Воздушная оборона г. Баку в 1918 г.



Летом 1918 г. Бакинской школе морской авиации выпало на долю развернуться в мощную боевую единицу и вынести на своих плечах большую работу по воздушной обороне г. Баку от осаждавшей город турецкой армии. Различные волнения, националистические выступления против Советской (как русской) власти, контр-революционная работа татарской партии «Мусават» и действия отдельных разбойничьих отрядов заставили еще в апреле 1918 г., согласно приказа Ревкома г. Баку, выделить два боевых отряда. Первый был расположен в г. П.-Петровске и состоял из двух гидро-самолетов. На долю этого отряда выпала задача по охране береговой линии, а также участие в экспедициях красных войск в горы для усмирения восстаний горных племен. Самолетам часто приходилось залетать далеко вглубь суши. В помощь этому отряду позже (в начале июня месяца) был образован воздушный пост в г. Дербенте из одного самолета. Второй отряд расположился на о. Сара, под г. Ленкорань, и состоял из трех аппаратов. Командовал отрядом охотник флота ученик-летчик Кропотов—ценный работник и весьма цельный человек, растрелянный белыми в сентябре 1919 г. На отряде лежала задача защищать границу до р. Астары, охранять побережье и помогать отрядам красных войск, которые защищали Муганъ от наступления турецких войск, а также огромная морально-политическая работа: налеты на разбойные татарские села, разгром бомбами с аппаратов плотин, сделанных на р. Астаре, дабы не допустить воды на рисовые поля русских крестьян, и т. п. Отряд принял название «Саринской боевой воздушной базы» и сыграл огромную роль в жизни края. На гидро-самолетах типа «М. 9.» (мотор Сальмсон 150 с.) был совершен целый ряд перелетов в Баку, Сальяны и на р. Куру, на которой тогда действовали турецкие пароходы.

Школа не прекращала учебно-полетной части и энергично подготовляла и выпускала новых морских летчиков, которых тотчас после экзамена рассылали по отрядам.

Чувствовался недостаток в опытных боевых летчиках, т. к. у летного состава боевой практики не было. Зато штат механиков был весьма удачен, так как основное ядро его составляли бывшие механики воздушных дивизионов Балтийского моря—участники кампании 1914—18 г. г. Не хватало боевого снабжения: пулеметов, бомб, стрел и т. п. Развитие военных действий, приближение турецких войск и обозначение фронта в 150—200 верстах от Баку по направлению к Тифлису, потребовали создания авангардного отряда, который быстро развернулся и действовал с озера Аджи-Кабулъ и состоял из двух аппаратов М. 9. с наиболее опытными морскими летчиками. Особенно следует отметить работу летчиков этого отряда, которым приходилось часто залетать вглубь суши над гористой местностью на 200 верст и более. Тогда-же (июнь 1918 г.) в самом Баку был образован Бакинский отряд из оставшихся боевых аппаратов. Вся организация морской авиации была выделена в боевой воздушный дивизион Каспийского моря, с сохранением школы, как подчиненной части. К концу июля турки приблизились к г. Баку и Аджи-Кабульский авангардный отряд принужден был вернуться после более чем месячной боевой работы в тяжелых условиях в Баку обратно.

С 30 июля началась воздушная оборона г. Баку, продолжавшаяся в течение полутора месяцев. Турецкие войска стояли в 15, а в некоторых местах фронта и в 8 верстах. В течение первой недели штурма города когда турки пытались сгоряча захватить город налетом, с морского аэродрома с 4 час. утра и до поздней ночи, вылетали летчики на аппаратах всех систем, не считаясь с принадлежностью аппаратов тому или иному летчику. Производили разведки, исполняли поручения штаба, сбрасывали бомбы, стрелы, корректировали стрельбу судов флотилии и сухопутных батарей, фотографировали, обстреливали неприятельские позиции из пулеметов и т. д. Отдыхали, пока производились починки, спали под крыльями аппаратов. Школьные полеты были прекращены и даже изношенные аппараты М. 5 были пущены в дело. На них смелыми боевыми полетами самостоятельно-летающие ученики заслужили звание морских летчиков и летали наравне со своими старшими товарищами и инструкторами. Часто приходилось залетать вглубь суши и на небольшой высоте. Особенно удачным оружием оказались стрелы, которые удобно было сбрасывать на массовое расположение турецкой армии, так как ее сопровождало несколько десятков тысяч разбойников, жаждавших поживиться при взятии богатого города.

Каждому приходилось летать по два—три раза в день. Всего было сброшено более 600 пудов бомб и весь запас стрел (около 100 пудов). Мастерские были закрыты, и вся команда, вплоть до кока (повара), исключая только аэродромный персонал Красного дивизиона, была отправлена на сухопутный фронт, где в течение всей обороны находились в окопах под командованием трех морлетов. Общий дружный подъем, горячая боевая работа объединила всех. Нечего и говорить, что не могло обойтись без жертв. На сухопутном фронте из числа команды дивизиона было несколько убитых и много раненых, в том числе и три морских летчика. Воздушные потери были таковы: 8 августа был сбит и принужден сесть на сушу на аппарате М. 9. морской летчик Сахаров, кончивший школу накануне начала обороны, с авиационным механиком Эрнестом Гидриком-героем многих воздушных боев Балтики. Морлету Сахарову было дано задание: сфотографировать расположение турецких тыловых позиций и ст. Алят в 60 верстах от Баку. 22 сентября он скончался в турецком Елизаветопольском госпитале после ампутации ноги. Механик Гидрик умер в плену через четыре дня после падения. 1-го сентября из самолета М. 5 (мотор Рон) выпали морской летчик Тараканов и механик Каспийн, сбитые прицельным огнем турецких бата-

рей над самим городом Баку. Тараканов, также как и Гидрик, принадлежал к храброй семье механиков-балтийцев и о его доблестях ходят до сих пор легендарные рассказы. 15-го сентября, в день падения Баку, морским летчикам Депу и Огородникову было задание перелететь на двух самолетах «Фарман 30» через Каспийское море в Красноводск. Летчик Деп погиб в этом перелете вместе с наблюдателем Коцаяровым, а Огородников, хотя летел без компаса и в крайне невыгодных условиях, благополучно опустился в 40 верстах от Красноводска на север.

Следует также упомянуть о совершенном 1 августа перелете в Энзели по поручению командования флотилии морскими летчиками Брызгаловым и Брилинским. В виду падения города, несмотря на ночь и сильный морской ветер, который поднимал большую волну, в 2 часа ночи 15-го сентября всем аппаратам пришлось срочно улететь на о. Наргень, как временную базу. Оставлено было только пять негодных «пятерок».

Следует отдать должную дань личному героизму энергии, умелой распорядительности начальника дивизиона и школы, морского летчика А. А. Степанова (расстрелян в 1919 г. финскими белогвардейцами), который, побуждая других к неустанной полетной работе личным примером, показал необходимую в тот момент храбрость и находчивость. Не умея сам летать, будучи только учеником-летчиком-посадочником, он 1 августа, взяв запас мелких бомб и стрел, на самолете М. 5 поднялся и полетел на сушу на расположение турецких войск. Сбросив стрелы и бомбы, через некоторое время с высоты более 1000 метров сделал довольно верно спираль и сел невдалеке от школы. Этот полет был засчитан, как самостоятельный вылет с выполнением боевого задания и является вероятно, первым по своему исключительному героизму летчика в истории авиации. Последующие умелые боевые полеты принесли тов. Степанову звание морского летчика.