

Варна и българската военноморска вертолетна авиация (1959 – 2009 г.)



Логото на Военноморската вертолетна авиобаза

След края на Втората световна война българските Военноморски сили (ВМС) не разполагат със своя авиация. Формираното през 1942 г. водосамолетно ято във Варна остава в състава на Военновъздушните сили (ВВС) до 1950 г., когато то (вече като водосамолетна разузнавателна ескадрила) преминава в състава на флота. След седем години поделението (преобразувано във водосамолетен полк) е разформирано, а водосамолетите са предадени на рибарския флот. ВМС отново остават без авиация. На 14 октомври 1959 г. е сформирана авиационна група, която по-късно прераства в отделна противолодъчна (за борба с подводници – б.а.) ескадрила вертолети (ОПЛЕВ) с мирновременен щат от три екипажа. Отначало организационно тя е към командването на 16-и транспортен авиополк, като се базира на летище Враждебна – София. За първи командир е назначен капитан Димитър Ив. Георгиев. Замисълът е ескадрилата да бъде базирана там временно, докато трае обучението на бъдещите морски вертолетчици и докато бъдат доставени от СССР специализирани летателни машини за борба с подводници. След това по план поделението е трябвало да бъде пребазирано в Балчик. При формирането на екипажите са включени и кадри от бившия водосамолетен полк, с което се осигурява приемствеността между поколенията морски летци. В спомените си майор Георгиев изказва благодарност на командира на вертолетния транспортен авиополк във Враждебна полковник Иван Калмушки и на командира на едната от вертолетните ескадрили майор Милан Миланов за помощта им при окомплектоването с летци и техници, както и при тяхното по-нататъшно обучение.

Първият състав на отделната вертолетна противолодъчна ескадрила включва (по-нататък в изложението ще бъдат посочвани имената на кадрите, а званията им – само при сигурен документален източник за съответния период): командир: капитан Димитър Георгиев, който скоро

след назначаването си е произведен в звание майор; заместник-командир по летателната част (ЗКЛЧ) – майор Дамян Алексиев; пилоти: капитан Асен Стефанов, капитан Паскал Паскалев, капитан Нено Малеев, майор Колю Марков, капитан Кирил Михайлов; щурман на ескадрилата: майор Петър Пенков; щурмани: капитан Йордан Цветанов, капитан Симеон Илчев, капитан Тошо Нейчев; бордни радисти: Петко Владимиров, Тимчо Иванов и старшина Милушев; инженер на ескадрилата: майор Божин Велков; технико-експлоатационна чест (ТЕЧ): капитан Йордан Тумбарков и капитан Володя Струмски; специално оборудване: лейтенант Мариус Воденичаров; началник на свръзките: капитан Симеон Ив. Симеонов. Тъй като доставката на противолодъчните вертолети от СССР се забавя, на 30 септември 1960 г. на ескадрилата е предоставен един вертолет Ми-4А - транспортен вариант, с бордови № 15. В организационно-кадрово отношение настъпват малки промени: капитан Симеон Илчев временно изпълнява длъжността началник-щаб на ескадрилата, а за заместник-командир по политическата част (ЗКПЧ) е назначен капитан Цветан Давидов. Поделението има и партиен секретар – Велико Цветанов. През 1960 г. на практика от ескадрилата организационно съществува само първото звено от три екипажа в състав: Първи екипаж: майор Дамян Алексиев (командир), майор Колю Марков (втори пилот), майор Петър Пенков (щурман), капитан Годор Лазаров (техник); Втори екипаж: майор Асен Стефанов (командир), капитан Кирил М. Киров (втори пилот), майор Йордан Цветанов (щурман), капитан Господин Янков (техник); - Трети екипаж: майор Ангел Паскалев (командир), капитан Нено Малеев (втори пилот), майор Симеон Илчев (щурман), капитан Владимир Струмски (техник).

За началник-щаб през 1960 г. е назначен майор Методи Траев (от водосамолетния полк). В спомените си о.з. полковник Симеон Илчев (също от водосамолетния полк) и о.з. подполковник Кирил Киров пишат, че летците преминават двумесечен курс за обучение по морско дело и тактика на военноморските сили във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров” във Варна, като участват и в няколко плавания с учебния кораб „Вапцаров” (бивш „Горянин”). Това, според о.з. полковник Атанас Стефанов, „усили ... самочувствието ни на летци от морската авиация”. Според майор Георгиев, усилията за пребазирането на ескадрилата не в Балчик, а във Варна, започват точно тогава – през 1960 г. Той, ЗКПЧ и партийният секретар се явяват при тогавашния командващ Военноморския флот (ВМФ) адмирал Бранимир Орманов и правят пред него мотивирано предложение за тази промяна. Основният мотив е, че предвид изпълнението на специфичните задачи от ескадрилата във взаимодействие с надводните бойни кораби и подводниците, постоянната координация с тях ще бъде както по-трудна, така и по-скъпа във финансов

аспект. При предварителния разговор с полковник Станев – командир на авиополка в Равнец, е уточнено, че едновременните полети на самолети от ескадрилата в Балчик и вертолети ще бъде трудно за координиране. А и характерните местни ветрове често ще препятстват изпълнението на задачите от морските вертолети. Със съдействието на полковник Калмушки, майор Георгиев лети с вертолет над бившето водосамолетно летище „Чайка”, каца там и проучва възможностите за базиране. В предложението си до адмирал Орманов, командването на ескадрилата посочва като най-добра възможност да бъде усвоено отново това летище. Командващият ВМФ приема веднага идеята и в присъствието на летците извиква своя заместник – капитан I ранг (по-късно адмирал) Иван Добрев и началникът на щаба капитан I ранг Груд Пожарски, като им възлага да подготвят мотивиран доклад до Министерството на народната отбрана (МНО) не само за пребазирането на ескадрилата на „Чайка”, но и за преминаването ѝ под командването на флота. Това напълно логично от днешна гледна точка решение среща тогава противодействието на тогавашния командващ ВВС (от 1959 до 1962 г. това е генерал-лейтенант Добрин Димитров). Това забавя, но не спира реализирането на предложението на ВМФ.

