гълъбова поща – с 2–3 гълъба, затворени на борда с подходяща клетка. Съобщението се изписва и прикрепва за крака на птицата, а тя лети към същата станция. С корабите на море или в пристанища екипажът комуникира със светлинни сигнали.

Постъпилите четири водохвърчила имат двойно управление и са с различия във въоръжението. „Фридрихсхафен“ FF.33 е с борден № 534 и е въоръжен с картечница (с безжичния телеграф), а останалите три – с бордни номера 530, 529 и 507, са въоръжени с маузерова самозарядна пушка и с по 10 бомби с калибър 5 кг или 10 кг. В този си вид цената на едно оборудвано водохвърчило, по цени от 1914 г., е 50 000 лева, или 30 000 германски марки.²⁰⁶

Щабът на Флота на Негово Величество още в началния етап на развърщането на „Отделната фъркаческа команда в България“ гледа на германското присъствие като временна мярка. Крайната цел е създаването на изцяло български способности, базирани на подготовката на български морски летци. Сформирана е и „Допълнителна команда към германското хидропланно отделение“, чиято функция е да обучава и подпомага службата с хидропланите. По време на обучението си българският състав на командата се подчинявал на германския авиационен командир, а в останалото време – на командирите на частите, от които са прехвърлени. Първите българи, удостоени да започнат обучението си в хидропланно дело, са: мичман I ранг Преслав Ляпчев, мичман I ранг Сава Иванов и механик III клас Никола Гунев. Заедно с тримата офицери в учебната група са зачислени 6-има подофицери и 17 моряци. За целите на получаване на пълния обем от знания и подготовка тримата офицери са изпратени на обучение в Германия на 20 май 1916 г. За старши на групата е определен лейтенант Преслав Ляпчев. Той и мичман I ранг Сава Иванов трябва да „следват за морско въздухоплаване“, а механик III клас Никола Гунев следва за монтьор.²⁰⁷

Малко след започване на летателната подготовка, заедно с немския си ин-

²⁰⁵ ВММ, вх №67, папка 120, л. 23.

²⁰⁶ Иванов, С. Ръкопис във ВММ, л. 29.

²⁰⁷ ДВИА, ф. 26, оп. 3, а.е. 151, л. 30–32, 37.

структор, загива лейтенант Преслав Ляпчев, който остава за вечни времена като първия български морски летец.

На мястото на загиналия Ляпчев, в Германия със същата мисия е изпратен друг български флотски офицер – лейтенант Иван Михайлов. Той бързо навакхва с интензивна теоретична подготовка, а след това заедно с другите двама свои колеги започват практическата подготовка. Тя се извършва последователно в две водохвърчилни станции – „Нордернай“ и „Лист“. Курсът на обучение влиза в ритъм и върви успешно.

Успешна е дейността и на „Отделната водохвъркаческа команда“. Германските екипажи започват и поддържат ритмична бойна дейност, базирана на разписани предписания. Те като таен документ са факт от 29 януари 1916 г. Според правилата без заповед, всеки ден вахтеното водохвърчило трябва да разузнае до 25 мили североизточно от нос Калиакра, като след завръщането си екипажът да „донесе“ резултатите от въздушното разузнаване в Щаба на Флота. Началникът на водохвърчилната станция е този, който отдава заповеди (на базата на заявки от Флота) за особените „хвъркания“ по търсене на минни заграждения, придружаване на миноносци и подводни лодки на малки разстояния. „Големите хвъркания“ (даден е пример с полети до Одеса), с помощта на подводни лодки, се извършват с разрешение от щаба на дивизията, като за тях се уведомява Флотът. Вахтеното хвърчило с картечницата остава обикновено във Варна за защита. То „фръква“ само при приближаването на неприятелските „фърчила“. Изрично се указва, че при обстрел на града всички апарати се приготвят и „хвъркват според обстоятелствата на особена заповед“. Всички изправни хвърчила стоят в хангарите, готови за „фръкване“. Правилата повеляват по всяко време две водохвърчила да бъдат в готовност за излитане извън хангарите, с готовност на фъркачите и обслужата.²⁰⁸

