

Владимир Балан

# СПОМЕНИ ЛЕТЯТ

*Скиците са изработени от оригинални снимки из прочутата английска сбирка Кокбърн*

**БЪЛГАРСКА**  **ИСТОРИЯ**

© Владимир Балан, автор

© Ангел Златков, редактор

© Антон Оруш, коректор и автор на предговор

© Александра Младенова, графично оформление и корица

„БИ 93“ ООД  
София, 2019 г.

ISBN: 978-619-7496-31-4

Владимир Балан

# СПОМЕНИ ЛЕТЯТ

София  
2019

# СЪДЪРЖАНИЕ

ЗА „СПОМЕНИ ЛЕТЯТ“ .....	9
ПРЕДГОВОР .....	13
ЦАРИГРАД 1909 г. ....	15
СОФИЯ 1911 – 1912 г. ....	20
СОФИЯ 1915 г. ....	24
ВЪЗДУШНО КРЪЩЕНИЕ 7 юли 1916 г. ....	59
24 юли 1919 г. ....	73
БОЙ С „КОДРОН“ 29 юли 1917 г. ....	80
2 август 1916 г. ....	86
ДОБРА МАШИНА, ПОДИГРАВКА С ПРОТИВНИКА 19 август 1916 г. ....	90
БОЙНИТЕ МИ ДРУГАРИ ОТ БЕЛИЦА ЛЯТОТО НА 1916 г. ....	101
ПО ЗАПОВЕД 26 декември 1916 г. ....	107
5 януари 1917 г. ....	118
ОЖИВЕНА РАБОТА НА ЮЖНИЯ ФРОНТ 4 март 1917 г. ....	120
ИМПРОВИЗИРАН ЕДНОМЕСТНИК 8 юни 1917 г. ....	126

ПРОБНО ЛЕТЕНЕ 7 юли 1917 г. ....	134
ВЪЗДУШЕН БОЙ НАД ПЕТРИЧ 8 юли 1917 г. ....	135
20 юли 1917 г. ....	138
НОЩНА ТРЕВОГА НА ЛЕТИЩЕ ЛЕВУНОВО 30 юли 1917 г. ....	140
1 август 1917 г. ....	147
БЯГСТВО 11 август 1917 г. ....	151
ПАТРУЛИРАНЕ ПО ФРОНТА 14 август 1917 г. ....	157
18 август 1917 г. ....	163
СОЛУН ГОРИ 20 август 1917 г. ....	166
БЕЛОМОРСКИЯ ОРЕЛ: РУДОЛФ ФОН ЕШВЕГЕ ....	169
ПРИНУДИТЕЛНО СЛИЗАНЕ ПРИ МАРНО ПОЛЕ 3 януари 1918 г. ....	174
ВЪЗДУШЕН БОЙ НАД СТРУМА 3 април 1918 г. ....	181
ВЪЗДУШЕН БОЙ НАД НЕПРИЯТЕЛСКА ТЕРИТОРИЯ 5 април 1918 г. ....	183
НЕРАЗУМНА СМЕЛОСТ 27 юли 1918 г. ....	189
ЛЕТЕЦ И ХАРАКТЕР .....	192
СПИСЪК НА ПОЧИНАЛИТЕ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛИ ОТ 1912 ДО 1937 ГОДИНА .....	198

*Посвещавам на дъщерите си  
Теодора и Маргарита*

*София, 1939*



Поручик Владимир Балан  
(1895 – 1944)





## ЗА „СПОМЕНИ ЛЕТЯТ“

Българската мемоарна литература книгите, които представят от първо лице интригуващия живот на военните летици, са доста малко. Една от причините за това е, че от всички родове оръжие авиацията най-късно си пробива път и става част от войските на Царство България, затова и нейните дейци са многократно по-малко в сравнение с останалите. Историческите факти за създаването и първите години на нашата бойна авиация трябва да търсим в малочислените книги със спомени, в старите военни периодични издания, документи и в може би все още непубликуваните напълно дневници на българските бойни пилоти. А трябва да се издирват тези факти.