В началото на м. април 1961 г. вертолетът № 14 (на фюзелажа е изписан № 22) с екипаж Димитър Георгиев, Дамян Алексиев, Петър Пенков и Божин Велков прелита във Варна за изпълнение на съвместна задача с кораби на ВМФ, а останалата част от ескадрилата пристига в „Чайка” на 29 април с.г. Имуществото е пренесено от Враждебна на „Чайка” с два транспортни самолета Ли-2. Поделението преминава на пряко подчинение на ВМФ. Тогавашната ескадрилата е в състав: командир – Димитър Георгиев, ЗКЛЧ – Дамян Алексиев, началник-щаб Методи Траев, щурман – Петър Пенков, инженер – Божин Велков, началник ТЕЧ – Атанас Тумбарков, началник тил – Стамат Стаматов, началник на свръзките - Симеон Ив. Симеонов, ЗКПЧ – Цветан Давидов. Първо звено е в състав: Асен Стефанов (командир), Йордан Цветанов (щурман), Господин Янков (техник), а второ звено: Ангел Паскалев (командир), Симеон Илчев (щурман), Тодор Лазаров (техник). Предвид предстоящото попълнение с вертолети, в ескадрилата са назначени нови пилоти: Атанас Вълков, Колю Ангелов, Стоян Дончев, Паруш Станев, Минко Андреев, Жеко Т. Жеков, Теодор Николов, Костадин Казаков. За началник на парашутната служба – старшина Пейо К. Пеев, парашутист-състезател с успехи и на международни турнири.

Започва къртовска работа по оборудването на изоставеното летище и създаването на всички необходими обслужващи подразделения. За това време в спомените си о.з. полковник Асен Стефанов пише: „По-голямата част от личния състав беше дошъл да служи в новосъздаващата се

вертолетна ескадрила по собствено желание. Може би поради това не се стреснахме, когато пристигнахме в „Чайка” и заварихме един район, обрасъл в храсталаци и бурени, заринат с боклук, а сградите – изоставени и полуразрушени. Запретнахме ръкави и в продължение на близо два месеца приведохме района в ред. Работихме всички – офицери, сержанти и войници. Нямахме къде да се храним и къде да спим. Обектите, един по един, влизаха в строя... Най-важният обект обаче, в който беше включен само летателният състав, беше „летателното поле” – циментираната плоча между двата хангара. Тя беше в ужасно състояние. Но успяхме!

Справихме се, защото бяхме единни. Защото всеки работеше с желание, нямаше кръшкачи. Никой не възропта, че това не е негова работа”.

Уточнява се взаимодействието със силите на ВМФ и с аерогара Варна. За тази цел е открита нова длъжност в щаба на флота: „направленец по вертолетната ескадрила”, на която е назначен випускникът на Военната академия подполковник Цветан Илиев – летец и щурман. Попълнението с вертолети е осъществено през февруари 1962 г., когато се получават четири вертолета Ми-4А (бордови номера 20, 28, 34 и 45), но отново в транспортен вариант. Това все пак дава възможност да започне активна летателна практика за обучението на новоназначените летци, щурмани и техници. Полетите се провеждат отначало от летище Аксаково чрез пребазиране на обслужващия състав и техника. Командването на ескадрилата получава подкрепата на началника на аерогара Варна полковник Христо Георгиев. Установена е радиовръзка между двете летища в интерес на безопасността на полетите.

Първият летателен ден на „Чайка” вертолетчиците осъществяват на 8 юни 1961 г. Още през 1961 г. ескадрилата получава първата си извънредна специална задача: вертолетът № 14 незабавно да излети от Варна за спасяване на ранен след престрелка граничар в района на българо-гръцката граница. Задачата е да се открие раненият и да бъде транспортиран до военната болница в София. Заради голямото разстояние се налага да използват допълнителен резервоар. Майор Д. Георгиев умело води екипажа, открива ранения граничар и го превозва до София, като каца направо в района на военната болница. Това е първото кацане на вертолет на това място в историята на нашата авиация. До Враждебна екипажът лети с резервно гориво. Тук ги посреща командващият ВВС генерал-лейтенант Добрин Димитров, който ги поздравява за успешно изпълнената задача и им осигурява двудневен отдых в почивната станция на ВВС.

