



Плевенски исторически четения

Pleven Historical Readings

Регионален исторически музей – Плевен
Regional Historical Museum – Plevna

Издание Publication	Съединение и разединение Unification and disunity
Том / година Volume / year	V / 2026
Издател / държава Publisher / country	Регионален исторически музей – Плевен, България Regional Historical Museum – Plevna, Bulgaria
Автор(и) Author(s)	Д-р Симеон Цветков Simeon Tsvetkov, PhD
Институция Affiliation	Регионален исторически музей – Велико Търново Regional Museum Veliko Tarnovo
Заглавие Title	НОВИ СВЕДЕНИЯ ЗА ГИБЕЛТА НА ЛЕТЕЦА ПОРУЧИК СТЕФАН КАЛИНОВ ВЪЗ ОСНОВА НА НЕПУБЛИКУВАН ДОКУМЕНТ ОТ ДВИА ВЕЛИКО ТЪРНОВО NEW INFORMATION ABOUT THE DEATH OF THE PILOT LIEUTENANT STEFAN KALINOV BASED ON AN UNPUBLISHED DOCUMENT FROM THE VELIKO TARNOVO MILITARY ARCHIVE
Страници Pages	365–375
Постоянен адрес Permanent URL	https://plevenhistoricalreadings.eu/articles/phr-5-365/

НОВИ СВЕДЕНИЯ ЗА ГИБЕЛТА НА ЛЕТЕЦА ПОРУЧИК СТЕФАН КАЛИНОВ ВЪЗ ОСНОВА НА НЕПУБЛИКУВАН ДОКУМЕНТ ОТ ДВИА ВЕЛИКО ТЪРНОВО

Д-р Симеон Цветков

Регионален исторически музей – Велико Търново

Резюме: След края на Балканските войни нашето въздухоплаване изпада в период на застой. Трите аеропланни отделения са разформирани след демобилизацията. Оставено е само едно от тях – с малка материална част и ограничен брой персонал – което е включено в състава на Технически парк на Железопътната дружина. Така българското въздухоплаване е върнато крачка назад в своето развитие, като последиците от това се усещат през следващите години. Износената материална част принуждава инспектора на инженерните войски генерал-майор Янков да назначи на 20.12.1913 г. техническа комисия, която стига до заключението, че трябва да се поръчат 3 моноплана и 2 биплана. Освен закупените самолети, нашите авиатори построяват три самолета българска конструкция. В настоящата статия се обръща внимание на документ, свързан с причините, довели до катастрофата на самолета „Доган“, конструкция на поручик Калинов.

Ключови думи: Българска авиация; самолети; авиоконструктори; инцидент; Първа световна война.

Стефан Ганчев Калинов (**фиг. 1; фиг. 2**) е роден на 03.02.1889 г. в гр. Лясковец. Завършва Военното училище през 1909 г. с чин подпоручик, поручик от 1912 г. Той е от първата група обучаващи се във Франция български пилоти. Обучава се в Аеропланната фабрика Воазен (гр.Вилакур) от 09.05 до 11.10.1912 г.

Взема активно участие в бойните действия по време на Балканската война в състава на Първо аеропланно отделение. Със самолет „Воазен“ и наблюдател Милчо Митев изпълнява 8 бойни полета заразузнаване и бомбопускане¹.

¹ Миланов. Йордан. Въздушните войски на България през войните 1912-1945 г. С. 2008. стр. 30; 46.



фиг. 1 - 01.05.1915 г. при Панчревската юзина. По средата прав майор Ранков с брадата(X), вдясно зад него поручик Калинов(XXX) . Капитан Милков е вляво(XX). Седналият в центъра с цивилното облекло е Джовани Сабели. Архив на автора.



фиг. 2 - Поручик Калинов с Луи Блерио. София 01.06.1914 г. – Архив на автора

През Втората балканска война поручик Стефан Калинов с наблюдател поручик Димитър Сакеларов лети в състава на Трето-аеропланно отделение. На 26.06.1913 г. при прелитане със самолет „Воазен“ от Демир хисар за Радовиш принудително кацат в района на Струмица, успяват да заредят с бензин и излитат за Сандански. Във въздуха самолетът се запалва. Пилотът се приземява сполучливо, но машината изгаря. В края на юни след много преमेждия летците се добират до София.

След края на Балканските войни нашето въздухоплаване изпада в период на застой. Трите аеропланни отделения са разформирани след демобилизацията. Оставено е само едно от тях – с малка материална част и ограничен брой персонал – което е включено в състава на Технически парк на Железопътната дружина. Така българското въздухоплаване е върнато крачка назад в своето развитие, като последиците от това се усещат през следващите години.