Книгата, която предлагаме на вашето внимание, е неочаквана и ценна находка. Написана е от военния летец поручик Владимир (или Влайко) Балан, брат на личния секретар на цар Борис III Станислав Балан и син на акад. Александър Теодоров-Балан – първия ректор на Софийския университет. Бъдещият поручик и летец е роден през 1895 г. в гр. Прасберг (тогава в Австро-Унгария) и по-късно следва в колеж в Истанбул. Там се разиграва и случката, която предопределя живота му. Един ден учителят на Балан завежда класа на авиационна демонстрация, водена от известния френски самолетен конструктор и пилот Луи Блерио. Макар полетът да завършва злополучно за този авиатор, младият Балан се влюбва завинаги в летенето и го превръща в своя професия и съдба.

Когато се завръща в София, Владимир кандидатства във Военното училище и успешно го завършва. След

това започва професионалният му живот... и то какъв! По-интересен от немалко художествени книги. През юни 1916 г., едва сработил се с новите си колеги от Аеропланната рота, поручик Балан неочаквано получава заповед да замине в помощ на 70-о разузнавателно отделение на германската армия, което се сражава на Западния фронт, във Вердюн (Франция). Оттук нататък читателят трудно ще може да остави книгата.

Силата на „Спомени летят“ е в няколко фактора. Тя увлекателно разказва за малко известни, но прелюбопитни събития от началните години на българската военна авиация – както бойни моменти, така и такива от „земния“ живот на летците. Интересни са внимателните характеристики, които Владимир Балан прави на своите колеги и началници, а от техническа гледна точка е важен професионалният поглед, с който той описва използваното в българската войска въоръжение. Тук ще прочетете безспорно едни от най-вълнуващите страници в българската мемоарна литература, подобни на военен трилър – боен самолет се разбива след рискован полет навътре в неприятелската територия, а смелите авиатори, полуживи, са принудени дни наред да се кривят из храсталаци и шубраци, за да не ги забележат бдителните френски постове. В нашето съзнание остават личности като един от създателите на българската авиация капитан Рагул Милков, който е колегиален и отворен към хората си военачалник, готов винаги да им помогне при нужда, но и стриктен ръководител, държащ безкомпромисно на реда и военните задължения. Подробните описания на различните самолети, на спецификите на летенето с тях и на това как армията се е снабдявала с машините при постоянния недоимък – всичко това са автентични сведения, които позволяват „Спомени летят“ да се

чете и като история на българската военна авиация, разбира се, в годините 1916 – 1918 г.

Поручик Владимир Балан не е писател, но отривистият му непосредствен език е по своему увлекателен. При описанията на батални сцени, на въздушни гвубои и нападения разказът му е по-впечатляващ от всеки военен трилър, който фантазията на някой писател може да предложи, защото от тези страници лъха истинският живот. Най-напрегнатите моменти обикновено са описани в сегашно време и това допринася за живото усещане.

А след прочитането на последната страница ще бъдете сигурни, че сте преживели част от историята на българската военна авиация и я познавате поне малко повече.

Антон Оруш



## ПРЕДГОВОР

**В**оген от желанието на мнозинството български младежи да узнаят нещо из бойния живот на българските летици в Световната война 1915 – 1918 година, изнасям в хронологически ред някои от по-интересните епизоди и преживелици, извлечени из дневника ми от войната.

Всички отделни разкази отговарят напълно на действителността или са основани на исторически факти, които ще опреснят за бойните ми другари скъпи спомени, а на младото поколение ще покажат, макар и в скромни образи, как българският летец е съзнавал и изпълнявал поставената му тежка задача с нечувано себеотрицание, справяйки се с оскъдните средства срещу десеторно по-мощен противник.

