

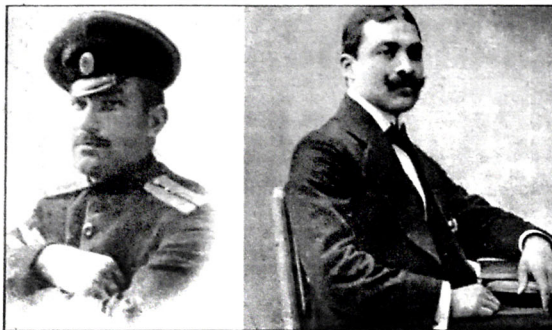
# Летчики-азербайджанцы в годы Первой мировой войны

Первая мировая война стала местом рождения массового применения авиации в боевых действиях, авиационной борьбы и самой Истребительной авиации как таковой, ибо до 1914 года разделения авиации по типам самолетов практически не существовало.

За четыре года войны авиация прошла путь от единичных аэропланов до крупных воздушных соединений, а единичные стычки в воздухе с обстрелом неприятельских аэропланов из личного стрелкового оружия перешли в ожесточенную целенаправленную борьбу с вражеской авиацией. На многих театрах военных действий, прежде всего на Западном, Восточном и Итальянском, авиация стала обязательным фактором проведения боевых операций, воздушные бои велись с большим размахом. Именно в годы Первой мировой войны появились и сам неофициальный термин "ас", которым сначала именовали летчиков с большим количеством боевых вылетов, затем - одержавших хотя бы одну воздушную победу, а в 1915 или в 1916 годах во Франции асами стали именовать летчиков, одержавших 5 и более воздушных побед. Постепенно такой критерий распространился и в других странах.

В Первую мировую войну был сбит в воздушном бою первый самолет: 5 октября 1914 года экипаж французского "Буазен-3" (пилот Жозеф Франц, наблюдатель Луи Кено) над южной Бельгией атаковал и сбил огнем установленного на борту пулемета немецкий "Авиатик" (пилот Вильгельм Шахтинг и наблюдатель Фриц фон Цанген погибли). Через год появился и первый ас - им стал француз Адольф Перу, сбивший в июне 1915 года свой пятый германский самолет.

Говоря об асах Первой мировой войны, необходимо иметь в виду, что методика подсчета воздушных побед и система их учета только зарождалась, единого подхода к ним не было, довольно долго учет воздушных побед носил неофициальный характер. Как правило, не



было разделения личных и групповых побед, часто вместе учитывались сбитые и поврежденные самолеты противника, уничтоженные аэростаты засчитывались наряду с сбитыми самолетами, иногда в число побед включались даже "принужденные выйти из боя". О продуманной системе подтверждения воздушных побед речь вообще не шла. К тому же пропаганда всех воюющих держав превозносила своих летчиков-истребителей, зачастую приукрашивая их достижения. Поэтому определить истинное количество побед невозможно.

В годы Первой мировой войны в боевых действиях принимали участие и летчики-азербайджанцы. В частности, речь идет о первых азербайджанцах-авиаторах - Фаррух-ага Гаибова и Али-беке Вердиева.

Фаррух-ага Гаиров родился в 1893 году в селе Гырах-Салахы Газахского уезда. Окончив сельскую русско-азербайджанскую школу, он по совету своего родственника генерала Алиага Шихлинский поступил в Тифлисский кадетский корпус, который окончил с отличием, а затем поступил в Константиновское артиллерийское училище в Петербурге.

Здесь молодого офицера за прилежание и успехи в стрельбе награждают золотыми часами фирмы "Буре" с дарственной надписью: "Юнкеру Фаррух-ага Гаирову, 1913". По окончании училища Ф.Гаиров был направлен в августе 1913 г. в 1-й Кавказский армейский корпус и назначен младшим офицером.

Первую мировую войну Ф.Гаиров встретил на Кавказском фронте. С первых же дней молодой по-

ручик зарекомендовал себя как бесстрашный воин. Ранение на третьем году войны - 7 ноября 1914-го привело его в лазарет Мусульманского благотворительного общества, а после лечения он вернулся на передовую.

В феврале 1916 года Ф.Гаиров был направлен на Западный фронт и прикомандирован к эскадре воздушных кораблей. Он неоднократно совершал дерзкие рейды в тыл противника, бомбя вражеские позиции.