А на летище „Чайка”, което след закриването на водосамолетния полк известно време е превърнато в почивна станция и складова база, постепенно се изграждат команден пункт за управление на полетите, метеорологическа служба, секретна секция, лечебница (с първи авиолекари

д-р Никола Митев, по-късно полковник, началник на нервно-психиатрично отделение във Военноморската болница), зъболекарски кабинет, помещение за почивка на летателния състав, кухня и столова. Възстановени са складовете за ГСМ, караулното помещение, а част от помещенията са ремонтирани и приспособени за учебни кабинети. Командването и тилът на ВМФ подпомагат тези начинания, а от командването на ВВС оказват важно съдействие при техническото оборудване на летището, при доставките на резервни части за вертолетите и при осигуряването на контрол върху безопасността на полетите. Летците се обучават в излитане и кацане, полети в зона, по прибори – „закрита кабина”, кацане на площадка с ограничени размери, спасителни задачи при бедствия и аварии, полети над море денем и нощем, спускане на медицински екип за оказване на помощ на заболял военен моряк на борда на кораб.



Вертолет Ми-4А по време на учение във Варненското езеро.

Системно се извършват и групови полети. През есента на 1962 г. летците преминават обучение при съветски инструктор в тогавашния 44-и вертолетен авиополк в Крумово за кацане на самовъртене при спрял

двигател. В спомените си майор Д. Георгиев пише: „... всички летци от ескадрилата бяха проверени на авторотация. С това се доби увереност и сигурност, че и при спрял двигател може да се кацне.” А с подготовката на командира на морската ескадрила се заема лично командира на авиополка Миланов, който „с помощта на неговия пилот Григоров ... за една седмица ... ме обучи и допусна до полети в сложни метеорологически условия в облаци денем и нощем от лява и дясна седалка”. На 11 ноември 1963 г. комисия от ВВС след провеждане на регламентираните теоретически и практически изпити присвоява званията „Военен пилот (шурман) втори клас” на пилотите майор Димитър Георгиев, майор Дамян Алексиев, майор Асен Стефанов и майор Ангел Паскалев, и на шурманите майор Петър Пенков, майор Йордан Цветанов и майор Симеон Илчев. Това са първите класни летци на ОПЛЕВ.

Още в края на 1962 и в началото на 1963 г. на вертолетчиците се налага да летят в сложни условия и да изпълняват необичайни на пръв поглед задачи. Тогава зимата сковава цяла България. Снежните бури прекъсват съобщенията между тогавашните Варненски, Толбухински, Шуменски и Бургаски окръг. Много селища са изолирани от света и се нуждаят от медицинска помощ и продукти от първа необходимост. В тежките метеорологически условия летците от ескадрилата се притичват на помощ на пострадалите. Няма да бъдат забравени имената на самоотвержено изпълнилите своите задачи летци: майорите Георгиев, Паскалев, Алексиев, Киров, Колев, капитаните Маринов, Костадинов, Желязков, Лазаров и Лозанов. За проявения героизъм в мирно време мнозина от летците, шурманите и бордните техници са удостоени с различни награди. Време е да се поровим повече в архивите, съхранили донесенията за мирновременните прояви на морските вертолетчици по това време. Сега можем само да споменем още няколко случая, посочени в спомените на о.з. подполковник Киров. Тогава екипажите са срещали лице в лице и със заплахите за живота, и със смъртта. Град Варна остава като самотен остров, парализиран от прекъсването на всички пътни артерии към вътрешността на страната. Флотската ескадрила поддържа 24-часова готовност за незабавно действие. Налага се спешна евакуация на болен гражданин от Бяла. Друг болен чака помощ след спукване на язва в Обзор. Оборудвани площадки за кацане няма. Екипажите действат решително и професионално. На връщане се налага кацане в двора на тогавашната Окръжна болница във Варна.

Единият от полетите е до село Водица, където помощ очаква родилка. Кацат с един колесник във въздуха и от режим на висене качват родилката и успешно я транспортират до Варна. Друг полет е предназначен да пренесе ковчега на матрос, убит от токов удар, от

Ахтопол до Провадия. Оказват помощ не само на гражданството, но и на флотски поделения. Вертолетчиците успяват да доставят храна и горива на останалите в пълна изолация постове за наблюдение и свързка в Шабла, на нос Калиакра и на нос Емине.



Вертолет Ми-4А стоварва бойни водолази по време на демонстрации на централните морски бани във Варна.

Интересен епизод се разиграва в края на тази люта зима в района на село Дъбравино. Река Камчия е излязла от коритото си и замръзва. Ледените блокове трябва да се отблъскват от моста, за да не го разрушат и да се предотврати изолацията на региона. След няколко часа работа изпратените двама младежи доброволци се оказват на моста, скъсан от двете му страни, сред ад от бушуваща вода. Единствената надежда за спасение е вертолет от флотската ескадрила. Екипажът с командир майор Атанас Вълков, втори пилот капитан Жеко Жеков, борден механик капитан Господин Янков излита и каца до брега на реката. След това зависват над моста, но двамата младежи са толкова стресирани, че отказват да се качат на спуснатото с лебедка спасително столче. Налага се капитан Янков да се спусне на моста и насила един след друг да ги привърже към столчето. Спасените младежи успяват да проговорят и да изкажат благодарност на своите спасители едва на следващия ден. В утрото на 31 януари 1963 г. екипажът с командир майор Колев, майор Киров, капитан Симеонов и капитан Желязков излитат, за да извършат разузнаване в открито море, при много тежки метеорологически условия, за да търсят бедстващи кораби. Същият ден екипажът с командир майор

Паскалев, капитан Жеков, капитан Касабов и капитан Костадинов в много тежки условия на полета оказват спешна помощ на екипажа на катастрофирал вертолет, който не е от състава на ескадрилата.