Авторът

**ИЗ ДНЕВНИКА НА ЛЕТЕЦА  
ПОРУЧИК В. БАЛАН  
1915 – 1918 г.**

## ЦАРИГРАД 1909 г.

Един хубав летен ден през 1909 година учителят в Колежа ни съобщи, че ще ни заведе на Таксим, за да присъстваме на показните летения на единствения тогава прочут летец и конструктор, френеца Луи Блерио. Само няколко месеца по-рано той беше прелетял Ла Манш от Кале до Довер (Дувър – англ. пристанище – бел. ред.). Разстоянието е приблизително 45 километра и той го бе взел за около 45 минути, или със средна скорост от 60 километра в час.

Таксим се наричаше една махала около европейския квартал на Цариград, гдето имаше голяма турска пехотна казарма, а срещу нея обширно дворно място – двора за упражнения на турските войници – обградено с желязна ограда. На това просторно поле щяха да се произведат първите демонстративни летения с един апарат, собствено производство на инженера Луи Блерио.

Още от малък имах особено влечение към тези чудновати летала и гдето какво имаше писано за тях – било в списания или във вестници – биваше веднага най-грижливо изрязвано и прибирано в един голям плик, без оглед на това чий е вестникът. Особено ме интересуваха самите летци. Струваше ми се, че те не бяха обикновени хора като нас, а в детската ми фантазия бяха нещо като свръхчовеци.

От видени картини или рисунки аз се стараех да възпроизведа в действителност летателните уреди на Отто Лилиентал или братя Райт и други. Получавах най-чудновати форми, докато постепенно добих известна ловкост в строежа на моделчетата.

Не зная защо, но тези конструктивни работи винаги най-грижливо криех от родителите си, особено от добрата ми майка, понеже не исках да разберат те какво работя. Струваше ми се, че ако се досетят, че изработвам такива опасни машини, сигурно много ще се изплашат. Вкъщи имахме широк табан и там беше моето царство. Там никой не ме безпокоеше, а когато бях на училище, всичко беше така скрито и прибрано, че нито за миг не можеше да се подозира, че се развива такава трескава дейност. Братята ми като добри съюзници нищо не издаваха.

И така, името на прословутия Блерио ми беше отгавна вече познато, а след съобщението на учителя просто не можех да се сдържам в кожата си, не можех да си намеря спокойно място на чина в класната стая. Не чувах вече нито интересните лекции на учителите, нито гумите им. Мисълта ми беше всецяло погълната от авиатора, когото ще мога да видя отблизо. Бях толкова съсредоточен, като че виждах вече целите демонстрации пред себе си.

На следния ден голямото събитие стана: забедоха ни на Таксим и през голямата южна порта влязохме в игрището на войниците. Понеже имахме привилегироваи места, можах да видя най-добре всичко, що можеше да се види от разстояние няколко метра.

Птицата беше един еднопощник с велосипедни колела. Гледах колкото можех, като че исках с очите си да фотографирам в подробности и най-гребните му части. След доста продължително чакане трицилиндровият мотор заработи. Шест души войници държаха еднопощника за крилата и опашката. По гаден от пилота знак те се проснаха на земята, за да не бъдат засегнати от крилото или опашката на апарата при политането му.



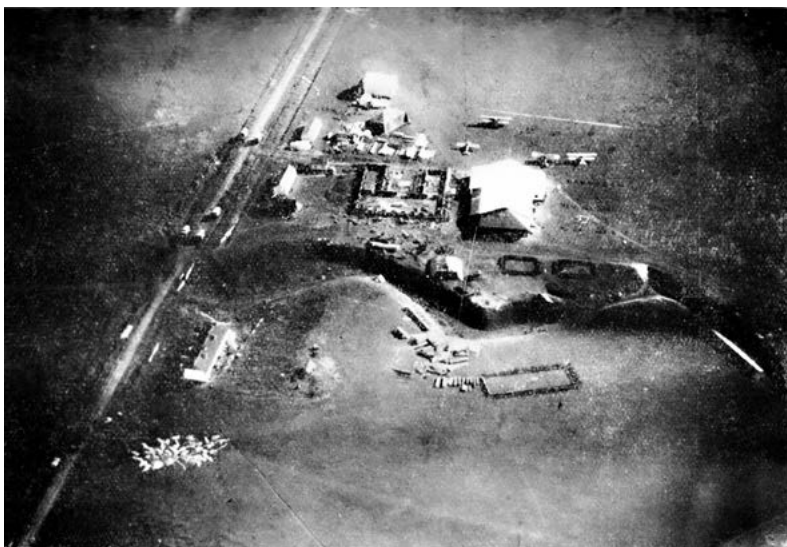
В същия момент моторът запрашя и Блерио се понесе напред. Заг него се вдигна облак прах и след не повече от стотина метра леталото се издигна от земята на около тридесет метра височина.