Военновременият щат за 1914 г. предвижда, към управлението на Инженерните войски при Щаба на действащата армия (ЩДА) да има едно аеропланно отделение, допълващ аеропланен взвод и допълнително към всяка армия по едно аеропланно отделение. За този състав са нужни 48 самолета, като към дадения момент имаме само 14 бр. – 4 „Фарман“ VII, 4 „Блерио“, 2 „Албатрос“ F.II, 2 „Нюпорт“ IV, 1 „Воазен“ и 1 „Сомер“². Част от тях са силно износени и влизат за ремонт в новосъздадената Аеропланна работилница.

Износената материална част принуждава инспектора на инженерните войски генерал-майор Янков да назначи на 20.12.1913 г. техническа комисия с председател полковник Цъклев и членове подполковник Добревски, капитаните Казанджиев, Милков и Петров и поручиците Богданов и Калинов. Комисията има задача да се произнесе каква система самолети трябва да се достави за нуждите на Техническия парк³. След като са прегледани няколко варианта и най-вече въз основа на опита от предишната война, комисията стига до заключението, че трябва да се поръчат 3 моноплана и 2 биплана.

През разглеждания период освен конфискуваните турски и закупените от чужбина френски самолети, нашите авиатори построяват три самолета българска конструкция.

Първопроходец в българското самолетостроене е Асен Йорданов. С материалната подкрепа на баща си той започва да строи

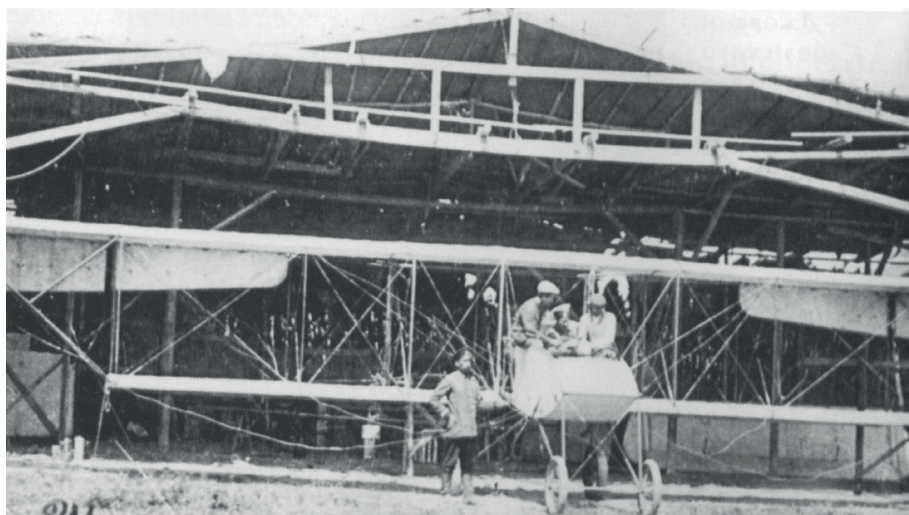
² Недялков, Димитър. Белите орли. Въздушната мощ на Царство България в Първата световна война. С. 2019. стр. 13.

³ ДВИА ф. 26, оп. 1, а. е. 47, л. 5 гр – 6.

самолет собствена конструкция. От Военното министерство е закупен двигател Argus 100 к.с., витло, воден радиатор и колела⁴. Те са от трофеен турски самолет „Харлан“. Два самолета от този модел са пленени от български войски през Балканската война, но никога не са използвани. След едногодишна работа с помощта на авиомеханика Григор Найденов самолетът е готов. Той е облетян от военния пилот поручик Гавраил Стоянов.

По същото време главният механик на Аеропланната рота Иван Каролев строи копие на самолета „Албатрос“ F.II. За разлика от оригинала на българското копие долните крила са с V-образен диедър. Самолетът се оказва сполучлив и заедно с машината на Йорданов се използва в аеропланното училище.

Третият самолет, построен в България през този период, е дело на Стефан Калинов. Заедно с механика Илия Младенов построява самолета „Доган“ (фиг. 3), който е копие на френския „Воазен“. На своя самолет конструкторът поставя немски двигател Argus 100 к.с.⁵ През 1914 г. двигателите, охладителната сис-



фиг. 3 - Самолет „Доган“. Архив на автора

тема и резервоарите на двата турски Harlan-a са демонтирани и предадени на Калинов и Йорданов, които по това време започват да строят своите самолети. Самолетът показва максимална скорост от 85 км/час и има далечина на полета 200 км⁶. Първите полети са успешни, но на 15.07.1915 г. при поредния полет самолете-

⁴ **Бориславов, Иван.** Забравена Слава. Българското самолетостроене. Ваньо Недков, 1997. стр. 27.