Постепенно първото българско флотско авиационно формирование се сглобява и организационно, разбира се, с усилията на пристигналите германски морски летци. Процесът се извършва по военновременните щатове на „Подвижната отбрана към Флота на Негово Величество“, започнала да действа съгласно заповед от 1 юни 1916 г. По отношение на бойната техника там е предвидено Водохвърчилната станция да разполага с 4 до 8 водохвърчила и 153-ма души личен състав, включващ: 9 офицери, лекар, 2-ма механици, 2-ма чиновници и 139 долни чиновци. Командирът на станцията е със звание лейтенант, другите офицери са мичмани, разделени поравно на 4-ма хвъркачи (пилоти) и толкова наблюдатели. По своята структура и състав Водохвърчилната станция е много близка до тези на вече действащите на Македонския фронт две български аеропланни отделения. Независимо от германското начало и активно присъствие, още след организационното си сглобяване основната част от формированието се състои от българи. Ето защо неслучайно още от началото на май 1916 г. то получава пълното си име – Водохвърчилна станция „България“. По това време активно се действа

²⁰⁸ ВММ, вх. №78, папка 55, л. 7.

от мястото на постоянна дислокация с развърнатата инфраструктура в местността Пейнерджик.²⁰⁹

На базата на развърнатите способности, летателната дейност придобива ритмичен характер. Тази дейност има за основна задача осигуряването на отбраната на крепостта Варна. С настъпването на пролетта водохвърчилата обикновено излитат в 4:15 часа и почти всекидневно облитат крайбрежната зона, до румънското пристанище Кюстенджа. Изключения правят дните с лоши метеорологични условия, които са характерни за тази част от годината. По донесенията на летателния състав, особено често е падането на мъгли северно от н. Калиакра. Независимо от усложнената обстановка за периода от 5 май до 5 юни 1916 г. например са извършени 24 разузнавателни летения и голямо количество малки и пробни такива.

Активността не е случайна, а е форма на превенция на очакваното включване на Кралство Румъния в Първата световна война на страната на Антантата. По онова време пряко отговорна за отбраната на Черноморското крайбрежие е Трета българска армия, която на практика не разполага с авиационен компонент, а само с Балонно отделение, базирано в гр Русе. Щабът на армията закономерно проявява интерес към добиваната разузнавателна информация и за начините за нейното получаване в съкратени срокове. Налага се началникът на станцията – капитан Кунце, да съгласува действията на формирането с армейското командване, като дава разяснения, кога и как могат да се използват водохвърчилата в техен интерес, съобразно метеорологичната и бойната обстановка. Уточнява се минимумът от две изправни водохвърчила, при които станцията има право да води летателна и бойна дейност, и необходимите запаси с гориво и смазочни материали, които формирането трябва да поддържа с помощта на Флота и Трета армия. Командването на свой ред изразява готовността за оказване на съдействие при осигуряване на ритмична летателна дейност и при осигуряването на екипажите, търпящи бедствие, включително и в румънски териториални води. Такова е обещано и за уреждането на „обширна“ метеорологична станция, съвместно с тази на Дирижабълното отделение в Ямбол.²¹⁰

До края на 1916 г. летателната дейност на водохвърчилата се води изключително от немските морски летци. Те действат достатъчно интензивно, като основно водят въздушни разузнавания за руски кораби в зоната за отговорност, а също така и за възможна въздушна опасност. По онова време Русия доста активно използва добре развърнатата система от флотски формирования, оборудвани с летящи лодки, собствено производство – от типа М-5/9, с добри летателни и тактически характеристики. Активността на руския подводен флот също е обект на действията на германските пилоти. При тях обаче вече не става въпрос само за въздушно наблюдение и разузнаване, а и за водене на огън с бортовото въоръжение. Използвани са и авиационни бомби срещу надводни и подводни плавателни съдове.

²⁰⁹ ДВИА, ф. 1027, оп. 4, а.е. 127, л. 6.

²¹⁰ ДВИА, ф. 1027, оп. 4, а.е. 127, л. 33.