На единия си край полето беше наклонено към по-ниската част на града. По каква причина, не ми е известно, но при все че моторът работеше равномерно и редовно, леталото се наклони слабо надолу, като че Блерио искаше да следва гънките на местността. Чакахме го да се появи пак на отсрещния баир, обаче той не излезе из вдлъбнатината на тази част на града. Много хора се затичаха по посоката, в която беше изчезнал Блерио, така и ние гечурлигата. Никакъв зов на учителя, никаква заповед, никакви заплашвания с наказания и прочие – нищо не беше в състояние да ни загържи на мястото.

Оказа се, че опашката на леталото закачила един комин на една от по-високите къщи и нещастният летец се сгромолясал на тротоара наедно с едноплощника си. Пристигнахме на мястото тъкмо когато няколко турски войника го вдигаха на носилка, за да го занесат в близката френска болница. Той за щастие беше се отървал с две строшени ребра и няколко по-леки контузии. Всичкото бе траяло не повече от десетина минути. При все че не изгубих нито едно движение на апарата, нещастие то остана за мене като загадка. Писаха се множество най-разнообразни предположения, но истината по всяка вероятност е останала скрита в душата на големия изобретател Блерио.

От този ден желанията и влеченията ми към леталата и към въздухоплаването изобщо все повече и повече се обръщаха на страст, на истинска страст! Бележките ми в училище почнаха чувствително да намаляват и виждах, че родителите ми почнаха много да

се тревожат. Вероятно мислеха, че в моите преходни години ме е обзел някакъв безподобен мързел, който не можеха да си обяснят. Всъщност всичко си беше в пълен ред и според мене аз работех много... само че мисълта ми беше увеличила работата си извънредно много в друга посока. Под матрака на леглото ми имаше една картонена кутия от пликосе за писма, която всеки ден поемаше всевъзможни скици, рисунки, изрезки от вестници и т.н., а това съставляваше най-голямото ми богатство и за нищо на света нямаше да се съглася да го заменя с друго, колкото и да е то увлекателно.



Зараждането на летище Божурище в 1915 г.



Бойно летище на фронта, 1916 г.

## СОФИЯ

### 1911 – 1912 г.

Решението ми беше отгавна взето: „Каквото и да стане, аз трябва да стана авиатор!“. С това лягах, с това ставах и ако някой искаше да ми стане най-голям враг, стигаше да започне да ме убеждава да работя нещо друго, да избира друг занаят или да не се занимавам с тези дяволски машини.

Върнахме се в София, матурата криво-ляво се изкара и си получих зрелостното свидетелство.

Веднъж моят баща като на смях ме запитва, но същевременно наблюдаваше какво впечатление ще произведат думите му:

– Е... какво ще те правим сега? Ботушар ли ще ставаш? Бакалин ли ще те направим или поп? Или пък да ти окачим една сабля, за да станеш достоен наследник на чичо си?

Без много колебание и с преобладаващата мисъл „Авиатор и нищо друго!“, аз отговорих, че предпочитам да вляза във Военното училище.

Речено-сторено. Събрах си документите, подадох си заявлението и станах юнкер. Службата беше работа твърде сериозна, но при мисълта, че един ден ще стана летец, всичко ми се виждаше много леко и приятно. Бележките ми пак почнаха да се носят нависоко.

