

И. С. Бутов, М. Б. Герштейн

**БОЛЬШАЯ ОХОТА
НА ПРИЗРАЧНЫХ АВИАТОРОВ
ЗАБЫТЫЕ СТРАНИЦЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
В ДОКУМЕНТАХ 1914–1916 ГОДОВ**



Минск
«Колорград»
2022

УДК [94+629.73](47+57)“1914/1916”
ББК 63.3(2)524
Б93

Авторы:

И. С. Бутов, кандидат сельскохозяйственных наук,
старший научный сотрудник Республиканской лаборатории историко-
культурного наследия ГНУ «Центр исследований белорусской культуры,
языка и литературы Национальной академии наук Беларуси»
(Минск, e-mail: illiabutov@gmail.com);

М. Б. Герштейн, действительный член «Русского географического общества»
(Санкт-Петербург, e-mail: ufo_miger@mail.ru)

Научный редактор:

Р. В. Соложеницын

Рецензенты:

Е. Ю. Семенова, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры
философии и социально-гуманитарных наук Федерального государственного
бюджетного образовательного учреждения высшего образования
«Самарский государственный технический университет»;

А. В. Посадский, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры
истории государства, права и международных отношений
Поволжского института управления – филиала РАНХ и ГС

Бутов, И. С.

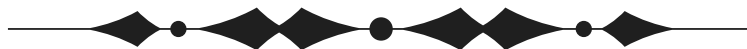
Б93 Большая охота на призрачных авиаторов : забытые страни-
цы Первой мировой войны в документах 1914–1916 годов /
И. С. Бутов, М. Б. Герштейн ; науч. ред. Р. В. Соложеницын. –
Минск : Колорград, 2022. – 472 с., ил.
ISBN 978-985-896-018-6.

В книге представлены архивные документы и материалы из периодиче-
ской печати о таинственных «аэропланах» и «дирижаблях», появившихся
в 1914–1916 годах в целом ряде регионов Российской империи (Приамур-
ское генерал-губернаторство, Прибалтийский и Степной края, Витебская,
Минская, Воронежская, Оренбургская, Пермская, Самарская, Саратовская
и Уфимская губернии). Рассматриваются как действия властей, направлен-
ные на устранение возникшей угрозы, так и реакция населения на эти объ-
екты. Результатом этой антиаэроплановой кампании явились вырвавшиеся
на волю овеществленные страхи, которые стали лишь отражением реально
существующих технологий в кривом зеркале военного психоза.

УДК [94+629.73](47+57)“1914/1916”
ББК 63.3(2)524

ISBN 978-985-896-018-6

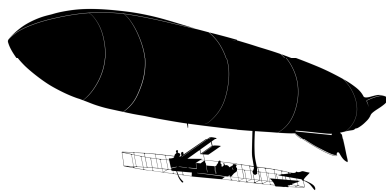
© Бутов И. С., Герштейн М. Б., 2022
© Оформление. ООО «Колорград», 2022

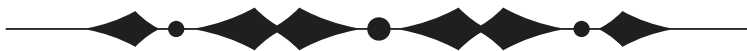


ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
Глава 1. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В ПРИАМУРСКОМ ГЕНЕРАЛ-ГУБЕРНАТОРСТВЕ	17
Глава 2. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В СТЕПНОМ КРАЕ	35
Глава 3. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В ОРЕНБУРГСКОЙ ГУБЕРНИИ	161
Глава 4. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В ПЕРМСКОЙ ГУБЕРНИИ	185
Глава 5. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В УФИМСКОЙ ГУБЕРНИИ	241
Глава 6. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В САМАРСКОЙ ГУБЕРНИИ.....	253
Глава 7. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В САРАТОВСКОЙ ГУБЕРНИИ	311
Глава 8. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В ВОРОНЕЖСКОЙ И ТАМБОВСКОЙ ГУБЕРНИЯХ	321
Глава 9. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В МИНСКОЙ И ОРЛОВСКОЙ ГУБЕРНИЯХ	353
Глава 10. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В ВИТЕБСКОЙ ГУБЕРНИИ	373
Глава 11. ДЕЛО ОБ «АЭРОПЛАНАХ» В ПРИБАЛТИЙСКОМ КРАЕ	391
Глава 12. ОТРАЖЕНИЕ ВОЛНЫ НАБЛЮДЕНИЙ ТАИНСТВЕННЫХ «АЭРОПЛАНОВ» И «ДИРИЖАБЛЕЙ» НА СТРАНИЦАХ РОССИЙСКИХ И НЕКОТОРЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ	423
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	447
ПРИЛОЖЕНИЕ	455
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ АРХИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	459

