

УНИКАЛЬНОЕ ФОТОНАСЛЕДИЕ ДВУХ МИРОВЫХ ВОЙН

ФУАД АХУНДОВ

Продолжая авиационную тематику предыдущего выпуска («Рыцари Первой мировой»), хотелось бы познакомить читателя с довольно интересным наследием, оставленным Баку двумя мировыми войнами, – уникальной коллекцией аэрофотоснимков города, сделанных в самые драматичные периоды европейской и общемировой истории прошлого столетия. Как сами

снимки, так и предпосылки их возникновения позволяют приподнять завесу над еще одной малоизученной страницей бакинской истории. Не менее интересными в этом контексте представляются судьбы людей, благодаря которым появилась эта фотохроника. Именно этой удивительной истории в лицах, событиях и фотографиях посвящается предлагаемая публикация.

Аэрофотоснимок, запечатлевший Баку со стороны моря из коллекции В.Л.Корвина-Кербера. Летаящая лодка М-5. Из таких гидропланов производились аэрофотосъемки Бакинской офицерской школы морской авиации (БОШМА).



КОРОЛИ МОРЯ И ВОЗДУХА

Современному поколению бакинцев, как, собственно, и представителям старшего поколения, сложно представить, что сто лет назад у только освоенного Бульвара, протянувшегося от бывшего дома Мирбабаева (ныне ГНКАР) до синематографа «Феномен» (ныне Государственный театр кукол), в воздух взмывали гидропланы Бакинской офицерской школы морской авиации (БОШМА). Основанная в разгар Первой мировой войны, БОШМА стала первым в своём роде учебным заведением в регионе, готовившим военных летчиков-гидропланеристов. Именно их пресса тех лет восторженно назовёт «королями моря и воздуха».

Причин для появления столь необычного военного учебного заведения и размещения его в Баку было несколько. Первая мировая война, начавшаяся 1 августа 1914 года, стала войной новых технологий. Так, если на суше это были пулемёты, колючая проволока, газы, танки и аэропланы, активно использовавшиеся практически всеми воюющими сторонами, то на море своеобразной козырной картой Германии становятся подводные лодки. Россия, имевшая преимущество над всеми остальными державами в воздухе, решает ответить ударами по неприятельским судам с воздуха. Таким образом, возникает идея использования в военных целях гидропланов. В этой



Торжественное открытие БОШМА, 22 ноября 1915 года.

связи Высочайше уполномоченный российской авиацией Великий Князь Александр Михайлович отмечал: «...положить прочное начало создания в России военного воздушного флота – задача несравненно более важная, чем усиление морского Флота одним минным крейсером».

При непосредственном участии очень деятельного Великого Князя 28 июля 1915 года в Петрограде открывается Гутуевская офицерская школа морской авиации. Однако неблагоприятные погодные условия Балтийско-

Фотоаппарат и аэрофотоснимок В.Л.Корвина-Кербера, запечатлевший Набережную и прилегающую к ней застройку городского центра (1917-1918гг.).





Преподаватели и инструкторы БОШМА

го моря не позволяли вести обучение морских лётчиков в зимнее время. Для круглогодичного обучения гидропланеристов требовался хорошо оборудованный и незамерзающий порт. Выбор пал на Баку.

Баку времен первого Нефтяного Бума (1872-1920 гг.) был не только признанным индустриальным, техническим и культурным центром, но и крупнейшим портом Российской Империи. Так, по данным 1907 года, грузооборот порта Баку (224 млн. пудов в год) более чем вдвое превосходил аналогичные показатели портов Одессы и Риги (по 120 млн. пудов каждый). К началу Первой ми-

ровой войны Бакинский порт ежегодно перерабатывал свыше 340 миллионов пудов грузов, в то время как Петроградский – лишь 216,5 миллионов пудов. Если учесть, что население Баку в то время составляло 215 тысяч жителей, то показатель более чем впечатляющий.

Неудивительно, что уже 18 сентября 1915 года Великий Князь Александр Михайлович издаёт приказ «...открыть в Баку на зимнее время Отделение Петроградской ОШМА под наблюдением капитана 1 ранга в отставке Андрея Александровича Яновича, одного из деятелей г. Баку, и уведомить о том администрацию Бакинского военного порта с целью оказания капитану 1 ранга Яновичу самого широкого содействия».

Огромную роль в оснащении школы морской авиации сыграла Бакинская городская управа в лице её руководителя Мамеда-Гасана Гаджинского. Выпускник Петербургского технологического института, М.Гаджинский сыграл одну из ключевых ролей в разбивке Бакинского Бульвара несколькими годами ранее. Именно под его руководством для школы морской авиации выделяется Каменная пристань (территория нынешнего Яхт-клуба). Здесь выстраиваются пять ангаров с брезентовым покрытием и два специальных спуска. Чуть позже в распоряжение БОШМА будет предоставлена и расположенная рядом Старотаможенная пристань (нынешний теннисный клуб) с двумя ангарами и дополнительным спуском.