Към края на 1962 г. е регистрирано и първото летателно произшествие. За участие в учение на Военноморска база Бургас е изпратен вертолет с командир Дамян Алексиев и втори пилот Стоян Дончев. Задачите се изпълняват с базиране на летището в Равнец. При завръщането си от полет над море екипажът е принуден да кацне на летище Сарафово поради рязкото влошаване на времето. Въпреки продължаващия снеговалеж екипажът решава да продължи полета към Равнец и при кацане в условията на силно намалена видимост удрят вертолета в стълб и чупят опашно витло. Нанесени са материални щети, но няма ранени членове на екипажа. Три години по-късно, на 2 юни 1965 г., е регистрирана първата авария. При участие във военен ритуал със задача да се хвърли венец във водата, безвъзвратно е загубен един Ми-4А. За щастие аварията отново не е съпроводена с човешки жертви.

До пристигането на специализираните вертолети Ми-4М за борба с подводници, ескадрилата си взаимодейства с корабите и подводниците от флота при изпълнението на следните задачи: визуално откриване на подводница при показан перископ в определен район, откриване на бедстващи в открито море, спускане на медицински екип за оказване на помощ на болен член на екипаж на кораб в открито море, стоварване на групи десантчици. Отработва се и се изпълнява практически оказването на помощ на населението при стихийни бедствия.

През 1963 г. ескадрилата участва с един свой вертолет в учение, проведено в България със съюзнически сили, представители на армиите от Варшавския договор. Вертолетът е базиран в района на язовир Батак, до военно-почивна станция. В продължение на една седмица, денем и нощем екипажът изпълнява безупречно поставените задачи и ескадрилата получава първата си висока оценка в международен мащаб.

През пролетта на 1964 г. пристигат три броя противолодъчни вертолети Ми-4М. Усвояването им става под непосредственото ръководство на съветски летци и специалисти. Днес един от тези вертолети е експонат във Военноморския музей. През 1965 г. са получени още три машини от серията. Шестте вертолета са включени в състава на ескадрилата с бордни номера от 50 до 55 включително. Два от вертолетите Ми-4А са върнати в Пловдив. До края на годината по-голямата част от екипажите са подготвени за полети в облаци при сложни метеорологични условия.

Поелият командването на ескадрилата през 1964 г. подполковник Дамян Алексиев няма шанса да се изяви като лидер. На 26 януари 1966 г. той, майор Николай Николов (началник-щаб) и майор Петър Пенков (щурман)

загиват при нещастен случай. На практика след трагедията ескадрилата остава без командване.

Командването на ВМФ взема веднага мерки за бързо излизане от създалата се обстановка. За нов командир на ескадрилата е назначен майор Атанас Вълков, а за негов заместник – майор Ангел Паскалев. Началник-щаб става майор Кръстю Пантелеев, инженер на поделението – майор Георги Янакиев, а ЗКПЧ – капитан III ранг Марков. Сменен е и направлението в отдел „Бойна подготовка“ в Щаба на ВМФ. Мястото на подполковник Илиев заема подполковник Тодор Б. Стоилов.

За разлика от транспортните вертолети Ми-4, машините Ми-4М са оборудвани със съвременни тогава средства за търсене, преследване и борба с подводници: радиолокационни станции, автоматичен радиокompас, система за опознаване, авиационен поискови магнитометър, осем (в друг вариант – 12) радио-хидроакустични буйове. Бомбовото въоръжение включва: 4 противолодъчни авиобомби ПЛАБ-50, 4 ПЛАБ-120, както и обозначителни авиобомби 4 броя ОМАБ-Д или 4 ОМАБ-Н. Иначе и двата типа вертолети разполагат с бутален двигател с мощност 1700 к.с., с който достигат скорост до 160 км/ч при максимална далечина на полета до 440 км и таван 5600 м. Вертолетът може да бъде не повече от три часа във въздуха, а екипажът му се състои от трима души.

С Ми-4М ескадрилата изпълнява разнообразни задачи в интерес на ВМФ. Приемането на Ми-4М в състава на ескадрилата дава основание на изследователя Йото Йотов да констатира, че „се заражда нов ефективен момент в тактиката на противолодъчните сили“. Щабът на ВМФ вече разработва вариант за поисково-ударна група (ПУГ) в състав от 3-4 кораба и 1-2 вертолета. Успоредно с взаимодействието с надводните кораби и с подводниците, с флотското разузнаване, с бреговите ракетни и артилерийски части, с екипажите, участващи в аварийно-спасителни и специални операции. Спускането и вдигането на хора на и от борда на военните кораби започва със съвместни учения с ескадрения миноносец „Г. Димитров“ във Варненското езеро и продължава със стражевите кораби „Дръзки“ и „Смели“ в открито море. Вертолетчиците са неизменни участници в мащабните чествания на празника на ВМФ, при военноморските паради, при различни чествания на крайбрежните градове. Ескадрилата постепенно се утвърждава като водещо поделение във флота, отличено многократно с различни награди.

Задачите, изпълнявани от ОПЛЕВ, могат да бъдат обобщени като основни и допълнителни. Основните са: водене на въздушно разузнаване (визуално, радиолокационно и с фотографиране); търсене, установяване на контакт и преследване на подводници; съвместни действия с противолодъчните кораби на ВМС за унищожаване на подводници; противолодъчно охранение на конвои, отряди бойни кораби и десанти;

носене на дозорна служба при охраната на военноморските бази и пристанищата; спасяване на екипажи на кораби и вертолетите, търпящи бедствие на море; следене на морския трафик на противника (визуално и радиолокационно); стоварване на малки въздушно-десантни групи. Не са леки за изпълнение и допълнителните задачи: подпомагане на населението при стихийни бедствия и аварии; транспортиране на хора и товари; контрол на резултатите при стрелбите с бреговите ракетни комплекси. През следващите години тези задачи се разширяват и допълват.