Един ден – бях вече в старшия клас – прочете се една заповед от Министерството на войната, която гласеше: „Да се представи списък от 12 души, желаещи да станат авиатори, като се предпочитат пионери“.

Ами сега?... Аз бях пехота, защото когато ставаше разпределението по специалности, бях се явил за ар-

тилерист, обаче при тегленето на жребия пропаднах и останах пехотинец. Числото 12 обаче беше вече попълнено с другари от пионерния взвод. Рекох си, че и на 13 винаги ми върви; затова решително написах и подадох докладна записка до командира на ротата. Приложих и едно свидетелство за издържан конкурс за въздухоплавателно инженерство от едно чуждестранно висше техническо училище.

Мина се около една седмица. Началникът на училището ме извика при себе си и госта учудено ме разпита за работата ми, зададе ми няколко специални въпроса относно леталата, разните системи, които дотогава бяха много на мода и т.н. Аз отговорях като „стар експерт“ или пък като че съм назубрил отговорите от някоя книга. Пак се мина още една седмица и един ден получих от ротния командир заповед да си вдигна „парцалите“ от ротата и да се преселя в пионерния взвод, в който бях вече зачислен занапред.

Както е известно, във Военното училище стават големи съревнования между юнкери в старшия клас поради това, че онези, които са „най-способни“, т. е. които имат най-добри бележки, имат правото да изберат сами войсковата част, в която да служат за първи път като офицери. Останалите биват разпределени по другите части както управата намира за добре.

С преместването ми в пионерния взвод и предварителното ми зачисляване в Аеропланната рота – София често пъти се случваше да позакачам другарите си, и то тъкмо тогава, когато те най-съвестно и усърдно учеха, за да се подготвят за изпитите си. Разбира се, това не оставаше без забележки от страна на приятелите, с които сме прекарвали най-весели и с най-добри спомени изпълнени юнкерски години:

– Ех, каква си грака! Осигури си вече Софията и пет пари не даваш за нас! Широко ти е около врата, ама кога ли ще се строполясаш с тия твои дяволски хвърчила, та да ни накараш още и залпове да ти гърмим на погребението!...

След летните маневри голяма бе за мен гордостта да бъда първият български офицер, зачислен при производството си в Аеропланната рота при Техническата дружина направо от Военното училище.

На летището в София заварих редица ученици пилоти, към които бях причислен и аз. Познавах ги всички; знаех всичко, което се отнасяше до летения, апарати, мотори и други системи летала с всичките им технически качества и данни, а дори имах в едно тefтерче всевъзможни скици, числа и снимки от тях. Знаех кой с кого е летял, кой какво е повредил, кой си е ударил носа и т.н. до най-малките подробности. Изобщо цялото ми съществуване беше се обвърнало на летене, летала, мотори и въздух... и всичко, което е свързано с него.

Новите ми другари на летището, всички от най-добрите и смели момчета на българската армия, бяха на брой десет души. Те бяха все сериозни и работливи, но когато беше дума да се нагласи някоя поразия, бяха в състояние да вдигнат цяла „Нова Америка“ и да я обърнат с главата надолу. (Това беше едно от най-модерните и посещавани тогава кабарета в София.) Разбира се, това не се нравеше на нашето висше началство, което не беше в състояние да разбере младост и авиаторска буйност. Нашият командир – един отличен човек, капитан Радул Милков – винаги ми е служил като пример на началник. Колкото той беше строг и възискателен в службата, толкова се гържеше другарски и братски извън служебното време. Разбира се, както това става особено у нас в България, все се намираха хора, които да

злоупотребяват с добрината му, а дори и да се опитват да му „подливат вода“ по най-некрасив начин. Без да обръща внимание на подобни действия от страна на по-слабохарактерни личности, той винаги е бил всекиму на разположение; било със съвет или с личен пример, този наш началник винаги се старал да поддържа в частта си задушевност и добро гругарство. Пред по-горното началство не е имало нито един случай, при който той да не вземе страна за своите подчинени и да не защити правата им.