⁵ Това е двигателят на втория турски Harlan.

⁶ **Недялков, Димитър.** Самолетостроенето в България. София 2009. стр. 10.

тът катастрофира, като с него загива конструкторът и пасажерът му – ученикът пилот подпоручик Джинджифоров (фиг. 4; фиг. 5).



фиг. 4 - Катастрофираният „Доган“. Архив Теодор Муховски



фиг. 5 - Друг ракурс на катастрофираният „Доган“. Архив на автора

Относно катастрофата има писано доста, като някои автори са на мнение, че при рязкото слизване на самолета вторият пилот, който е седял върху дървен сандък, пада върху Калинов. Последният изпуска управлението и самолетът се разбива в земята⁷. Други пишат, че самолетът влиза в свредел и се разбива⁸. В свой непу-

⁷ Бориславов, Иван., Кирилов, Румен. Самолетите на България. Т.1. С.1996. стр. 210.

⁸ Недялков, Димитър. Белите орли. Въздушната мощ на Царство България в Първата световна война. С. 2019. стр.17. Попов, Петър. Първи крачки в родното самолетостроене. – В: Страж на родното небе, бр. 21, 1981.

бликуван ръкопис единият от очевидците Радул Милков пише следното: „На 14 юли 1915 година на вечерите – до входната врата, под голямото огледало, поручик Калинов беше се наговорил с поручик Петров – адютанта на Телеграфната дружина – да летят с „Дуган“ рано сутринта на 15 юли.

Летците бяхме всяка сутрин рано на аеродрома. Аз летях със своя „Албатрос“, Попкръстев летеше с един „Фарман 7“, Калинов вече пробваше мотора на „Дуган“ – готвеше се за летене, когато чухме да се води спор:

– Аз съм ученик пилот-авиатор и летенето за мен е интересно, а ти? – адютант на дружината! Каква поука ще изнесеш? – запитваше ученикът пилот-авиатор артилерийски подпоручик Джинджифоров. Довършвайки последните думи, подпоручик Джинджифоров се качи в самолета и зае наблюдателското си място зад поручик Калинов, сядайки върху едно съндъче, което му го подаде един от монтиорите-войници. Това стана на аеродрома, зад Централната Жел.пътна гара в София, гдето сега е Електроцентралната ТЕЦ.

Поручик Калинов излетя, зави надясно и се насочи на изток – към Подуяне. Самолетът се изгуби от погледа на летците. При излитане поручик Калинов изрече любимата си фраза: „Хайде, птичко!“ Той беше стигнал вече 600 метра височина.

След десетина минути се чуваше връщането на самолета и, минавайки софийските гробища, самолетът се насочи стремително надолу, от височина 300 м, и няколко момента след това заслиза в спирала и като намали височината на стотина метра, изравни се хоризонтално за момент и започна пак спиралообразно слизание към земята, удари се в земята с голям трясък и се разруши. Отдалеч виждахме само една купчина от развалини, под която двамата авиатори бяха мъртви....

Дойдоха и следствените власти. За нас – летците, се беше вече оформило едно мнение – за причината на катастрофата, а това наше мнение беше подсказано и от начина, по който „Дуган“ беше започнал да слиза. Сигурно беше, че поручик Калинов, без да предупреди пътника си подпоручик Джинджифоров, че стръмно ще спусне – за слизание, пътникът, изненадан от внезапното стръмно спускане на самолета, неволно се сдрусал върху гърба на пилота Калинов, а двамата заедно са легнали върху лоста за управление на самолета и не по тяхно желание – съвсем естествено – дават команда на самолета за вертикално слизание – с печалния резултат...Все пак, причина беше и малкото сандъче, върху което седеше пътникът, че то беше свободно движущо, а не здраво

прикрепено седалище“⁹.

Спомените, писани от Милков малко преди да почине, са единственото свидетелство на пряк очевидец. Вероятно те лягат в основата на изследванията, посветени на българската авиация и последните 60 години са масово тиражирани.

Наскоро в ДВИА бе открит един документ, който хвърля нова светлина за катастрофата. Това е рапорт № 6 от 06.08.1915 г. на оръжейния техник в 17 пехотен полк.