ВВЕДЕНИЕ





Слухи есть в народе странные:

В ночи темные, туманные

Все они на башне светятся,

Да нет-нет и заприметится

Огонек туда летающий,

Там кого-то навещающий...

Отрывок из стихотворения

«Башня-вышка» (Прибалтийский край, 1914 год)¹

Первая мировая война все еще хранит множество загадок. Хотя чуть ли не каждый день одного из крупнейших в истории человечества конфликтов уже досконально разобран, со временем нам открываются все новые и новые горизонты этого великого противостояния. Одним из таких недостаточно исследованных аспектов первых военных лет является анти-аэроплановая кампания, проводимая по всей Российской империи в 1914–1916 годах. Речь идет о воспринятых как «вражеские» (за редким исключением) «аэропланах», «дирижаблях» и других неидентифицированных объектах и световых явлениях, во множестве появившихся в тот период не только в России, но и в других странах, не вовлеченных в военные действия. Сообщения поступали из большинства губерний: Минской, Киевской, Псковской, Тамбовской, Астраханской, Тобольской, Самарской, Томской, Оренбургской, Пермской, Иркутской, Уфимской и др. Были даже свидетельства с Дальнего Востока. Конечно, неко-

торые из «дирижаблей» действительно были неприятельскими и сбрасывали вполне реальные бомбы², но это происходило, в основном, в прифронтовой полосе. Однако и в глубоком тылу, в Сибири, властям приходилось проверять сотни таких сообщений (иногда чуть ли не до десятка в день), организовывать патрули, брать под усиленную охрану мосты и железнодорожные станции. Призрачная ли это была угроза или вполне реальная, каждый из читателей сможет сделать собственный вывод после ознакомления с собранными авторами материалами.

Несмотря на недостаточную зрелость многих технологий, еще до начала войны немецкое командование успешно использовало летательные аппараты (в основном воздушные шары) для выполнения разведывательных операций. Участвовавшие накануне войны случаи незаконного проникновения немецких и австро-венгерских пилотов и аэронавтов в воздушное пространство России, а также обострение политических отношений с Германией и Австро-Венгрией

¹ РГВИА. Ф. 2031. Оп. 4. Д. 24. Л. 60–74.

² См., напр.: НИАБ. Ф. 1430. Оп. 1. Д. 49072. Л. 66; Примак, Я. Крах операции «железный крест» / Я. Примак // Воздухоплаватель. – 1997. – № 1. – С. 18–21.

потребовали принятия незамедлительных защитных мер.

Циркуляр МВД № 11188 под грифом «Совершенно секретно», полученный губернаторами и градоначальниками еще в марте 1911 года, указывал, что наряду с «чисто спортсменскими полетами и под видом таковых, иностранными аэроклубами и другими воздухоплавательными учреждениями стали устраиваться за последнее время довольно часто полеты шаров в соседние государства в целях военных разведок». Законом Российской империи от 5 (18) июля 1912 года «Об изменении и дополнении действующих узаконений о государственной измене путем шпионства», утвержденным императором Николаем II, впервые были закреплены вопросы защиты государства в воздушном пространстве.

В соответствии с этим законом, в 1912–1914 годах военным и морским министрами был издан ряд распоряжений о запретных зонах и о воспрещении иностранным воздухоплавателям перелетать наши границы³. При попытке незаконного проникновения в воздушное пространство Российской империи и игнорирования требований к немедленной посадке по ним мог открываться зенитный огонь.