Варненски ученици, гостуващи на летище „Чайка”, се снимат за спомен пред вертолет Ми-4А.

Общата летателна и техническа подготовка младият летателен и инженерен състав, попълващ мирновременните разчети на ОПЛЕВ, получава в школата на Висшето военновъздушно училище „Георги Бенковски”. По-нататъшното усъвършенстване и развитие на специфичната летателна дейност над море се постига със съдействието на научни и преподавателски кадри от Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров”. Така флотската ескадрила обединява в подготовката на своите кадри две утвърдени школи в системата на Българската армия, което е уникално в системата на въоръжените ни сили. Освен това, до 1989 г. редица кадри получават по-висока квалификация след обучение в поделенията и учебните центрове на тогавашния Съветски съюз, а след това – в школи на САЩ, Германия и Франция.

От 1979 г. започва поэтапното превъоръжаване на ескадрилата с вертолетите трето поколение МИ-14. Екипажите, които поемат тяхната експлоатация, преминават обучение в бившия Съветски съюз. Това става на аеродрома Донское, към авиацията на съветския Балтийски флот,

където основната част от летателния и инженерно-техническият състав пристига през м. май 1978 г. Обучението продължава от 31 май до 31 октомври 1978 г. В Донское е създадено командване на учебната ескадрила в състав: командир – полковник Тодор Стоилов; началник-щаб – старши лейтенант Иван Яковски; ЗКПЧ – капитан Костадин Коручев. Това командване си взаимодейства с командването на съветската вертолетна ескадрила в състав: командир – полковник Пьотр Ив. Бойко, и началник-щаб – майор Виктор Ив. Правдин. Сформирани са общо четири екипажа в състав както следва:

I група: полковник Тодор Стоилов (командир), майор Цоло Лалев (втори пилот), капитан Костадин Коручев (щурман), майор Георги Георгиев (борден техник);

II група: подполковник Вълчо Димитров (командир), старши лейтенант Иван Минков (втори пилот), старши лейтенант Банко Банков (щурман, по-късно главен щурман на ВВС), капитан Станчо Нейчев (борден техник);

III група: майор Николай Сираков (командир), старши лейтенант Гено Лаловски (втори пилот), старши лейтенант Иван Яковски (щурман), старши лейтенант Слав Георгиев (борден техник);

IV група: майор Тодор Иванов (командир), старши лейтенант Нейко Вутев (втори пилот), капитан Станю Георгиев (щурман), майор Алекси Вълчев (борден техник).

По същото време на „Чайка“ останалите екипажи поддържат форма с полети на Ми-4М. Временно командир на поделението е подполковник Кирчо Ив. Желев (иначе началник-щаб на ескадрилата) и началник-щаб – майор Крум Георгиев.

Различните модификации на вертолета Ми-14 са способни да кацат на вода и след това отново да излетят с екипаж от 4 души. Той е предназначен за търсене, преследване и унищожаване на подводници и на диверсионни сили и средства. Може да бъде използван в 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 балонети за осигуряване на устойчивост и положителна плавателност при кацане на вода. Два турбовитлови двигателя от по 1900 к.с. му осигуряват максимална скорост от 230 км/ч, при далечина на полета 1100 км и таван от 4000 м. Вертолетът може да бъде във въздуха до 5 ч. и 20 мин. Предназначеният за борба с подводници Ми-14ПЛ разполага със съвременен комплекс „Калмар“ за борба с подводници и други автономни средства за тяхното търсене и унищожаване. След приемането на въоръжение на Ми-14ПЛ в българското адмиралтейство започват разработването на „Противолодъчна операция на ВМС“ с участието на корабни и

вертолетни поисково-ударни групи (КПУГ и ВПУГ), системата за стационарно и друго подводно наблюдение и противолодъчните подводници на позиция.



Вертолет Ми-14ПЛ и подводницата „Слава” по време на учение във Варненския залив. Снимка майор Валентин ГЕОРГИЕВ

Радиоелектронното оборудване позволява използването на машината и като разузнавателно средство за насочване на ударните сили на ВМС. Но Ми-14ПЛ осигуряват практическите ракетни стрелби на ВМС не само с това. Те са обективен контрол на стрелбите – роля, която е съпроводена с рискован полет след изстреляната ракета и снимане на нейното попадение. При неправилни действия от страна на екипажа ракетата може да се насочи и към вертолета. Такива случаи в други държави е имало, но у нас няма. Това също е доказателство за висок професионализъм. Вертолетите Ми-14ПЛ са основните партньори на корабните дивизиони за борба с подводници, но са използвани много често при стихийни бедствия, както и при спасителни операции на море.

Успешно изпълнените задачи на море – самостоятелно и във взаимодействие с корабните дивизиони, повишават авторитета на ескадрилата сред флотската общественост. През учебната 1980-1981 г. поделението е класирано на второ място, а през 1981 – 1982 г. – на първо място сред бреговите поделения на ВМФ. Това се случва за втори път след създаването на ескадрилата през 1959 г. Първото почетно класиране е през 1970 г.