Тежката борба на авиаторите с руския флот започва още в края на февруари 1916 г. На 25 с.м. ескадра от броненосец, три контраминоносеца, осигурявани от няколко миночистача и два големи транспорта, доближава българските брегове. Попадайки на минно поле, ордерът губи кораба „Лейтенант Пущин“ и забавя придвижването си на североизток. Забелязана от бреговите семафорно-наблюдателни постове, за противодействие на руската ескадра, по заявка на Щаба на Черноморската част на Флота, са вдигнати два водосамолета. Първи – с „Фридрихсхафен“ FF.33e, с борден № 534 – излита екипаж с пилот мичман I ранг Ринсберг и наблюдател старши подофицер Витман. След тях във въздуха се издига „Фридрихсхафен“ FF.33e, с борден № 507 и екипаж – пилот младши подофицер Улбрих и наблюдател фелдфебел Винеке. Летците бързо откриват руските кораби, които се намират на около 20 мили югоизточно от н. Галата. Когато водохвърчилата са на 5 мили от бойните кораби, те откриват оръдеен огън. След скъсяване на дистанцията влизат в действие и корабните картечни установки. Екипажите на водохвърчилата облитат ескадрата, определят своите приоритетни цели и ги бомбардират. На някои от бомбардираните цели се появяват пожари, но като цяло огневото въздействие е недостатъчно, за да бъде потопен противников кораб.²¹¹

На 1 август 1916 г., предвид завръщащите се от специализация в Германия български морски летци, със заповед на Щаба на действащата армия е дадено званието „военен пилот-авиатор“ на лейтенант Сава Иванов, на младши подофицерите Георги Милчев, Лефтер Антонов и Цончо Джуров. Званието „наблюдател“ е дадено на други четирима подофицери.

Засилената активност на руския флот в Черно море и необходимостта от покриване на големи пространства от базираната във Варна Водохвърчилна станция налага създаването на допълнителен пункт за обслужване и базиране на водосамолети. Такъв започва да се изгражда в началото на юли 1916 г. край гр. Созопол. Наречен е „убежищен пункт Созопол“ и включва хангари, помещения за състава и свързочния възел, с помощта на който се поддържа постоянна радиосвързка с Водохвърчилната станция „България“.

Включването на Кралство Румъния в Първата световна война на 1 септември 1916 г. разширява спектъра от изпълнявани задачи от екипажите на Водохвърчилната станция „България“. Разузнавателните мисии започват да се изпълняват и в интерес на настъпващите български съединения в Добружа. Те включват и полети в акваторията отвъд фронтвата линия. Зачестяват и заявките за извършване на бомбардировки срещу важни цели на суша и море.

Те започват още на 2 септември 1916 г., когато екипажите на водосамолетите „Фридрихсхафен“ FF.33e с бордни номера 530 и 507 атакуват противникови кораби и пристанищните съоръжения на Кюстенджа. Подобни нападения са организирани на 4, 7 и 11 септември.

На базата на издадена оперативна заповед № 22 от 4 септември 1916 г. – че-

²¹¹ Иванов, С. Ръкопис във ВММ, л. 36.

тирите водохвърчила да хвърлят авиационни бомби в указаните райони на Добрич и Балчик, като особено внимание е обърнато на хълмовете склонове на с. Теке и долината при гр. Балчик, заети и укрепени от руски войски. Обяснимо е притеснението на летците на водохвърчилата да летят над сушата на дълбочина над 20 км поради невъзможността да се приземят в случай на отказ или бойна повреда.²¹²

Както бе споменато, първите групи български морски авиатори успешно усвояват летателното майсторство и поддръжката на морското авиационно оборудване. Курсовете са със съкратена програма предвид интензивността на бойните действия на Балканите. Част от стажировката те преминават и във Водохвърчилната станция „България“. При това част от българските морски летци участват в бойни летения. Като първо се споменава това на 19 октомври 1916 г., когато хвъркачът – старши подофицер Георги Малчев, и наблюдател – младши подофицер Стефан Хранков, издигат във въздуха „Фридрихсхафен“ FF.33e с борден № 507 – в състав на група от подобни водохвърчила с германски екипажи, за нанасяне на въздушен удар по противникови обекти в района на езерото Тузла, в подкрепа на усилията за превземането на Кубадинската укрепена позиция.

На 23 ноември 1916 г. е осъществено самостоятелно въздушно разузнаване от български екипаж с хвъркач – старши подофицер Стоянов, с водохвърчило с борден № 529, в указана акватория. Противник обаче не е открит. Следват и други подобни мисии с български екипажи, за да се стигне до реално огнево въздействие срещу противникови кораби.