Наряду с М.Гаджинским деятельное участие в обустройстве школы приняли командир Бакинского порта контр-

Две летающие лодки М-5 после полёта на Старотаможенной пристани. Фото из альбома В.Л.Корвина-Кербера.





Аэрофотоснимки Баку 1917-1918 годов из коллекции В.Л.Корвина-Кербера: вид на Баку с востока.

адмирал Евгений Владиславович Клюпфель и начальник Бакинского торгового флота Данилов. Во главе школы морской авиации, организованной под эгидой Генерального штаба Военно-морских сил и Департаментом авиации, становится капитан I ранга Андрей Александрович Янович.

Торжественное открытие Бакинской офицерской школы морской авиации состоялось 22 ноября 1915 года. Вслед за религиозным освящением и поднятием флага состоялся строевой смотр, а затем на глазах у затаившей дыхание публики из ангаров спускаются на воду два гидроплана и совершаются показательные полёты над городом. Ведущая бакинская газета «Каспий» восторженно писала: *«Плывя по волнам, морской самолёт взлетает, как волшебная летучая рыба, ощущая себя королём и моря, и воздуха. Это было великолепное зрелище!»*

В непродолжительный период персонал БОШМА доводится до 160 человек. Часть школьных помещений располагалась в роскошном особняке Мир-Таги Мир-бабаева (ныне ГНКАР). За годы существования школы здесь были подготовлены 40 офицеров и 17 нижних чинов, выпущены 20 лётчиков.

Примечательно и то обстоятельство, что во время трагических мартовских событий, учинённых Бакинской коммуной во главе со Степаном Шаумяном, БОШМА была единственной точкой на карте города, не контролируемой большевиками и дашнаками. Как вспоминал впоследствии очевидец этих событий адвокат Б.Байков, *«...одна лишь морская авиационная школа не только не разделяла плана большевиков, но и была определённо настроена против этого плана, что до известной степени смущало большевиков»*.

О том, во что реально вылились эти планы, куда как более красноречиво напишет Антон Иванович Деникин в книге «Очерки русской смуты»: *«Большевистский перево-*

рот в Баку сопровождался неслыханными зверствами, когда был вырезан целый мусульманский квартал...». В этой ситуации офицерский и курсантский состав БОШМА наотрез отказывается участвовать в этнической бойне. Лишённая централизованного командования и финансирования, школа всё ещё располагала достаточным количеством вооружения, летательных аппаратов и горючего, чтобы постоять за себя и быть в стороне от кровавых событий, развязанных дашнаками при поддержке большевиков. Такова была позиция русской военной элиты.

Увы, Бакинская офицерская школа морской авиации прекратила своё существование в сентябре 1918 года. При отступлении британского корпуса генерала Лионела Денстервилля все гидропланы и ангары были сожжены. Лишь лётчики П.Е.Депп и М.М.Огородников пытались перелететь на восточное побережье Каспия на двух «Форманах» (единственный тип гидропланов, способный осуществить

Вид на Бакинскую Крепость (Ичери Шехер) и прилегающую к ней застройку с севера (1917-1918 гг.).





Вид на Набережную и центр Баку. Аэрофотоснимок из коллекции В.Л.Корвина-Кербера (1917-1918 гг.)

дальний перелет над морем). Павел Депп при этом погиб, а Огородников долетел до Красноводска.

Так завершилась история уникального военного учебного заведения, первого в своем роде на Кавказе и одного из первых в Российской Империи. В советский период история школы была предана забвению на долгие десятилетия. И только уникальные снимки школы, её ангаров, гидропланов, курсантов и преподавателей, случайно обнаруженные автором этих строк в Центральном государственном архиве кинофотодокументов АР более десяти лет тому назад, позволили пролить свет на историю морской авиации в Баку.

Вместе с тем БОШМА оставила удивительное наследие, значимость которого по прошествии столетия трудно переоценить – уникальную коллекцию аэрофотоснимков Баку периода 1916-1918 годов. Подобного рода фотографиями с высоты птичьего полёта в то время мог похвастать далеко не каждый европейский город. В Баку же усилиями лётчиков-гидропланеристов создаётся богатейшая фотохроника, запечатлевшая город с самых разных точек и видов. Вглядываясь в аэрофотоснимки столетней давности, нельзя не признать, что Баку в начале прошлого века уже был сложившимся Сити.