С новите вертолети са записани немалко славни страници от най-новата история на морската ни авиация. За първи път на 15 май 1983 г. е извършен групов полет от четири вертолета по маршрута Варна –

Севастопол без междинно кацане през Черно море. Целта е участие в съвместно учение на противолодъчните сили на Обединения Черноморски флот. Полетът се усложнява от неблагоприятни метеорологически условия: облачност 10/10 с долна граница 150 м. и валеж от дъжд. За участващите екипажи това е истинска професионална закалка и проверка на мъжеството и уменияето им да летят в сложни условия над море.



Вертолети Ми-14ПЛ се завръщат от полети над море. Снимка майор Валентин ГЕОРГИЕВ

През 1983 г. в ескадрилата е приет на въоръжение вертолет Ка-25ЦУ, първият ни боен корабен вертолет. Двата му газотурбинни двигателя с мощност по 990 к.с. дават възможност за достигане на скорост от 230 км/ч при максимална далечина на полета 350 км. и таван от 4000 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 във Варшавския договор, освен СССР, която притежава такъв вертолет и съответно такъв мощен военноморски ракетен ударен комплекс. В историята остават петте екипажа, които са обучени и са летели с този вертолет: първи екипаж: командир – полковник Николай

Сираков, щурман – капитан Иван Яковски; втори екипаж: командир - подполковник Тодор Иванов, щурман – капитан Банко Банков; трети екипаж: командир - майор Виктор Ценов, щурман – капитан Станчо Киров; четвърти екипаж: командир – капитан Костадин Бакалов, щурман – старши лейтенант Венцислав Дочев; пети екипаж: командир – Николай Колев, щурман – капитан Иво Симеонов. След 1990 г. Ка-25ЦУ поради редица обективни и субективни причини е изведен от строя и днес е експонат във Военноморския музей.



Вертолет Ка-25Ц като експонат във външната експозиция на Военноморския музей във Варна. Снимка автора

Започва и усвояването на вертолета Ми-14БТ (буксировчик на минни тралове). Първоначалната подготовка екипажите получават в продължение на 25 дни в учебния център на летището в Кача, тогава в СССР, днес – в Украйна. Преди това всички обучаеми завършват теоретичен курс в учебните кабинети на „Чайка”. Никой не скрива от тях, че изпълнението на тралните задачи съвместно с кораб-миночистач по принцип се смята за изключително сложен и труден вид бойна подготовка. Когато командващият тогава българските ВВС генерал-лейтенант Велков прочел доклада за хода на подготовката на флотските вертолетчици, възкликнал: „Докато четях доклада ми настръхнаха косите... Веднага да дойде най-старшият от ескадрилата и да обясни на инспектората какво правят!” Въпреки това, вертолетите Ми-14БТ са

успешно усвоени и с тях са изпълнени редица задачи съвместно с корабиминочистачи от флота. Независимо от постигнатия успех, поради ред организационни причини тези задачи са снети от ескадрилата, а със собствени сили на поделението едната от машините Ми-14БТ е преоборудвана в транспортно-десантен вертолет.

След усвояването на вертолета Ка-25ЦУ са проведени серия от полети за даване на целеуказания при осъществяване на стрелби от ударните сили на флота – бреговите ракетни дивизиони и дивизионите ракетни катери. Такива задачи са изпълнявани успешно и от екипажите на Ми-14ПЛ. Така например през лятото на 1986 г., по време на учение на ударните сили на Черно море в състава на тогавашния Обединен Черноморски флот (структура на Варшавския договор) времето се влошава рязко. Нито един самолет от участващите държави не успява да излети и да изпълни поставената задача. Във въздуха обаче безупречно действат българските морски вертолетчици с Ми-14ПЛ. Това е високо оценено от ръководството на учението, което е още едно международно признание за флотската ескадрила.

Но, както пише в спомените си един асове на поделението – о.з. полковник Николай Сираков, авиацията е такъв вид въоръжени сили, в който от триумфа до трагедията понякога има само една крачка. Слава богу, до трагедии не се достига, но са допуснати две летателни произшествия, довели до извеждането от строя на един вертолет Ми-14ПЛ и един Ми-14БТ. Изводът на опитния пилот е: „Авиационните командири от всички степени и редовият летателен състав трябва да бъдат винаги нащрек, да не допускат самодоволство и успокоение дори и тогава, когато всичко върви отлично. Те трябва постоянно да анализират, да предвиждат и да търсят къде има слаби места, къде може да се скъса веригата”.

По времето, когато командир на ескадрилата е полковник Сираков, е получена задачата за издирване на бедстващия съветски кораб „Таврия” в открито море. Полетът се осъществява в тежка метеорологична обстановка, с обилен снеговалеж и с обледеняване. Корабът е открит на 150 мили североизточно от нос Галата, с обърнат корпус, с плаващи около него празни спасителни плотове. По радиото екипажът научава, че моряците са спасени малко преди това от минаващ наблизо кораб. По-важното, разбира се, е, че през изминалите три десетилетия от създаването на морското авиационно поделение са създадени и развивани положителни традиции, изграждани са няколко поколения летателен и технически състав, които усвояват модерна за времето си бойна техника за действия в сложни условия. ОПЛЕВ става символ на мъжеството и волята да се изпълняват отговорни задачи в интерес на бойната готовност на българските ВМС, в интерес на сигурността на корабоплаването и

безопасността на населението при стихийни бедствия. През този период след майор Димитър Георгиев (1959 – 1965 г.) и подполковник Дамян Алексиев (1965 – 1966 г.), командири на поделението са: полковник Атанас Вълков (1966 – 1973 г.), подполковник Вълчо Димитров (1973 – 1980 г.), полковник Николай Сираков (1980 – 1982 г.), подполковник Тодор Иванов (1982 – 1989 г.).