„Поверително
До командира на полка

Тук
Рапорт

Донасям Ви, господин Полковник, че на 14 юли т.г. към 6 часа след пладне посетихме аеродрума на аеропланната дружина в ст. София, с техника от 8-ми Артел. полк Таласъмов. Най-напред се доближихме до ангаря, гдето беше аеропланът „Дуган“, изработен от покойния поручик Калинов, там беше покойният с един от техниците на дружината, с когото извършваха поправки по него. От повърхностния преглед на казания „Дуган“ забелязох, че жиците, които служеха за съединения разните части на аероплана, са заливани в краищата с калай. От киселината, сложена при заливката в изобилие върху жиците, последните бяха ръждясали при заливките и изглеждаше, че спаялната маса беше проявила своето действие върху метала на жиците, от гдето тяхната здравост е ослабнала, за което предупредих покойния, че жиците са слаби при спойките и не са сигурни да издържат предполагаемата се обтегнатост, тъй като при запояването е посипвано в изобилие киселина, която разяжда и ще разяде метала на жиците и последните изгубват от своята издържливост в обтягане, обаче той ми заяви, че е сигурен в издържливостта им, като сподели, че издържала всяка жица на 600 кг. Предупредих го, че опитът ще Ви покаже истинността на моето твърдение. Освен това съединителните регулярни витла на жиците бяха от разни величини, които по издържливост нямаха общност.

При преглеждането аероплана комбинация на единия техник един подофицер притегляше жиците на лявата плоскост с цел да даде известна наклонност на плоскостите, за да се получи по-го-

⁹ Милков. Радул. Биографии на първите бойни летци – основоположници на българската военна авиация през Балканската война срещу Турция, 1912-1913 г. София 1961 г. стр. 50-51. Машинопис. Съхранява се в ДВИА инв.№3207.

ляма стойкост в въздуха. В това време се приготвяваха в дружината за известен полет с един „Албатрос“, същият техник почна да изпитва машината му, а 2-да офицерите заеха своята работа, ний бяхме свободни.

Когато наново минавахме покрай аероплана, забелязах на лявото крило, което подофицерът притягаше жиците, две от тях бяха се скъсали, което идваше да повтори и казаното от мен, по-неже бяха заети не можах да посоча действителността на твърдението ми.

Тук жиците се късаха само от натегането за изравнение на плоскостите, без да има онова съпротивление и обтегнатост на последните, когато те се намират в въздушното съпротивление, където обтегнатостта може да бъде двойно и повече по голяма, от тая за изправяване подпълността на плоскостите.

Като Ви донасям за горното, изказвам мнение да се вземат предвид при обработката на аероплани в дружината, освен изпитваемостта върху всички детални части на тях, по отношение на издържливост и обработка ще и следующото: 1) Обтегнатостта на жиците, съединяващи разните части на аероплана да бъде равномерно разхвърлена по жиците; 2) Съединителните регулярни витла за жиците да бъдат от еднаква големина и издържливост и 3) При заливането краищата на жицата с калай да не се поставя в изобилие киселина и не се бърза с охлаждането.

Орж. Техник: Я. Абаджиев
Оригинал. Ръкопис¹⁰

Както се вижда от документа, още при сглобяването на самолета е допусната техническа грешка, която довежда до умора на метала. В спомените на Радул Милков като очевидец наблюдавайки от земята завръщането на машината, „самолетът се насочи стремително надолу, от височина 300 м и няколко момента след това заслиза в спирала“. Тук Калинов е натиснал принудително самолета в пикиране, след което го изкарва в хоризонтален полет на 100 метра височина, както споменава Милков, „изравни се хоризонтално за момент и започна пак спиралообразно слизане към земята, удари се в земята с голям трясък се разруши“. Изхождайки от рапорта на Абаджиев, може да се предположи, че по време на първото пикиране обтегачите на крилата са започнали да се късат вследствие от голямото натоварване. Изведен самолетът в хоризонтален полет, движещ се с максимална скорост и

¹⁰ ДВИА ф. 40, оп. 2, а. е. 1114, л. 195-196 гр.

останал без обтегачи, той просто се е разрушил във въздуха, след което се е разбил в земята, погребвайки двамата летци. Допълнителна причина за разрушаването на самолета се явяват и крепежните елементи – болтовете – които пак според Абаджиев са били с различни размери и от различни видове.

Две седмици по-късно самолетът на Йорданов изпада в идентична ситуация. Незатегнатите стоманени възжета едва не довеждат до катастрофа.

Гибелта на Калинов е отразена и в пресата. Списание „Аз знам всичко“ (фиг. 6; фиг. 7; фиг. 8) съобщава, че „вследствие повреда на мотора аеропланът падна“¹¹.