Причина появления столь необычной коллекции довольно проста: одним из элементов обучения курсантов БОШМА было производство аэрофотосъёмки. При этом

не будем забывать, что сами гидропланы, или «летающие лодки», как их тогда называли, представляли собой почти игрушечные деревянные строения, нередко переворачивавшиеся и терпевшие крушения в момент приводнения. Примитивной и далёкой от совершенства была и оптика, которой делались аэрофотоснимки. Тем не менее, многие из фотографий курсантов школы морской авиации и сегодня удивляют чёткостью, выразительностью, грамотно найденным ракурсом и нескрываемой любовью к этому новому и подчас весьма рискованному делу.

Интересной деталью является и то, что наряду с пристанями, ангарами, спусками, складами, мастерскими, гаражом и кают-компанией Бакинская Городская управа предоставила в распоряжение БОШМА целое судно «Али-Абад». Здесь был организован лазарет, аптека, главной же примечательностью шхуны становится первоклассная фотолаборатория, где проявлялись, печатались, анализировались и архивировались те самые виды Баку с воздуха, которыми вы вправе сейчас гордиться.

Однако за любым инновативным процессом стоят не только и не столько технические средства, сколько люди, его осуществляющие. В этой связи хотелось бы остановиться на очень яркой и незаурядной личности выпускника БОШМА гвардии штабс-капитана Виктора Корвина-Кербера.

ВИКТОР КОРВИН-КЕРБЕР: ВЗЛЁТЫ И ПАДЕНИЯ

Виктор Львович Корвин-Кербер (до 1916 года Кербер, после 1942 года – Корвин) родился в Ревеле (Таллинн) в семье военно-морской элиты. Его отец Людвиг (Лев) Бернгардович Кербер, дослужился до звания вице-адмирала, а мать Ольга Фёдоровна фон Шульц была дочерью контр-адмирала.

Детские годы Виктора Кербера прошли в Кронштадте. Затем последовал школьный период в Петербурге, где в 1912 году он окончил немецкую гимназию Карла Мая. Будучи гимназистом, Виктор увлекается авиацией, участвует в деятельности первого в России школьного авиационного кружка Николая Фарусека. Еще одним увлечением технически одарённого юноши с детских лет была фотография. Именно в Баку Виктор Кербер получит уникальную возможность сочетать два любимых занятия. Но это произойдёт несколько лет спустя. Пока же юношу ожидала учёба в Императорском институте инженеров путей сообщения, учёба, прерванная войной.

С началом Первой мировой войны В.Кербер поступает на ускоренные курсы Пажеского корпуса, которые оканчивает 1 мая 1915 года, получив звание прапорщика Лейб-гвардии Егерского полка. Далее – боевые действия на Западном и Юго-Западном фронтах, Брусиловский прорыв, операции на Ковельском направлении, тяжёлая контузия, ранение.



Виктор Львович Корвин-Кербер, курсант БОШМА , 1917 г.

Только что собранная, прибывшая с завода в ящиках лодка М-5. На ней нет еще бортового номера. Лодка стоит на якоре недалеко от спуска. 1917 г.





Инструктор Виктор Корвин в кабине летающей лодки М-5.

Удостоенный Ордена Святого Станислава 3-й степени и Ордена Святой Анны 4-й степени с надписью «За храбрость», поручик Корвин-Кербер (приставка к фамилии появилась в октябре 1916 года) в декабре 1917 года прибывает в отпуск в Петроград, где подаёт рапорт с просьбой зачислить его в авиацию. А поскольку в зимнее время обучение гидропланеристов на берегах Невы не проводилось, В.Корвин-Кербер был командирован в Бакинскую офицерскую школу морской авиации (БОШМА).

Успешно сдав экзамены, 17 августа 1917 года Виктор Львович получает звание «Морской лётчик», оказавшись, таким образом, в числе первой сотни пилотов российский морской авиации. В это же время ему присваивается звание штабс-капитана гвардии. Однако как очень толкового выпускника его оставляют при школе, где он становится командиром учебного отряда с оригинальным названием «Веди», затем старшим инструктором, а несколько недель спустя – заместителем начальника школы по технической части.

Именно в этот период Корвин-Кербер возглавляет фотолaborаторию БОШМА, где в течение года, с августа 1917 по сентябрь 1918 года, им будет собрана его уникальная коллекция аэрофотоснимков Баку. Уровень исполнения многих фотографий впечатляет. Оригиналы

варьируются размерами от спичечного коробка до ладони, однако даже после значительного увеличения снимки не теряют своей чёткости.

1918 год становится последним в деятельности БОШМА. Если во время мартовских событий персонал школы морской авиации решительно не поддержал большевиков, то в августе-сентябре, во время освобождения Баку Кавказско-Исламским корпусом под командованием Нуру-Паши, офицеры БОШМА, памятуя о союзнических связях с Англией, участвовали в боевых действиях на стороне корпуса генерала Денстервилля. Однако британцы отступают. Вместе с ними эвакуируется персонал школы морской авиации.