К использованию аэроплана для ночной заброски шпиона в тыл врага впервые прибегли еще в балканских войнах 1912–1913 годов. В период Первой мировой войны переброска шпионов по воздуху в летных частях воюющих держав стала обычным делом. Многочисленные усовершенствования облегчили положение и пассажиров, и летчиков. Для неустойчивых субъектов, готовых согласиться на полет, но могущих оказаться несостоятельными в критический момент, был даже предложен аэроплан специальной конструкции. Летчик мог откинуть дно кабинки со шпионом, что он в нужный момент и делал: пассажир со своим парашютом падал вниз⁴.

Однако перелеты в глубокий тыл противника, да еще и в ночное время (бывало, что еще и зимой в тридцатиградусный мороз) казались современникам довольно маловероятными, если не невозможными. Частично такие разведывательные операции могли бы объяснить наблюдения в Прибалтийском крае, а также

Минской, Витебской и Псковской губерниях, но в более отдаленных регионах их систематическое проведение выглядело сомнительным. Тем не менее считалось, что потенциальные шпионы вполне могли проникнуть на территорию страны еще задолго до начала войны и тайно ввезти в тыловые регионы под видом деталей для промышленного оборудования разобранные аэропланы. Провинциальным властям было предписано искать в глухих и малонаселенных местах губерний «оборудованные тайные неприятельские воздухоплавательные станции, мастерские и бензинохранилища». Стоит ли говорить, что на всей азиатской части Российской империи, несмотря на тысячи сходных донесений и телеграмм, с начала войны не было ни одного случая, когда летающих практически под носом у жандармов авиаторов сбили и захватили бы в плен, допросили, и т.п.

В материалах архивов замеченные в небе аппараты свидетели полетов называют по-разному: «аэроплан», «воздушный корабль», «летучий корабль», «воздушный аппарат», «пароход» и др. Очевидцы относили их к самым различным типам известной в тот момент техники: «моноплан Блерио», «моноплан Реп», «биплан Морис Фарман», аэроплан «системы Фармана», «дирижабль», «цеппелин», «аэростат», «воздушный шар» и др.

Само представление об аэропланах на заре зарождения авиации у значительной части населения было искажено до неузнаваемости. Крестьяне часто их демонизировали, считали дьявольской машиной. По воспоминаниям, аэропланы, выполнявшие разведывательные функции и корректировавшие огонь артиллерии, солдаты называли «дьявольскими очами»⁵ или «бесовскими творениями»⁶. Валерий Брюсов писал по этому поводу в газете «Русские ведомости», что к аэропланам русские солдаты «чувствовали особую неприязнь и, кажется, были глубоко убеждены, что летание по воздуху — специально немецкое дело, чуть ли не нечестивое»⁷. Один известный летчик в беседе с Брюсовым подтвердил ему, что «наши солдаты долгое время не хотели допускать мысль, что русский человек, православный, также может летать»⁸. Крестьяне

³ Лашков, А. Ю. «Россия должна иметь воздушный флот. В противном случае нам грозит полное поражение». У истоков воздушно-космической обороны России / А. Ю. Лашков // Военно-исторический журнал. — 2017. — № 8. — С. 4–10.

⁴ Роуан, Р. Очерки секретной службы. Из истории разведки / Р. Роуан. — М.: Воениздат, 1946. — С. 265–272.

⁵ Аксенов, В. Б. Техника и ее фобические образы в повседневном сознании российских обывателей в 1914–1916 годах / В. Б. Аксенов // Studia Slavica et Balcanica Petropolitana. — 2019. — № 1. — С. 38–52.

⁶ Асташов, А. Б. Фронтовая повседневность российских солдат, август 1914 — февраль 1917 г.: дис. ... д-ра ист. наук / А. Б. Асташов. — М., 2018. — С. 122–123.