Това се случва на 13 декември с.г. На борда на „Фридрихсхафен“ с борден № 851 заемат своите места хвъркачът младши подофицер Джуров и наблюдателят старши подофицер Стоянов. Те започват засилването и отлепят в 9:20 часа. Насочват фридрихсхафена към район, в който час преди това друг екипаж открива противникова ескадра. Мисията на двамата български морски летци е да въздействат срещу противниковите кораби с бордната картечница и десетте авиобомби на борда.

Те бързо откриват ордера, оказал се руски флотски отряд в състав от три бойни кораба – крайцера „Кагул“, ескортиран от два миноносца. Курсът на отряда подсказвал явната цел да се приближи и бомбардира Варна. Летците решават да действат незабавно. В първия заход те хвърлят половината от бойния си товар, но не постигат попадения. С втория заход въвеждат необходимите корекции и успяват да уцелят директно палубата на лидиращия руски кораб. Над крайцера „Кагул“ се издига гъст черен дим. Младши подофицер Джуров бърза да се отклони встрани от корабите, които въпреки взривовете продължават да обстрелват самотния водосамолет с оръдия и картечници. От дистанция двамата летци наблюдават как отрядът морски кораби плавно променя курса на североизток и поема вероятно към основната си база в Севастопол. За постигнатия успех двамата български подофицери впоследствие са наградени с войнишки орден „За

²¹² ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а.е. 1АБ, л. 3–5.

храброст“ IV степен.²¹³

Няколкото бойни полета на български екипажи в края на 1916 г. потвърждават зараждащата се способност за самостоятелно съществуване на българска водохвърчилна станция. Спазвайки поэтапността във формирането на самостоятелна структура, германското командване отначало предава за стопанисване на българския персонал два хангара и 4 водосамолета, а след това тези самолети се отделят за самостоятелно ползване от български екипажи. Това се случва в края на декември 1916 г., когато на практика битката за Добруджа вече е спечелена и интензитетът на летателната дейност започва чувствително да намалява. Подобна тенденция е особено чувствителна след януари 1917 г. Независимо от това, усилията за създаване на самостоятелна българска флотска авиация продължават, предвид доказаната висока ефикасност от използването на водохвърчилата при изпълнение на бойни и спомагателни задачи не само над море, но и над суша, в областта на бреговата ивица с дълбочина до 20 км.

На 20 април 1917 г., по примера на заявената авиационна техника за двете аеропланни отделения на Македонския фронт, се предлага в рамките на флотските доставки от Германия да бъдат закупени 12 нови водохвърчила, от които 4 едноместни водохвърчилни изстребителя от типа „Румплер“ 6В.1. Това предложение е одобрено от Министерския съвет на Царство България на 5 май с.г. От немска страна заявката е удовлетворена, макар и непълно. Все пак, освен познатите „Фридрихсхафен“ ФФ.33е, във Водохвърчилна станция „България“ попадат модифицираните „Фридрихсхафен“ ФФ.33I и два от споменатите изстребители, които активно се използват за изпълнение на бойни и спомагателни задачи.

На практика първите напълно подготвени български морски авиатори се завръщат в Царство България на 25 април 1917 г., след като са завършили пълния курс на обучение. Качествата на българския летателен състав са високо оценени от обучаващите ги германски колеги. Към тази напълно подготвена група се придава и личен състав от летци, механици, наблюдатели, метеоролози и специалисти, завършили съкратени курсове за подготовка и обучение в Германия, за продължаване на стажировката край Варна, използвайки практиката на германските си колеги.

След завършването на бързото разквартируване на състава, на 1 май 1917 г. на длъжността „началник на Водохвърчилна станция“ е назначен първият българин – лейтенант Иван Михайлов. По-късно за помощник-началник е назначен мичман I ранг Сава Иванов – също специализирал в Германия. На двамата и на други български морски летци със заповед по действащата армия е присвоено звание „военен пилот-авиатор“. След завръщането си от Германия инженер-механикът мичман II ранг Георги Ненов е назначен за технически началник.

С поверителна заповед № 1 от 29 май 1917 г. на началника на Черноморската част на Флота – капитан II ранг Рашко Русев Серафимов, за състава и задачите на отделните ѝ части, на Водохвърчилната станция с изправните 5 водохвърчила се

²¹³ Иванов, С. Ръкопис във ВММ, л. 43–51.