Виктор Корвин-Кербер с супругой Ольгой Леопольдовной Беккер и сослуживцами отбывает из города последним транспортом вначале в Порт-Петровск (Махачкала), а затем в Красноводск. Однако двумя месяцами позже, в ноябре 1918 года, после ухода из Баку турецких войск, он вновь вернётся в город вместе с британским экспедиционным корпусом генерала Томпсона, и до августа 1919 года Виктор прослужит в составе Каспийской флотилии под командованием коммодора Норриса. После ухода англичан из Баку флотилия передаётся Донскому гидродивизиону Вооружённых Сил Юга России под командованием генерала А.И.Деникина.

Таким образом, гвардии штабс-капитан Корвин-Кербер навсегда покидает Баку. Следующим местом его службы становится Таганрог, захваченный Красной Армией в январе 1920. Уйти из города вместе с отступающими белогвардейцами Виктору Львовичу не удастся: Ольга Леопольдовна ожидала первенца. Некоторое время после рождения дочери Ирины супруги живут нелегально в Таганроге, и лишь знакомство с легендарным полярным лётчиком, одним из первых «красновоенмолёттов» Борисом Григорьевичем Чухновским позволило В.Корвину-Керберу избежать ареста. Чухновский поручился за него перед С.М.Будённым.

В последующие годы Корвиным-Керберам часто приходилось переезжать с места на место. В марте 1922 года семья перебирается в Москву, а тремя годами позже – в Ленинград, где Виктор Львович устраивается в Отдел морского опытного самолётостроения (ОМОС) при заводе «Красный лётчик».

Вместе с ведущими авиаинженерами того времени Н.Г.Михельсоном, М.М.Шишмарёвым, Д.П.Григорьевичем, Н.Н.Поликарповым Корвин-Кербер разрабатывает новые модели советских военных самолетов: первый истребитель МК-1 «Рыбка», морской разведчик М-22, летающая лодка М-24, морской разведчик МРЛ-1, истребитель И-2бис, разведчики открытого моря РОМ-1 и РОМ-2.

В эти годы В.Корвину-Керберу очень пригодились теоретическая база и опыт, полученные в Бакинской офицерской школе морской авиации. Увы, это не убергло его от репрессий: 5 ноября 1928 года вместе с группой ведущих авиаинженеров Виктор Корвин-Кербер был арестован по обвинению во вредительстве. Осенью 1929 года члены группы были признаны виновными и заключены в лагерь на длительные сроки.

Однако происходит неожиданное: из лагеря всю группу переводят в Бутырскую тюрьму, куда были собраны авиаинженеры, осуждённые по другим делам. Перед цветом авиационной технической интеллигенции выступил замком ВВС РККА Яков Иванович Алкснис, который заявил, что искупить свою вину вредители смогут, лишь создав в самые сжатые сроки истребитель, превосходящий все западные образцы.

Интересная деталь: Алкснис, сам военный пилот, будет расстрелян десятью годами позже, а созданное им конструкторское бюро развило бурную деятельность. Поначалу инженеры работали в церкви Бутырской тюрьмы, однако уже в январе 1930 года всю группу переводят в переоборудованный под тюрьму Авиазавод №39 имени Менжинского. Так была создана первая авиационная шарага – ЦКБ 39 ОГПУ им.Менжинского. Корвин-Кербер становится ответственным за производство опытных образцов.

Работа шла настолько ударными темпами, что в апреле 1930 года были проведены успешные испытания истребителя ВТ-11 (внутренняя тюрьма 11 вариант). Переименованный в И-5, он будет выпускаться серийно вплоть до начала войны. Конструкторов ожидало вознаграждение: многие из них были досрочно освобождены, и с них была снята судимость. Среди счастливиц оказался Виктор Львович Корвин-Кербер.

В последующие годы наш герой становится главным инженером на авиационном заводе в Воронеже. И вновь встреча с легендарным Борисом Чухновским, возвращение в Ленинград, где не без помощи последнего он был премирован квартирой в Доме специалистов за разработку амфибии Ш-1.

Вернувшись на завод «Красный лётчик» (переименованный в 23 НКАП), Корвин-Кербер возглавил проектно-конструкторский отдел, заменив своего старого друга Н.Г.Михельсона, вновь арестованного и на этот раз расстрелянного. Работа над довольно перспективными михельсоновскими проектами по созданию амфибий была внезапно остановлена НКВД по одной причине: «враг народа не мог делать хороших машин». В военные годы завод эвакуируется в Новосибирск.

В августе 1942 года 48-летнего В.Корвина-Кербера призвали в армию. В специальной школе под Ленинградом он готовил разведчиков, выполнял переводческие функции, участвовал в разведывательных операциях за линией фронта. Именно в это время отсекается немецкая часть фамилии. Виктор Корвин будет демобилизован к концу войны и переведён в лабораторию аэродинамики Ленинградского политехнического института.