⁷ Брюсов, В. С подарками. Поездки на передовые позиции. II. В сфере огня / В. Брюсов // Русские ведомости. — 1915. — № 6 (9 января). — С. 2.

⁸ Там же. Фамилия «известного летчика» вычеркнута военной цензурой.

всерьез считали, что такую хитроумную вещь, как летающая машина, могли построить и применять только германцы⁹. Раздавались голоса, что аэроплан не простой прибор-механизм, изобретенный человеческим умом, а что его «нечистый на себе носит», с которым немцы живут в большой дружбе давно¹⁰. Из-за этого командиры подразделений и частей попросту не могли справиться с поведением своих подчиненных, в большинстве своем неграмотных и малограмотных крестьян, веривших в самые темные суеверия, никогда не видевших аэропланов и принимавших их за немецкие «бесовские изобретения». Генерал В. Флуг, командовавший в сентябре 1914 года нашей X-й Армией Северо-Западного фронта, в своих мемуарах писал: «О технической подготовке немцами театра войны, об эффектах их тяжелой артиллерии, броневых автомобилей и т.п., передавались из уст в уста подробности граничившие с чудесным. Неприятельские летчики вызывали особенно во второочередных частях, укомплектованных пожилыми людьми, никогда не видевшими этой диковины, нечто вроде суеверного ужаса...»¹¹.

В начальный период войны об этих летающих машинах, особенно в тылу, ходило множество противоречивых слухов, а сами они часто наделялись необыкновенными, фантастическими свойствами и представлялись в гипертрофированном виде.

Например, при пролете четырехмоторных аэропланов «Илья Муромец» с аэродрома Северо-Западного фронта (из Лиды в Псков), сильно шумевших своими моторами, в Островском уезде Псковской губернии крестьяне, никогда не видевшие аэропланов, в панике спасались в леса¹². Другие, лишь слышав в воздухе шум, даже теряли сознание¹³. О таких пролетах затем передавались из уст в уста небывалые подробности. Они же породили часть фантастических образов, которые попали в рапорты уездных

исправников и осели затем в проанализированных нами архивных документах.

Нередко сообщения об аэропланах смешивались и с традиционным фольклорным образом огненного змея¹⁴. Например, в конце августа 1914 года владелец ассенизационного обоза в г. Казани, Богаткин, при разговоре с приставом сообщил ему, что в Лаишевском уезде слышал от местных крестьян о хуторе, владелец которого ведет крайне замкнутый образ жизни. Ходили слухи, что на «означенный хутор, в темные ночи, будто бы прилетал и опускался какой-то змей», что навело на размышления, не имеется ли на этом хуторе запасов бензина, «за которым и прилетают германские дирижабли и аэропланы»¹⁵. Ставропольский уездный исправник Горинов сообщил в канцелярию самарского губернатора, что некоторые жители сел в сентябре 1914 года обратили внимание на яркую комету Делавана, принимая ее за движущийся на небе аэроплан или «огненного змея»¹⁶.

Фольклорные элементы в народных представлениях об аэропланах почти не рассматривались исследователями, а ведь, например, казаки в Оренбургской губернии считали, что такой «раплан» мог спускаться и оборачиваться человеком: «А вот, говорят, в Николаевке тоже раплан спустился. Летал, летал, да, видно, заблудился и сел на землю. Как раз мимо того места шла баба с водой. Он ударился о землю, стал человеком и просит у бабы напиток, а потом и спрашивает: «Которая дорога в Челябину?»¹⁷». Баба испугалась, подняла крик, а он ударился о землю, обратился в огромную птицу, — застучал, зашумел и поднялся под самые облака. Вот она какая штука; значит, тут дело нечисто»¹⁸. Некоторые бабы отказывались по одиночке ездить на пашни: «Как поеду одна, а вдруг раплан налетит да схватит. Пропаду ни за что»¹⁹. В. Б. Аксенов полагает, что образ железной птицы из народных эсхатологических легенд²⁰

⁹ Ткачев, В. М. Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг. / В. М. Ткачев. — СПб.: Новое культурное пространство, 2007. — С. 305.