12 сентября 1916-го Ф.Гаиров по заданию штаба Западного Фронта в составе экипажа четырехмоторного тяжелого бомбардировщика "Илья Муромец №16" совершил налет на позиции 89-й резервной дивизии противника в районе Борун под Вильно. Несмотря на ураганный огонь зенитных полевых батарей, экипаж, действуя решительно и смело, нанес противнику ощутимый урон.

В момент бомбардировки "Илья Муромец" был атакован четырьмя истребителями противника, из которых два были типа "Альбатрос" и два типа "Фоккер". Несмотря на превосходство противника, экипаж сбил три немецких истребителя, но и сам погиб в неравном воздушном бою. На следующий день после боя немецкие летчики сбросили листовки с сообщениями о героической смерти экипажа.

Погибшие были похоронены с военными почестями германскими военными. Это один из редких в мировой военной истории случаев почтения к воинской доблести противника. За проявленный героизм Ф.Гаиров был посмертно представлен к ордену Св.Георгия 4-й степени.

Выдающийся военный

деятель Азербайджана Алиага Шихлинский писал: "В мировую войну 1914-1918 гг. первым военным летчиком-азербайджанцем был Фаррух Гаиров. Он поступил в отряд крупных самолетов и вошел в состав экипажа "Илья Муромец 16". В первый же свой вылет Ф.Гаиров разрушил очень важный в стратегическом отношении мост через Неман и этим самым задержал перевозку немецких войск и различных грузов 12 сентября 1916 г. группа наших самолетов совершила налет на ближайшие тылы немецких позиций на Виленском направлении. Они завязали воздушный бой с самолетами противника. Немцы, заметив своего опасного врага, ворвались в строй наших самолетов и отделили "Илью Муромца 16". Целый час доблестный экипаж "Илья Муромца 16" выдерживал неравный бой с 4-мя немецкими самолетами. Ф.Гаиров нанес немцам значительные потери. Наконец, одному из "Альбатросов" удалось вызвать пожар на "Илье Муромце 16", и он, объятый пламенем, упал вниз. Весь экипаж сгорел".

Могила экипажа была обнаружена спустя много лет на восстановленном уже в наше время немецком кладбище у деревни Борун, Республика Беларусь. На этом месте был поставлен памятник. В 1971 году главный маршал авиации П.Кутахов был избран депутатом Верховного совета СССР от Казахского-Таузского избирательного округа. При его содействии на родине героя был установлен в качестве памятника истребитель "МиГ-15" с мемориальной табличкой: "Памяти первого азербайджанского летчика Фаррух-аги Гаибова".

В годы первой мировой войны с авиацией была связана деятельность Али бека Вердиева, одного из первых азербайджанских инженеров-авиаторов. А.Вердиев окончил Елизаветпольскую гимназию, а затем Горийскую учительскую семинарию, в 1910 году отправился в Париж, где учился в политехническом институте.

Получив профессию инженера-механика,

А.Вердиев специализировался на ремонте авиационных транспортных средств. Работая на авиатранспортных предприятиях Франции, он проявил большой интерес к авиации. После начала первой мировой войны работал инженером-механиком.

В 1916 году А.Вердиев прошел курс обучения в школе авиации, а в дальнейшем и высшего пилотажа в Париже. Среди документов А.Вердиева наибольший интерес представляет "Свидетельство Международной Федерации авиации Франции о присвоении звания летчика-авиатора", датированное 22 июня 1916 г.

Руководство школы обратило внимание на способного слушателя, и он был оставлен на курсах, где вел занятия по пилотажу среди русских курсантов. В это же время А.Вердиев участвовал в испытаниях самолетов новых конструкций в качестве инструктора.

После провозглашения независимости Азербайджана в 1918 году А.Вердиев возвратился в Баку, где работал инженером-механиком. Установившийся в 1920 году советский режим нуждался в специалистах, и в 1923 году А.Вердиев вошел в состав делегации, командированной в Лион на промышленную выставку с целью закупки станков для текстильной промышленности.

С началом Великой отечественной войны А.Вердиев был направлен на работу в Госплан АзССР, где в 1953-57 гг. занимал должность старшего инженера отдела материальных балансов.

Даже находясь с 1957 года на пенсии, он принимал самое живое участие в работе своего коллектива. Материалы А.Вердиева были переданы в музей его дочери Нурией Ханум, которая позднее жила в Крыму.

Как видим, по-разному сложились судьбы первых азербайджанских авиаторов Фаррух-ага Гаибова и Али-бека Вердиева. Но их жизненный путь стал примером высокого профессионализма, трудолюбия, верного служения Родине.