вменява задължението:²¹⁴

1. Да носят разузнавателно-наблюдателна служба и да правят донесения в Щаба на Черноморската част.

2. Да атакуват неприятелски кораби, като се стремят да им нанесат чувствителни повреди и да попречат на действията им.

3. При среща с неприятелски водохвърчила да водят въздушен бой, като отделят водохвърчила за атакуване в морето на корабите станции, които придружават водохвърчилата.

Междувременно участието на български екипажи от морски летци става все по-активно в бойните мисии на съюзното командване. В ранните часове на 30 май 1917 г. група от 7 „Фридрихсхафен“ ФФ.33е излита с трети воден екипаж – българските морски летци: младши подофицер Лефер Антонов (хвъркач) и наблюдателят старши подофицер Стефан Василев. Летците от групата нанасят удари по кораби на противника, като са постигнати директни попадения. Въпреки старанието на зенитчиците, авиационният ордер в пълния си състав се завръща във Варненския залив и каца успешно.

Подобни са задачите, изпълнявани от българо-немски смесени групи при съвместни действия на 21 юни, 6 юли, 20 и 22 август. Те продължават и в първите дни на септември. При тези рейдове част от екипажите водят въздушни боеве с руските четиримоторни бомбардировачи „Иля Муромец“, конструирани от Сикорски. В тези схватки не участват български морски летци, но за сметка на това те изпълняват една трудна мисия на голямо отдалечение от базата-майка.²¹⁵

Активността на морските летци от Водохвърчилна станция „България“ постепенно намалява, предвид състоянието на Добруджанския фронт. Там на 7 декември 1917 г. започва да действа примирие. След него наличните водосамолети се използват основно за въздушно разузнаване и за тренировъчни полети.

С настъпването на новата и последна военна 1918 г. се дава началото на процесите по окончателното установяване на българския характер на Водохвърчилната станция „България“. Те започват с отдаването в заповед за назначаване на лейтенант Сава Иванов за началник на формирането, който встъпва в тази длъжност от 20 януари. Следва оперативна заповед по Черноморската част при Флота на Негово Величество от 2 февруари, в която на практика се разписват основните задачи на Станцията. Те са, както следва:²¹⁶

1. Носят разузнавателно-наблюдателна служба – правят донесения в Щаба на Черноморската част.

2. Атакуват неприятелски кораби, като се стремят да нанесат чувствителни повреди и да попречат на действията им.

3. При среща с неприятелски водохвърчила – водят въздушен бой, като отделят водохвърчила за атакуване в морето на корабите станции, които придружават водохвърчилата.

²¹⁴ ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а.е. 129, л. 33–36.

²¹⁵ ДВИА, ф. 1027, оп. 4, а.е. 127, л. 6.

²¹⁶ ДВИА, ф. 1027, оп. 4, а.е. 127, л. 29–32.

Макар да няма бойни съприкосновения с противник поради липсата на такъв на Северния фронт в Добруджа, българските морски летци продължават изпълнението на дозорни и специални задачи. Една от тях е полетът на лейтенант Иван Михайлов до Одеса за установяване на контакт с властите там, предвид възможността за установяване на българска флотска мисия в Украйна. Полетът завършва с авария и разрушаване на водохвърчилото в крайния етап, но задачата е изпълнена²¹⁷.

Изграждането на хангарни, ремонтни и щабни помещения в местността Пейнерджик постепенно приключва и те се подготвят за окончателното им приемане от Щаба на Флота. На 10 май се основава първата българска метеорологична станция във Варна, чието основно предназначение е да обслужва и морската авиация. Германският персонал започва изтеглянето си от станцията за носене на службата на нови назначения. Използваната авиационна техника, считана за германска собственост, включително и тази, временно предадена на българските съюзници, окончателно преминава в щата на Водохвърчилната станция като собственост на българския Черноморски флот. Общият брой на водохвърчилата, закупени от държавата, е 10. От тях 6 са тристойкови „Фридрихсхафен“ FF.33e, 2 са по-модерните двустойкови „Фридрихсхафен“ FF.33I и 2 са едноместните изстребители „Румплер“ 6V.1. Шестте тристойкови „Фридрихсхафен“ FF.33e изпълняват една нестандартна задача по популяризирането на флотската авиация сред българската общественост. На 24 май, по време на празника на Българската писменост и нейните създатели – братята Кирил и Методий, в групов полет те преминали над гр. Варна и от тях наблюдателите хвърлят позиви, цветя и ленти с надписи „Българска морска въздухоплавателна станция“.