Однако институтская деятельность Корвина оказалась недолгой: в августе 1946 года его назначают главным инженером на один из ленинградских авиационных заводов, где он разрабатывал летающую лодку амфибию ТА-1 для нужд Аэрофлота. Последние годы деятельности талантливого авиаинженера пройдут на родном, хоть и многократно переименованном заводе «Красный лётчик», откуда он ушел на пенсию в 1962 году. Виктора Львовича Корвина-Кербера не стало 17 июля 1970 года.



Виктор Корвин-Кербер с фотоаппаратом

Потомственный дворянин немецкого происхождения, потомок адмиралов Российского Императорского флота, офицер царской армии, белогвардеец, советский инженер, репрессированный, а затем реабилитированный авиаконструктор, офицер Красной Армии, организатор производства, он был незаурядной личностью, чья жизнь была полна взлётов, падений и самых неожиданных поворотов. Неизменным оставалось одно: любовь и преданность морской авиации. Этот выбор жизненного пути был сделан им в Бакинской офицерской школе морской авиации. И хотя после 1918 года Виктору Львовичу так и не довелось побывать в Баку, именно здесь им была отснята и собрана уникальная коллекция аэрофотоснимков, значимость которой сегодня трудно переоценить.

В последние годы вместе со своим однокашником и другом Людвигом Гиксой В.Л.Корвин-Кербер планировал написать книгу, посвящённую БОШМА и истории морской авиации. Увы, этим планам так и не суждено было сбыться. Однако наследие Виктора Львовича Корвина-Кербера бережно сохраняет его внук Георгий Копытов, которому автор выражает самую искреннюю признательность.

РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЕ АЭРОСЪЕМКИ ЛЮФТВАФФЕ

Не менее интересные аэрофотоснимки Баку появятся в период Второй мировой войны. 23 июля 1942 года был утвержден план операции «Эдельвейс», предусматривавший продвижение немецких войск на Кавказ и захват нефтеносных месторождений Майкопа, Грозного, а главное – Баку. В состав сил, задействованных в операции, входил 4-й воздушный флот под командованием генерал-фельдмаршала Вольфрама фон Рихтгофена, двоюродного брата легендарного аса Первой мировой войны Манфреда фон Рихтгофена, также известного как «Красный барон».

Однако ещё до утверждения операции «Эдельвейс» самолёты дальней разведки Люфтваффе (ВВС Германии) совершали разведывательные полеты вглубь советской территории. При этом география полётов, как можно судить по картам, была довольно обширна: от Астрахани на севере до Решта на юге, от черноморских портов Батуми, Потти, Сочи на западе до каспийского побережья, Баку и Махачкалы на востоке.

Примечательно и то, что самолёты-разведчики типа «Юнкерс» (JU 88 D) и «Хайнкель» (HE 111) осуществляли беспосадочные полёты по очень обширным маршрутам, углубляясь на сотни километров от линии фронта без истребительной поддержки, набирая высоту до 8 тысяч метров. Местом базирования разведывательной авиации был выбран Донецк.

Колоссальный промышленный потенциал и топливные ресурсы Баку превратили город в один из основных, если не в главный объект разведывательных полётов Люфтваффе. Аэрофотосъёмки Баку осуществлялись с 2-й, 3-й и 4-й эскадрильями дальнеразведывательной группы Верховного командования германских ВВС.

По всей вероятности, первые самолёты-разведчики по-

явились над городом ещё в январе 1942 года. Так, 31 января «Юнкерс 88» с бортовым номером K9+WN открыл список немецких потерь над Баку, не вернувшись на базу. Всего же в период с января по октябрь 1942 года Люфтваффе было потеряно пять самолётов над Каспийским морем. Лишь один из них (Ju-88 D-5, бортовой номер T5+FK) был перехвачен и сбит лётчиками В.А.Борисовым и А.Н.Щербиноком 14 августа в окрестностях Баку. Остальные самолёты, по немецким данным, «пропали без вести».