Когато се случваше, поради характерните особености в авиационната служба, да се издаде някоя заповед, която всъщност много би попречила на службата ни като летци, пак той, капитан Милков, с кроткост, но с твърда воля и убедителност се явяваше пред началството, за да защитава нашата служба. През време на войната имаше някои много характерни случаи, при които пак и само той, разбирайки унието, което ни е обзело, дохождаше при нас и с няколко благи думи, казани на място, успяваше да повдигне и поддържа духа в нашето въздухоплаване.

## СОФИЯ

### 1915 г.

Запобедта за мобилизацията ме завари като дежурен офицер на летището в София. След получаването на известието стана ново разпределение на офицерите, някои от които бидоха преместени в Автомобилната група, така че останахме като ученици пилоти 8 души.

Летала за сериозна военна работа тогава няхахме. Наличните машини от германски, френски, руски и друг произход бяха повечето за обучение или за тренировка. Обучаването на нашата група ставаше с един малък апарат, подобен на онзи, който бях виждал шест години по-рано в Цариград – от системата „Блерио“, но със свършено къси крила, по начин, че той не можеше да се издигне нито сантиметър над земята. Това точно беше и смисълът на тази конструкция на едноместния апарат с трицилиндров мотор от 25 конски сили. С него трябваше най-напред да се научим да се „търкаляме по земята“, за да свикнем да гържим права посока. Не за друго това наше учебно летало се наричаше „Пингуин“! Само след като бяхме вече добре улегнали с този модел, нашите учители, които бяха свършили пилотски курс в странство, ни позволяваха за продължение на обучението да преминем върху друг тип от същия модел летало, но вече с нормални крила.

Този втори модел не можеше да се издига на повече от няколкостотин метра височина. С него се обучавахме в кацане и в завои. Работата по обучението вървеше доста бавно, защото имахме само един апарат и при най-малкото повреждане – а това се случваше доста често – обучението спираше, докато се попра-



ви строшеното. Разбира се, принципът „който знае да чуци, трябва да знае да поправя“ се прилагаше в доста широк размер, но от желание да се свърши по-скоро поправката всички другари си запретваха ръкавите и помагаша на специалистите техници. Изгледите за сериозна работа бяха извънредно малки, почти никакви.

По това време методите на обучение не бяха такива, каквито ги виждаме във втората половина на войната и особено днес: учебното летало да бъде двуместно и снабдено с двойни кормилни лостове, за да може във всеки момент учителят да оправи равновесието, нарушено от ученика, или да коригира и смекчи грубите грешки, допуснати при управлението на апарата във въздуха.

Тази метода и у нас много бързо се въведе, тъй като дава много и блестящи резултати в обучението. Освен това по този начин се избягват много катастрофи или поне доста сериозни повреди на леталата, които неминуемо носят голяма загуба на време в обучението. За нашето бедно въздухоплаване това беше от голямо значение, защото ние имахме само един учебен апарат.

Така мина месец септември 1915 година и ние често се питахме: „С кого ще воюваме? Против кого?“. Никой нищо не знаеше – само предполагаме, долавяхме по нещичко, но нищо положително нямаше.

Един ден следобед току се загаде откъм северозапад един чужд двуплощник. Направи ни силно впечатление неговата сравнително доста голяма скорост и подвижност. Наскачахме всички навън и наблюдавахме какъв е той и где иска да отива. Стори ни се, че слезе към Захарната фабрика на северозападния край на София. Командирът веднага разпореди да се разбере какъв е апаратът и що търси у нас. Един от офицерите отиде да го упъти към летището ни до гара София.