Смъртта на летците Калинов и Джинджифоров бързо е забравена, тъй като по това време текат последните преговори за присъединяване на България към Централните сили. От Балканските войни са изминали едва две години. За окончателната ориентация на България решаваща се оказва погрешната оценка на нейното военнополитическо ръководство за скорошен завършек на войната с победа на Централните сили. Под въздействието на субективните си предпочитания то не може да оцени реално обстановката, което определя съдбоносното му решение за нарушаване на възприетия неутралитет и за намеса във войната. С подписването в началото на септември 1915 г. на съответните договори и конвенции България се присъединява към Централните сили.



фиг. 6 - Сп. „Аз знам всичко“ статията за катастрофата.

На заглавната страница е поместена снимка на поручик Калинов, който е седнал в самолет „Фарман VII“, който грешно е определен като „Доган“. Архив на автора

¹¹ Сп. „Аз знам всичко“ бр. 39 от 26.07.1915 г.

СМЪРТНИТЪ ОСГАНКИ НА АВИАТОРИТЪ.



Отъ дома на поручикъ Калиновъ, смъртнитъ останки на трагично загинали-
тъ авиатори, поручицитъ Калиновъ и Джинджифоровъ, бѣха носени до ка-
тедралата „св. Недѣля“ отъ тѣхни другари, офицери-авиатори,

АЗЪ ЗНАМЪ ВСИЧКО

СТРАНИЦА 1

ПОГРЕБЕНИЕТО НА ЗАГИНАЛИТЪ АВИАТОРИ.



Офицеритъ-авиатори носятъ конचितъ съ труповѣтъ на загиналиитъ поручици-авиатори Калиновъ и Джинджифоровъ.



Щастливото съ илюминатъ.



Щастливото съ покритата въ трауръ перка.

На трагично-за-
гиналитъ, при из-
гнание, служе-
бни си азъ а-
виатори, поручи-
цитъ Калиновъ и
Джинджифоровъ,
бѣ устроенъ тър-
жественно погре-
бение. Начело на
погребането не-
двие се носить
покривкитъ на
дига кончета и
надъ всѣки единъ
отъ тѣхъ нѣтъ
отсечумена пер-
ка на аероплава.
Една перка отъ
аероплава, обвита
въ трауръ, но-
сить войници



Останкиятъ на разбития аероплава. Подъ тѣхъ — труповѣтъ.

прѣтъ самитъ кон-
чети. Военни офи-
цери се мина
на погребението,
прѣдани съ чер-
ни джиги. Хил-
дентъ парлъ се
бѣ стовѣлъ на
отдаде заслуже-
лата почтъ на
загиналитъ, при
погребението на
много бѣлоха от-
дадени и устано-
вениятъ военни по-
чести и пушечни
салюти. Давае
уболюо снимки
отъ погребението
на загиналитъ да-
на войни и офиц-
ери-авиатори.

фиг. 7,8 - Сп. „Аз знам всичко“ статията за катастрофата. На
заглавната страница е поместена снимка на поручик Калинов, който е
седнал в самолет „Фарман VII“, който грешно е определен като „Доган“.
Архив на автора

NEW INFORMATION ABOUT THE DEATH OF THE PILOT LIEUTENANT STEFAN KALINOV BASED ON AN UNPUBLISHED DOCUMENT FROM THE VELIKO TARNOVO MILITARY ARCHIVE

Simeon Tsvetkov, PhD

Regional Museum VelikoTarnovo

Abstract: After the end of the Balkan Wars, our aviation fell into a period of stagnation. The three airplane detachments were disbanded after demobilization. Only one of them is left – with a small material part and a limited number of personnel – which is included in the Technical Park of the Railway group. Thus, Bulgarian aviation was taken a step back in its development, the consequences of which were felt in the following years. The worn out material part forced the Inspector of the Engineer Troops, Major General Yankov, to appoint a technical commission on December 20, 1913, which concluded that 3 monoplanes and 2 biplanes should be ordered. In addition to the purchased aircraft, Bulgarian aviators built three aircraft of their own design. This article draws attention to a document related to the reasons that led to the crash of the “Dogan” aircraft, designed by Lieutenant Kalinov.

Keywords: Bulgarian aviation; airplanes; aircraft designer; incident; World War I.

д-р Симеон Цветков

Уредник

Отдел „Етнография“

Регионален исторически музей – Велико Търново

гр. Велико Търново, ул. Христо Караминков №19

E-mail: durendal@abv.bg

ORCID 0000-0002-3534-7376