Въздухоплавателната станция „България“ официално се открива като Българска водосамолетна станция „България“ на 16 юни 1918 г. Тя се базира на входа на Варненското езеро в местността Пейнерджик. На тържествения акт последните представители на германския команден състав предават функциите на българските си колеги. Водохвърчилото с най-богата бойна биография – „Фридрихсхафен“ FF.33e с борден № 863, официално получава името на първия български морски летец и се нарича Хвърчило „Лейтенант Ляпчев“.²¹⁸

Българските морски летци продължават да носят службата си и в следващите военни месеци. Те са особено трудни за България. Драматичните събития на Македонския фронт налагат честите командировки на част от летците към летище Божурще. При един от полетите над летището загива втори морски летец – младши подофицер Марин Митев, който се разбива със самолета си и след това умира от раните си.

Все в това време от Германия потегля влакова композиция, в чийто състав има 7 вагона с резервни части за българските водосамолети. Подписаното на 27 септември 1918 г. Солунско примирие между Царство България и Съглашението заварва композицията в гр. Ниш. Макар и все още в български ръце, военната

²¹⁷ Подробно за мисията на лейтенант Иван Михайлов в Одеса вж. тук, [6].

²¹⁸ Иванов, С. Ръкопис във ВММ, с. 11–15.

управа там не може да предотврати унищожаването на вагоните от германците, за да не попаднат в ръцете на Антантата.

Съдбата на българската морска авиация не е по-различна от тази на състава на Въздухоплавателния парк. На територията на Българската морска въздухоплавателна станция „България“ се установяват окупационни сили. Те се представляват основно от французи и британци. Самото формиране запазва щатния си военновременен състав. Продължават с нормална интензивност тренировъчните полети, облитането на акваторията, летения за подпомагане на разминирането и борбата с контрабандната дейност по море. Авиационната техника, въпреки недостига на резервни части, продължава да се поддържа в летателна годност. Част от френските морски летци започват да летят на българските водосамолети. Те се приучват на тях успоредно с поредното поколение български морски авиатори, подготвяни в Станцията под ръководството на лейтенант Сава Иванов.

На 5 декември 1918 г. френските представители на окупационните власти вземат за свои нужди 4 „Фридрихсхафен“ FF.33e, които използват и връщат поетапно в края на април 1919 г. и в края на януари 1920 г., но разглобени и в негодно състояние. Отделно останалите във Водосамолетната станция също са използвани от французите за куриерски и транспортни нужди. При един подобен полет френският морски летец мичман-авиатор Салла разбива един от изстребителите „Румплер“ 6.V.1 с борден № 1042 в морето, срещу хангарите на Варненското пристанище, на 7 декември 1918 г. Пилотът се спасява. Останалото от румплера е признато за негодно и самолетът е бракуван. Подобно отношение към техниката на Българската водосамолетна станция имат и британските окупационни представители, които отнасят значителна част от имуществото, включително радиооборудването, в гр. Солун – за нуждите на Кралския въздухоплавателен флот там.

Съгласно чл. 89 от клаузите на Ньойския мирен договор, военните сили на България не трябва да включват никаква военна и морска авиация. В следващия член се предвижда демобилизация в двумесечен срок след влизане на договора в сила на личния състав на въздухоплаването в българските сухопътни и морски сили. На България се забраняват вносът и износът на въздухоплавателни материали и се предвижда предаването на целия военен и морски въздухоплавателен материал.

Още на 20 декември 1919 г. офицери от Френското въздухоплавателно отделение в гр. Варна извършват подробен оглед и описват техническия инвентар, въоръжението и принадлежностите на Водосамолетна станция „България“. Паралелно с това започва освобождаването на личния състав, изпълнил договорните изисквания. От Щаба на Флота е назначена нарочна комисия, ръководена от лейтенант Сава Иванов, която, на основата на бойния си опит, да подготви изменения в инструкцията за използване на морската авиация в предстоящия мирновременен период.²¹⁹

²¹⁹ ВММ, вх. № 92–94, папка 120, 122, 128, л. 12.