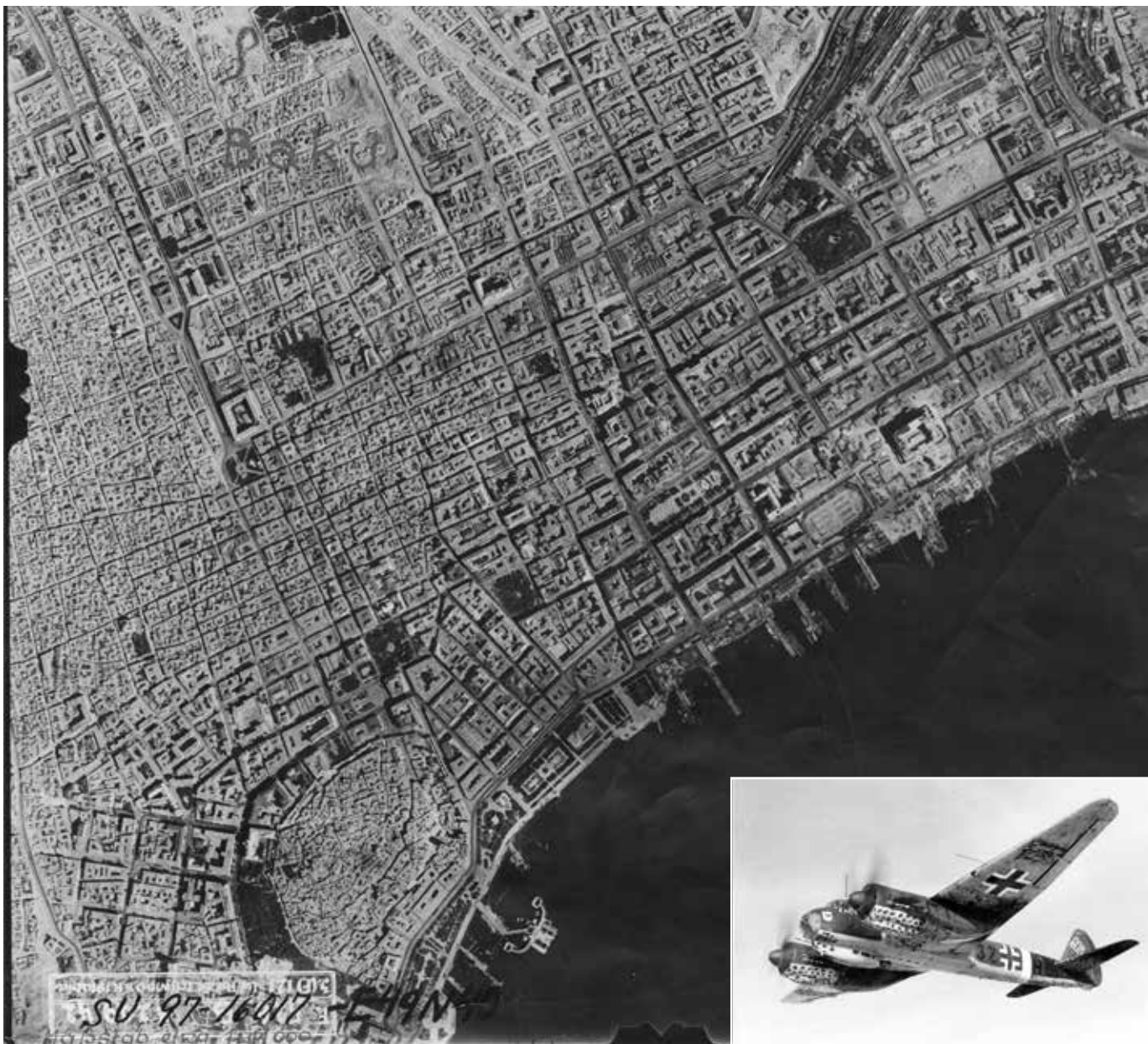
Несмотря на колоссальный риск, сопряжённый со столь дальними полётами в неприятельский тыл, разведывательной авиации Люфтваффе удаётся отснять уникальную подборку снимков, запечатлевших Баку времён Второй мировой войны. Утратившие свою стратегическую значимость, эти фотографии сегодня доносят интереснейшую информацию об архитектурно-планировочной структуре города. Они напоминают своеобразную карту Баку, снятую с огромной высоты.

Аэрофотоснимки Баку времён Второй мировой войны разительно отличаются от аналогичных снимков периода Первой мировой. Так, если гидропланеристы БОШМА производили съёмки на очень незначительной высоте, используя довольно примитивную оптику, снимая город на бреющем полёте, лётчики Люфтваффе, располагавшие куда как более совершенной оптикой, не могли позволить себе снизиться менее чем на 6,5 тысяч метров.

Причина тому была более чем веская: Баку был очень надёжно защищен с воздуха. Так, к лету 1942 года по количеству находящихся в полной боеготовности истребителей Баку уступал разве что Москве. На вооружении 8-го бакинского авиационного корпуса ПВО имелось 266 самолётов, днём и ночью охранявших крупнейший промышленный центр, обеспечивавший более трёх четвертей топлива Советской Армии. Именно потому

Карта полётов дальнеразведывательной авиации Люфтваффе и аэрофотоснимок Баку, Чёрный город, лето 1942 года.