Това дава основание на командването на българския военен флот през 1983 г. да планира развитието на своя морска авиация в състав: 10-12 вертолета за борба с подводници; 6-8 вертолета за борба с минната опасност, 1-2 ескадрили от изтребители-бомбардировачи или ударни вертолети. Тези планове не са осъществени. През октомври 1989 г. командният и личният състав на ескадрилата отпразнува 30-та годишнина от създаването на поделението. Издаден е юбилеен вестник „Чайка”. Преходът към изграждането на демократично общество у нас е белязан с полагането на много усилия за опазването и максималното използване на наличната материална част във вертолетната ескадрила. Над морето летят нови поколения екипажи, чиято подготовка преминава не само при сложни метеорологични, но и при тежки финансови условия. Начело на поделението застават полковник Георги Жеков (1989 – 1992 г.), подполковник Виктор Ценов (1992 – 2001 г.), полковник Александър Александров (2001 – 2003 г.), подполковник Жулиян Костадинов (от 2003 г. до сега - 2009 г.).

Екипажи от авиобазата участват в редица експерименти с новосъздадена военноморска техника и по този начин показват на практика нейните възможности. Такива са експериментите с българския радио-хидроакустически буй и със станцията „Медуза”. Такъв е и случаят с разработката на методиката за хидрологично разузнаване чрез температурен разрез на морската вода.

През 1993 г. - точно три десетилетия от жестоката зима на 1963 г., историята се повтаря. На 8, 9 и 10 март снежните бури откъсват Варненски, Русенски, Добрички, Разградски, Шуменски и Търговищки окръг от страната. Мнозина са нуждаещите се от спешна медицинска помощ – родилки, хемодиалитици. Някоя друга организация не е в състояние да се притече на помощ освен ескадрилата. В тежки условия и при непредсказуеми промени на времето са извършени евакуации на всички спешни случаи. В историята ще останат имената на подполковниците Виктор Ценов, Георги Жеков, Гено Лаловски и Николай Минчев, на майорите Иванчо Илиев, Павлин Петров, Петко Кехайов. Редом с тях остават и имената на щурманите подполковник Иван Яковски, капитан Иван Георгиев, подполковник Петър Бехов, капитан Георги Нинов, на бордните инженери капитан Иван Георгиев,

майорите Мирчо Казаков, Слави Георгиев, Андрей Петков, старши лейтенант Георги Стамболийски.

Ролята на българските ВМС като първопроходец в евроатлантическата интеграция на страната се играе и с активното участие на флотските вертолетчици. За първи път в историята на ескадрилата на 26 януари 1992 г. подполковник Константин Пехливанов извършва полет и каца върху палубата на застаналия на котва във Варненския залив американски ракетен крайцер “Монтерей”, пилотирайки вертолет СН-60В от Шести флот на САЩ. На 9 юли 1993 г. в Средиземно море, по време на съвместно учение между нашата фрегата “Смели” и американския крайцер “Дж. Даниълс” подполковник Виктор Ценов извършва излитане през деня, полет по маршрут и кацане през нощта в движение върху палубата на кораба от Шести флот. При това – задачата е изпълнена с американски вертолет СН-2Ф.

През последните години няма национално или международно военноморско учение в наши води без участието на вертолети от ескадрилата. След участието в „Бриз `96” едно от големите постижения е регистрирано по време на “Кооператив партнър`97” (22 юни – 5 юли 1997 г.). Тогава многократно е изпълнено кацане с вертолет Ми-14ПЛ върху палубата на американския десантен кораб-док “Понс”. В изпълнението на тази задача се проявяват първокласните летци полковник Георги Жеков, подполковник Виктор Ценов и подполковник Константин Пехливанов. Техният пример е последван от подполковник Минчев, майорите Петров, Василев и Пенчев, както и от младите командири на екипажи капитаните Костадинов, Савов и Фотев. Отново отлично е представянето на нашите морски летци и в “Кооператив партнър`99”, както и в “Бриз 2000”.

През 1998 г. ескадрилата организационно е преобразувана във военноморска вертолетна авиобаза. Материалната част обаче си остава същата. Какво по-добро доказателство за професионализъм и всеотдайност при изпълнение на воинския дълг от това да изцедиш до край всички заложените от конструкторите възможности на авиационната техника в интерес на бойната готовност? През 2000 г. са облетяни и въведени в строя вертолетите № 808 и № 809 след капитално-възстановителен ремонт в завод „Летец”. През 2001 г. екипаж с Ми-14ПЛ участва във военния парад в София на 6 май. Месеци по-късно вертолетчиците се отличават с отлично изпълнени задачи по време на оперативно-тактическото учение на ВМС „Есен 2001”. Преди това на авиобазата тържествено е връчено бойно знаме от тогавашния началник на Генералния щаб на Българската армия генерал Михо Михов. Тогава той открива в района на поделението паметник на загиналите през 1966 г. морски летци.