Майор Раду Милков, първият началник на българското въздухоплаване

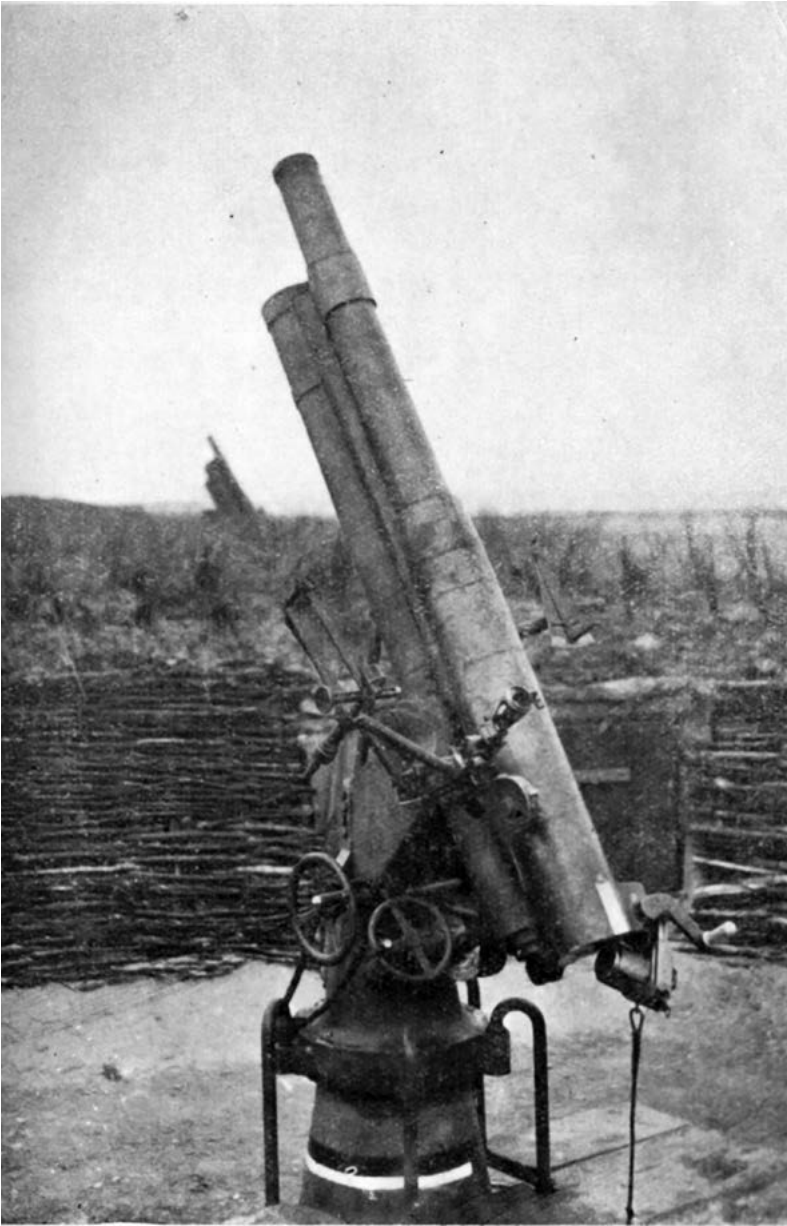
Ние можахме да се запознаем с летците: капитан Мюллер и поручик Кьорбер от германското въздухоплавателно отделение в Унгария, действащо срещу сръбския фронт. Дватама германци останаха в София един ден и пак по същия път обратно изчезнаха към северозапад за Магжарско. Тогава чак ни стана съвсем ясно какво решение ще вземе или е вече взело нашето правителство по отношение намесата ни в общоевропейската война.

Няколко седмици по-рано през много кратко време над България прелитаха – от Магжарско за Турция – военни летала. Било поради заблуда или поради привършване на горивото четири от тях кацнаха в наша територия. Тъй като дотогава ние бяхме неутрални, тези летала биваха конфискувани. Произходът им беше германски: два от система „Албатрос“ и два от система „Румплер“, всички със силни за тогавашно време мотори от по сто конски сили.