Баку с высоты более 6 тысяч метров, аэрофотоснимок Люфтваффе (лето 1942 года) и самолёт дальнеразведывательной авиации "Юнкерс" (Ju 88)

аэрофотосъёмка Люфтваффе производилась с очень большой высоты, но даже при этом снимки 1942 года не перестают удивлять своей чёткостью, профессиональностью исполнения и тщательностью аннотаций.

Не менее интересна последующая судьба немецкой аэрофотохроники времён Второй мировой войны. После первичной обработки и непродолжительного периода, когда фотографии были затребованы различными штабами для оперативной работы, снимки направлялись в военный архив в Кобленце, на западе Германии. Именно там в конце войны они попадают в руки союзников.

Весь архив с негативами погружается на две баржи, на которых их планировали доставить в один из морских портов с целью последующего вывоза из Германии. Однако происходит неожиданное: одна из барж внезапно идет ко дну вместе с находящимися на ней документами.

Некоторые исследователи усматривают в этом саботаж, в то время как другие видят лишь стечение обстоятельств.

Так или иначе, в руках союзников остались по большей части лишь распечатанные снимки, которые затем и были направлены в архивы и хранились под контролем вплоть до 60-х годов прошлого века. С появлением спутников трофейная аэрофотосъёмка утратила стратегическое значение, но это отнюдь не умаляет её колоссальной исторической значимости.

Однако, как и в случае с аэрофотоснимками курсантов Бакинской офицерской школы морской авиации, за фотографиями Люфтваффе времён Второй мировой войны стоят конкретные люди, один из которых скончался в апреле нынешнего года в возрасте 96 лет... Именно на этой легендарной личности хотелось бы остановиться подробнее.

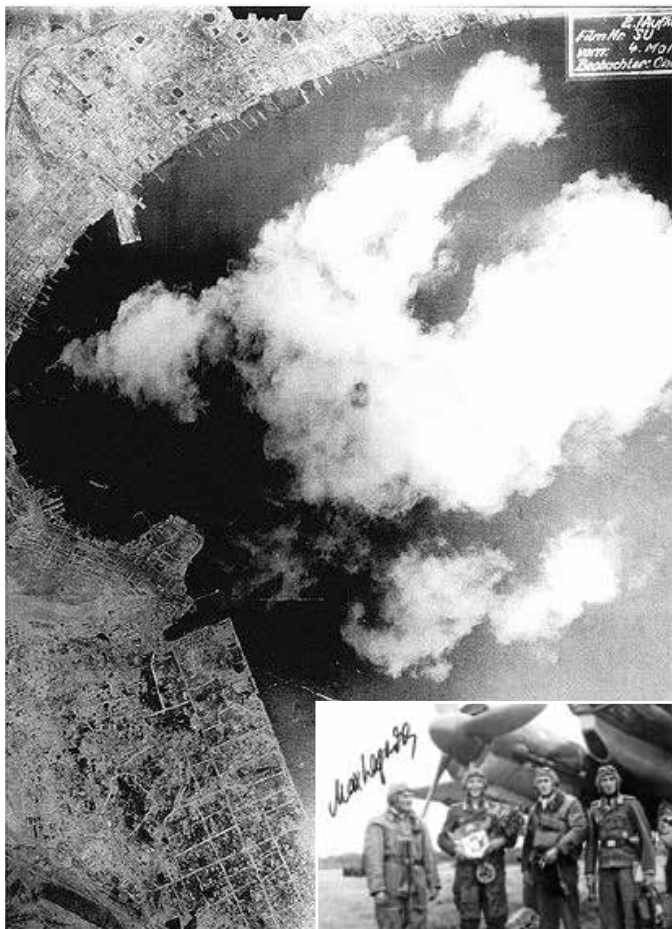
МАКС ЛАГОДА: ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН

Жизненный путь Макса Лагоды, наиболее вероятно автора многих аэрофотоснимков Баку времен Второй мировой войны, во многом сопоставим с биографией Виктора Корвина-Кербера, правда поколением позже. Макс Лагода родился 20 января 1920 года (в один год с дочерью Кербера Ириной) в небольшом вестфальском городке Бохум. Как и Корвин-Кербер, он с детства проявлял большой интерес к фотографии, но, пожалуй, ещё больше его привлекали самолёты. Далёкий от политики, он впоследствии объяснял своё участие в войне на стороне Вермахта просто: «Я лишь хотел летать...». Кстати, эта фраза (I Only Wanted to Fly) стала названием документального фильма о М.Лагоде в поисковике YouTube.

Именно ради этого Макс Лагода, по его собственному признанию, единственный раз в жизни солгал, сказав, что состоял в Национал-социалистском воздушном корпусе (NSFK). В пронизанной насквозь нацистской идеологией Германии тех лет без подобной графы в биографии его могли счесть идеологически неблагонадёжным.

