

Владимир Балан

СПОМЕНИ ЛЕТЯТ

Скиците са изработени от оригинални снимки из прочутата английска сбирка Кокбърн



© 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 загина 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 крият 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, държач 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 двубои 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 живота 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

Воген 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 събщи, 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 от давна 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: заведоха 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-дребните му части. След доста продължително чакане трицилиндровият мотор заработи. Шест души войници държаха еднопощника за крилата и опашката. По даден от пилота знак те се проснаха на земята, за да не бъдат засегнати от крилото или опашката на апарата при политането му.

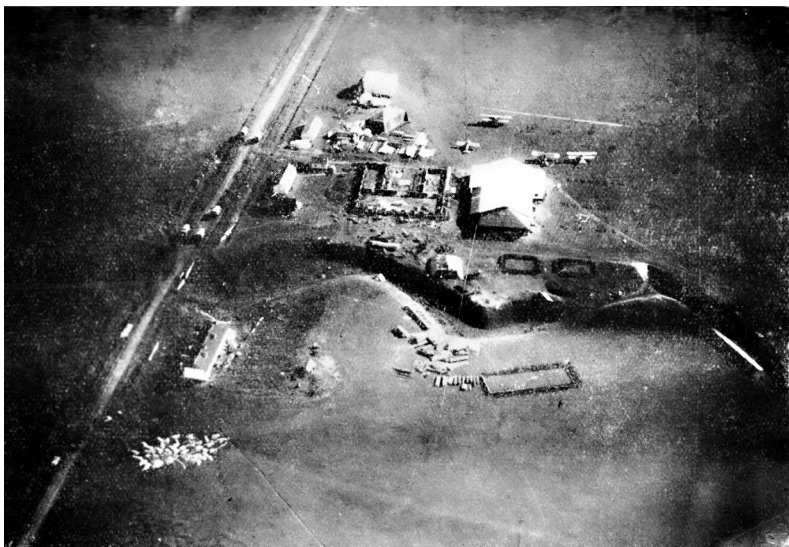
В същия момент моторът запрашя и Блерио се понесе напред. Заг него се вдигна облак прах и след не повече от стотина метра леталото се издигна от земята на около тридесет метра височина.

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.

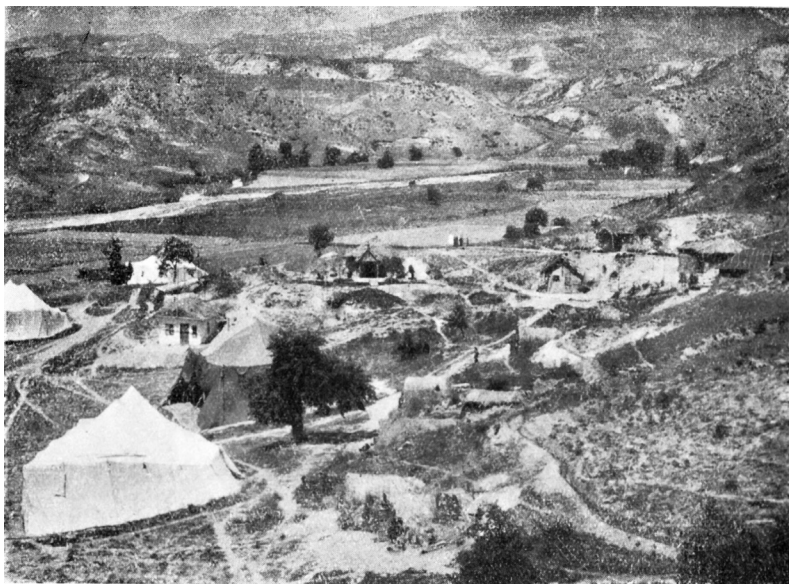
Оказа се, че опашката на леталото закачила един комин на една от по-високите къщи и нещастният летец се сгромолясал на тротоара наедно с едноплощника си. Пристигнахме на мястото тъкмо когато няколко турски войника го вдигаха на носилка, за да го занесат в близката френска болница. Той за щастие беше 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 гушата 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 плен 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 отдавна 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 ме 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-