Естествено е, че ние всички скачахме от радост за този лесен и евтин начин нашето бедно въздухоплаване да се снабди с летала; пожелавахме си турските пилоти по-често да се заблуждават или при търговането си от Магжарско да не пълнят резервоарите си догоре с гориво, та дано не им стигне до тяхната земя.

Впоследствие, когато политическото ни положение почна да се определя, двата „Румплер“ бидоха върнати на турците, обаче за заздравяването на приятелството ни с тях ние задържахме другите два апарата „Албатрос“. Те отпосле и до края на войната служеха неуморно и честно като учебни летала в новоорганизираното Аеропланно училище в Божурище.

С тези летала започнахме трескава работа, за да можем да се доучим, да издържим изпитите си и да заминем за фронта. Това беше мечтата на всекиго от нас.



Противоаеропланно оръдие от 1916 г.

През есента на 1915 година се получи съобщение, че с един целелин щял да пристигне братовчедът на Негово Величество цар Фердинанд – ерихерцог Филип фон Саксен-Кобург-Гота, идещ от Германия с някаква специална мисия. Започна се трескава дейност за избора на подходящо място, гдето да може да стане кацането на целелина. Като най-удобно се оказа полето южно от Захарната фабрика при София. Няколко дни преди пристигането на въздушния кораб, в двора на самата фабрика бяха струпани няколкостотин бутилки със състен водород, който служи на целелина за повдигателна сила.

Трябваше да бъдат подготвени и хора, които да помагат при кацането на гиганта на земята. Това огромно тяло от около двеста метра дължина и с диаметър около тридесет метра трябва да се придържа на земята от приблизително цяла рота, но тъй като у нас нямаше подготвен персонал, стана нужда да се правят редица упражнения с войници под ръководството на един германски офицер, към когото бях придаден като помощник наедно с механика Каролев.

Доиде денят на „събитието“ и още от рано сутринта всичко се раздвижи, за да отиде на уреченото място и да си заеме поста. За избягването на всички евентуалности и нежелателни случки, образува се около полето една верига от юнкерите на Военното училище.

Към обяд се загаде откъм Сливница едно голямо „кръгло петно“, което много бърже нарастваше и след няколко минути въздушният кораб се появи над столицата, направи един голям кръг над града и се насочи за слизане. Капитанът, със специална фуния пред устата, от една височина около петдесет метра даваше заповедите,

които отправах до двете редици войници, готови да поемат спуснатите въжета. Кацането се извърши плавно по предвидения начин. Под звуците на германския и българския химн Н. В. цар Фердинанд посрещна братовчедата си ерихерцог Филип фон Саксен-Кобург-Гота.

След няколкочасово престояване в София, последваха нови команди, нови нареждания и... едно изсвирване като знак за войниците да отпуснат всички въжета. Въздушният гигант „-81“ бавно се издигна нагоре, моторите подеха своята равномерна монотонна песен и след няколко минути „голямото петно“ се изгуби в далечината на северозапад, отдето бе дошло.

За пръв път в историята на столицата ни жителите ѝ бяха свидетели на идването на такова едно въздушно чудовище над българска територия, произвеждане на гениални конструктори и майстори в областта на въздухоплавателната техника.

\* \* \*

Между това вече всичко се готвеше за борба. В наша помощ бидоха прехвърлени от Магжарско два, а отпосле и повече германски бойни летала, пилотирани от поручик фон Бланк и подпоручик Шайнбах.

Те помагаша за извършването на въздушното разузнаване към Пирот и Куманово. Виждах съм много спокойни хора. Сам аз съм спокоен и съобразителен, но този поручик фон Бланк надминаваше всичко видяно и познато дотогава. Дали слънце грееше или някоя буря се задаваше и бушуваше, този безстрашен, с невъзмутимо спокойствие летец като по часовник излиташе към 8 или 8:30 часа сутринта с наблюдателя си поручик фон Гравенщайн. Сетне изчезваше в югозападна посока, за