Пройдет не так уж много лет, и полная политическая нейтральность поможет Лагоде избежать серьёзных репрессий со стороны союзников. Но это будет уже после войны. Пока же 21-летнего Макса зачислят в разведывательное крыло Верховного командования Люфтваф-

Аэрофотоснимок Бакинской бухты. Лето 1942 года. Экипаж дальнеразведывательного самолёта. Макс Лагода с наградой второй слева.



Радист дальнеразведывательной авиации Макс Лагода

фе, где пройдёт большая часть его военной карьеры.

За годы Второй мировой войны он совершил более 260 вылетов на разные театры боевых действий, однако, пожалуй, одним из наиболее памятных периодов для радиста дальней разведывательной авиации окажутся лето и осень 1942 года.

Более чем 70 лет спустя, управляя небольшим прогулочным самолётом, 95-летний Лагода с картографической точностью будет вспоминать города, которые ему довелось запечатлеть на плёнку с высоты: Минеральные Воды, Армавир, Тбилиси, Тегеран и, конечно же, Баку...

Традиционно одним из главных показателей опыта авиатора является количество налётанных часов. Но именно этого Макс Лагода так и не мог вспомнить, несмотря на острый ум и цепкую память в без малого столетнем возрасте. Он просто потерял счёт часам, проведённым в воздухе. Лагода лишь помнил, что самый длительный из полётов продолжался более 12 часов. Как знать, быть может, это был очередной полёт над Баку...

В последующие годы Лагода становится инструктором радистов, окончание же войны он встретит в качестве командира зенитной батареи. Подразделение Лагоды попадает в плен к американцам в Ремагене. 25-летнего Макса спасает его аполитичность. Он никогда не состоял в SS, SA, «Гитлер Югент», он просто исполнял свои профессиональные функции. Два с половиной месяца спустя Лагоду освобождают из лагеря.

В последующие 18 лет Макс Лагода реализует себя на совсем необычном для авиатора поприще: он поступает на службу в пенитенциарную систему и становится спортивным инструктором у несовершеннолетних преступников. Однако окончательно порвать с делом своей молодости Лагода не смог. Он вернулся в авиацию в 60-летнем возрасте, будучи пенсионером. Примечательно и то, что, довольно быстро освоив современные воздушные суда, Лагода отдавал явное предпочтение самолётам старых образцов, тем самым, на которых прошла его бурная молодость военных лет.

Таким образом, как и в случае с Виктором Корвиным-Кербером, жизненный путь Макса Лагоды подтверждает давнее правило: бывших авиаторов не бывает. Однако Макс Лагоде удалось осуществить заветную мечту, так и не реализованную Виктором Корвиным-Кербером: в 2011 году, в возрасте 91 года, он опубликовал книгу «Взгляд в прошлое: Военные воспоминания дальнего разведчика в России и на Востоке». О существовании русского перевода книги автору этих строк ничего не известно. Но судя по ясности ума, удивительной памяти, колоритности и обаянию личности автора, это должно быть очень яркое и увлекательное произведение.

Макса Лагоды, увы, не стало 1 апреля этого года. Так ушёл последний из могикан, оставивший по себе интереснейшую фотохронику целого ряда городов. И Баку был одним из наиболее значимых в их числе.

Две мировые войны, до основания потрясшие человечество, но, по счастью, обошедшие стороной Баку, оста-

Макс Лагода (20.01.1920 - 01.04.2016)



Макс Лагода перед очередным полётом, 1942 г.

вили по себе уникальное наследие в виде интереснейших аэрофотоснимков нашего города. Забытые на протяжении многих десятилетий, эти снимки сейчас доступны широчайшему кругу пользователей Интернета. Их ценность состоит в первую очередь в том, что они позволяют взглянуть на этот удивительный город, его богатую и подчас драматичную историю под новым углом зрения и оценить значимость Баку в обеих мировых войнах.

Так, во время Первой мировой войны, когда военная авиация в мировом масштабе делала первые робкие шаги, над Баку уже летали гидропланы, а город являлся местом обучения не просто авиаторов, а особой категории этой традиционной военной элиты – морских лётчиков. Вместе с тем, по вполне понятным причинам фотохроника, оставленная гидропланеристами, несколько локальна и фрагментарна.

Что же касается Второй мировой войны, то оставленные ею масштабные, почти картографические снимки Баку как нельзя лучше отражают колоссальную роль и значимость этого города, в частности, его энергетических и человеческих ресурсов, в победном завершении «войны моторов». ●

Автор выражает сердечную признательность Рустаму Алескерову, Татьяне Борисовне Сперанской и Борису Михайловичу Флисфейдеру за помощь в работе над статьёй.

В публикации использованы фотоматериалы и информация Центрального архивного управления АР и сайта «Наши Баку».