По време на съвместно учение между дивизиона патрулни кораби на Военноморска база Варна с командир капитан III ранг Николай Николов, подводницата „Слава” с командир капитан-лейтенант Камен Кукуров и вертолетната авиобаза се случва нещо неприятно. На борда на „Слава” възниква сериозен проблем в акумулаторния отсек, което налага аварийно изплаване. Нарушената радиовръзка налага два вертолета незабавно да открият „Слава”, да насочат към нея корабите от дивизиона и непрекъснато да летят над подводницата, в готовност да приемат евентуално ранени членове на нейния екипаж. Подводничарите се справят с проблема и едва тогава вертолетите напускат акваторията.

По време на следващите оперативно-тактическо учения „Черноморски страж” през 2002, 2003 и 2004 г. отново са отработени съвместни задачи с различни флотски подразделения, в това число и със силите за специални операции. Десетки часове във въздуха са посветени на взаимодействието със силите и експертите от Морската администрация и Гражданската защита, МВР и Граничната морска полиция, Военноморската болница.

Активацията на оперативната група за международно сътрудничество на черноморските държави BLACKSEAFOR през 2003 г. също не минава без активното участие на екипажите от авиобазата. През 2004 г. са изпълнени различни задачи по време на международното учение COOPERATIVE PARTNER при домакинството на българските ВМС. В историята на поделението за 2004 г. остават не само участието в парада на 6 май в София, но и осигуряването на ракетните стрелби на полигона край Шабла, ученията „Съвместни усилия” и „Черноморски страж”.

Зимата на 2005 г. отново подлага на изпитание професионализма на флотските авиатори. Те се включват активно в овладяването на бедственото положение, в което изпада Североизточна България. Отново авиобазата е същински корпус за бързо реагиране при доставката на продукти от първа необходимост и лекарства, при транспортирането на болни и родилки, при оказването на всякаква друга помощ на изпаднали в беда. Много от военнослужещите в авиобазата са наградени от областния управител и от кмета на Варна, от командващия ВМС.

Новите задачи, които изпълняват българските ВМС като равностоен евроатлантически партньор на ВМС от държавите, членуващи в НАТО, изискват не само планове, но и обновление на летателния парк. Трудно може да се поддържа професионализъм и бойно майсторство само на няколко машини в строя. Щабът на ВМС прави необходимите постъпки, но политическото решение идва по-късно. След като на “Чайка” преминават първите демонстрации на американски вертолет “Бел” – морско изпълнение, българското военнополитическо ръководство се насочва към друга оферта. На 28 януари 2005 г. е подписан договор за доставката на шест вертолета Panther AS 565 MB между българското

Министерство на отбраната и френската компания „Юрокоптер“ (покъсно броят на вертолетите бе редуциран на три). Това е първият договор за доставка на бойна техника от Франция за българските ВМС за период от около сто години след доставката на кораби, брегова артилерия, мини и боеприпаси от Франция за България в началото на ХХ век. Подписаният договор е подкрепен от допълнително споразумение, станало факт на 25 декември 2005 г., където се уточняват банковите гаранции, необходими за осъществяването на доставката. Финансирането се реализира със съдействието френската банка Soci t  G n rale. Още през м. май 2005 г. група офицери от българските ВМС посещава заводите на „Юрокоптер“ във Франция, за да се запознае с възможностите на вертолета Panther AS 565 MB. В продължение на час българският морски летец подполковник Александър Александров пилотира над Марсилия с прототип на вертолета и изпълнява многократни излитания и кацания от различни терени.

След участието на авиобазата в ученията „Бриз 2005“ и „Бриз 2006“, екипажи с вертолети Ми-14ПЛ осигуряват отново ракетните стрелби на полигона край Шабла, а през 2007 г. се включват в активацията на BLACKSEAFOR и в поредното флотско учение „Черноморски страж“.



*Военноморската вертолетна авиобаза по време на своя празник, 2008 г.
Снимка майор Валентин ГЕОРГИЕВ*

През 2008 г. започва отработването на съвместни задачи с новодоставената от Белгия фрегата „Дръзки“. И на „Бриз 2008“ се взаимодейства със силите за специални операции, подпомага се изпълнението на задачите от многонационалното корабно съединение на

море. През м. октомври 2008 г. авиобазата е потърсена за пореден път при издирване на бедстващи на море. Търсят се оцелели от потъналия украински кораб „Голстой”.

Днес българските черноморски орли отново поддържат постоянна готовност за действие на море и на брега. Постигнатите високи резултати при поредната активация на BLACKSEAFOR и на тактическото учение „Устрем” за аварийно-спасителна дейност в териториалните води на България са още едно доказателство, че поставеното преди половин век начало има своето достойно продължение, че създадените традиции се развиват и обогатяват, че морска България има и ще има и за в бъдеще своята авиация, на която може да разчита винаги.

О.з. капитан II ранг Атанас ПАНАЙОТОВ,
доктор по история

Бележка на автора: Тази статия бе публикувана в: 10 книги за Варна, Варна 2009 г., издадена във Варна през 2010 г. Затова предлагам на читателя на „Морски вестник” още три изречения за финал.

Послепис: На 9 октомври 2011 г. от 12.00 часа в Морската вертолетна авиобаза „Чайка” се състоя тържествен ритуал по приемане на първия вертолет PANTHER в състава на Военноморските сили. С доставката на тези три вертолета AS565 MB PANTHER българската военноморска авиация започна да пише нова глава от своята история. История, която догодина ще навърши точно 100 години!