¹⁰ Кривошеков, А. И. Легенды о войне / А. И. Кривошеков // Исторический вестник. — 1915. — Т. СХLII. — С. 200.

¹¹ Флуг, В. Е. X армия в сентябре 1914 г. Воспоминания участника / В. Е. Флуг // Военный сборник общества ревнителей военных знаний. — 1924. — Кн. 5. — С. 255.

¹² Финне, К. Н. Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского / К. Н. Финне. — М. — Минск: АСТ — Харвест, 2005. — С. 109.

¹³ ГАПО. Ф. 20. Оп. 1. Д. 3132. Л. 99.

¹⁴ См., напр., подборку статей: Летучий змей в славянском фольклоре // Живая старина. — 2012. — № 1. — С. 19–33.

¹⁵ Валиди, Т. Р. «Русские» немцы в Казани в годы Первой мировой войны: неизбежность трагедии / Т. Р. Валиди, Г. Э. Рафикова // Гасырлар авазы — Эхо веков. — 2014. — № 1–2. — С. 144–147.

¹⁶ ЦГАСО. Ф. 3. Оп. 130. Д. 197. Л. 106–106 об.

¹⁷ Обиходное название г. Челябинска.

¹⁸ Кривошеков, А. И. Легенды о войне... С. 200.

¹⁹ Там же.

²⁰ См., напр.: Бессонов, И. А. Образ чудовищных птиц в эсхатологических рассказах / И. А. Бессонов // Живая старина. — 2012. — № 1. — С. 4–7.

и есть прототип этой мистической летающей машины²¹.

Интересный эпизод, который произошел примерно за месяц до начала войны, приводит в своем дневнике писатель М. М. Пришвин: «Мы удили рыбу на речном заливе²². На самодельном плоту переправился батюшка с иконами. Это было в день трех Святителей, когда у нас в этой деревне служат молебны. Только что запели «Святителю отче Николае!» вдруг что-то зашумело над головами, и на небе показались аэропланы. И вдруг послышался откуда-то шум [сильный], откуда был шум — нельзя было понять, смотрели на речку, смотрели на луг, нет ничего [вокруг], и вдруг какой-то мальчик сказал: «Черногузы²³ летят!» Скептики о черногузах: «Это пущенное [неразборчиво]» Посмотрели туда — и действительно летят [черные аэропланы], похожие на аиста-черногуза. «Аэропланы!» Крик поднялся в деревне, и батюшка смотрел на небо, а сам все пел: «Святый отче Николае, моли Бога о нас». Глубоко потрясен мужичок. Вообще середняк как середняк: воспитан на календарях, и не можешь себе представить, чем середняка можно изумить: календари, летит и летит. Изумляется вопрошающий человек [аэроплану]»²⁴.

Авиатор А. К. Арутюнов 2 января 1914 года вылетел по направлению к Армавиру, в темноте заблудился и опустился на хуторе Ляпина. Хуторяне, увидев какое-то огромное, опустившееся с шумом с неба, чудовище, решили, что это нечистая сила прилетела к ним на святки. Многие в панике бежали в дома, заперли двери и потушили огни, и, несмотря на крики и убеждения Арутюнова, никто долгое время не решался подойти к нему и в таком положении он пробыл около получаса. Наконец, явились смельчаки и помогли Арутюнову доставить на хутор аппарат²⁵.

Все вышесказанное еще раз в красках демонстрирует нам, какой мистический страх возникал при виде любого пронесившегося по небу необычного объекта даже в довоенное время, когда различные психозы еще не заявили о себе в полную силу. Как пишет М. Ф. Ершов,

«закономерно, что неминуемый приход в провинциальную глушь технического прогресса первоначально воспринимался либо крайне положительно, либо крайне отрицательно». Однако автор считает, что люди, как правило, передавали друг другу те сведения, в которые сами верили, поэтому основная причина возникновения данных неподтвержденных слухов кроется в «провинциальном менталитете». Провинциалы не отрицали технику как таковую, они уже имели о новинках некоторое представление из газет и книг, но их восприятие было искажено из-за недостатка информации²⁶. Впрочем, нужно заметить, что ошибались далеко не только провинциальные обыватели, отчасти и сами исправники поддались общей панике и могли описывать мерцающие звезды, принимаемые ими за прожектора аэропланов²⁷.

Как свидетельствует А. И. Кривошеков, несмотря на все его объяснения и уверения, что аэроплан обычная машина, изобретенная человеком, так же, как и паровоз на железной дороге, старый казак «недоверчиво покачивал головой; наружно он, в силу известной привычки в обращениях к начальству, как будто и соглашался, но по всему видно было, что в душе он не верит ни одному слову». Доверия к словам начальства и слову печатному, как и в любой другой сложной жизненной ситуации, у русского народа было не много.

Отношение изменилось, лишь когда появились по местным поселкам первые раненые казаки, участники боев, которые быстро рассеяли суеверный страх: «А правду вы говорили, что раплан машина. Я, грешным делом, тогда вам мало поверил, потому у вас, ученых, иной раз и Бога-то не признают: все, мол, люди да природа сделали, — рассуждал спустя несколько месяцев тот же старик. — А молодцы наши-то, казаки, вон как они этих самых рапланищиков-то подстреливают да в плен берут. Попадись теперь мне какой из летальщиков, и я на старости ему шею как следует накостыляю. Теперь коли и увижу, уж не буду молитву творить, а за горло по-казацки возьмусь, потому сам от раненого казака про эти самые рапланы слы-

²¹ Аксенов, В. Б. Слухи, образы, эмоции. Массовые настроения россиян в годы войны и революции (1914–1918) / В. Б. Аксенов. — М.: НЛЮ, 2020. — С. 677.

²² В окрестностях д. Сосницы Новгородской губернии.

²³ В народе «черногузами» иногда называли жителей далеких земель, которые способны прилетать в облике птиц.

²⁴ Пришвин, М. М. Дневники. 1914–1917 / М. М. Пришвин. Подгот. текста Л. А. Рязановой, Я. З. Гришиной. — СПб.: Росток, 2007. — С. 74–75.

²⁵ Злоключения Арутюнова // Приазовский Край [Ростов-на-Дону]. — 1914. — № 6 (8 января). — С. 5.

²⁶ Ершов, М. Ф. Германские аэропланы или истерия в провинциальном пространстве / М. Ф. Ершов // Роль библиотеки в формировании информационной и культурной среды региона: материалы Всерос. науч.-практ. конф. — Киров: И. Д. «Герценка», 2012. — С. 308–309.

²⁷ ЦГА РК. Ф. 44. Оп. 1. Д. 4580. Л. 10–10 об.

шал, — а уж казак казаку не соврет и обманывать не станет»²⁸.

Поэтому можно считать, что массовая мобилизация выполняла и некоторую просветительскую роль для жителей сельской глуши, благодаря рассказам раненых и письмам от сыновей и родственников, ближе соприкоснувшихся на фронте с современной техникой.

Была и другая неприглядная сторона у такого иррационального отношения к авиации. Солдаты, в первую очередь новобранцы, зачастую открывали по аэропланам огонь, не выяснив предварительно, вражеская ли это машина или собственная. Подобный «дружественный огонь» привел к гибели ряда русских летчиков и серьезным повреждениям многих наших аэропланов. В октябре 1914 года в специальном приказе главнокомандующего Северо-Западным фронтом генерала от инфантерии Н. В. Рузского приводились случаи расстрела воздухоплавательных аппаратов своими же войсками. Так, 9 (22) сентября в Бенгхейме были расстреляны четыре аппарата Гродненского крепостного авиационного отряда 288-м пехотным полком, когда аппараты снижались. Имелись убитые и раненые, при этом также были повреждены аэропланы. В связи с этим Н. В. Рузский приказал «открывать огонь по воздухоплавательным аппаратам, если опознавательные знаки не видны, только в том случае, когда аппарат будет бросать бомбы или сигнализировать неприятелю особыми ракетами»²⁹.

Обстреливались и севшие летчики. Например, 27 августа (9 сентября) 1914 года штаб III армии сообщал командующему XI корпусом генералу от кавалерии В. В. Сахарову: «Вчера утром Старооскольским полком был обстрелян при спуске в Злочеве летчик штабс-капитан Нестеров, сегодня при спуске летчики штабс-капитан Плотников и поручик Войткевич в районе Скварова были расстреляны частями вверенного Вам корпуса, в том числе вторично Старооскольским полком. Расстрел продолжался после спуска с дистанции 300 шагов, прошу распоряжения производстве расследования. Рузский». «Расстрел» своего аэроплана прекратился лишь после того, как солдаты, приблизившись, от летчиков «услыхали нашу брань»³⁰.

Атаке подвергались и захваченные в плен авиаторы, даже свои, воспринимавшиеся в их кожаных черных костюмах, очках чуть ли не как представители потустороннего мира³¹.

Все это могло напрямую оказать влияние на ход военных действий и затруднить снабжение передовой самым современным оружием и последними разведанными, но в целом казалось вполне закономерным итогом сложившейся в армии ситуации. О полном невежестве даже офицерского состава на начало войны в отношении авиации писал в своем дневнике осенью 1915 года служивший в Ставке Верховного главнокомандующего капитан М. К. Лемке: «Нечего было удивляться, что в течение всего первого года войны ваши войска обстреливали собственные аппараты. Во всей армии не было ни одного азбучного руководства для пехоты, кавалерии и артиллерии, по которому можно было наладить это ознакомление [с авиацией] хоть как-нибудь...» Нехватку знаний и дисциплины пытались компенсировать максимально жесткими приказами. В дневнике цитируется приказ, отданный по I армии генералом от кавалерии П. К. Ренненкампом 17 (30) сентября 1914 года: «**Всех виновных в стрельбе по аэропланам, прикажу расстреливать на месте преступления, не обращая внимания на его звание; при невозможности же выяснить, кто первый открыл огонь, — расстрелять всю команду**»³².

Немаловажно и влияние рассматриваемой в книге проблематики на тыл, вылившееся прежде всего в раздувание населением слухов, направленных против богатых землевладельцев, росте социальной напряженности вследствие этого³³, а также в постоянное отвлечение порой весьма значительных человеческих ресурсов, в военное время и так дефицитных, на розыск мифических шпионов-авиаторов.

Рассматриваемые нами эпизоды могут быть интересны не столько в плоскости военной истории, сколько в контексте социальной истории и истории повседневности. О том же пишет и В. Б. Аксенов³⁴, то есть нами в первую очередь анализируются фобические образы новой техники для полетов в повседневном сознании обывателей Российской империи, что является современной, актуальной, но недостаточно раз-

²⁸ Кривошеков, А. И. Легенды о войне... С. 200–201.

²⁹ Лашков, А. Ю. Опознавательные знаки авиации России / А. Ю. Лашков // Военно-исторический журнал. — 2002. — № 8. — С. 47.

³⁰ Рохмистров, В. Г. Авиация великой войны / В. Г. Рохмистров. — М.: АСТ; ВЗОИ, 2004. — С. 84.

³¹ Асташов, А. Б. Фронтовая повседневность... С. 122–123.

³² Лемке, М. К. 250 дней в Царской Ставке / М. К. Лемке; под ред. Л. М. Суриса. — М.-Берлин: Директ-Медиа, 2015. — Ч. II. — С. 84–85.

³³ Лор, Э. Русский национализм и Российская империя: кампания против «вражеских подданных» в годы Первой мировой войны / Э. Лор [пер. с англ. В. Макарова]. — М.: НЛЮ, 2012. — 304 с.

³⁴ Аксенов, В. Б. Слухи, образы, эмоции... 871 с.