

«РОССИЯ ДОЛЖНА ИМЕТЬ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ. В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ НАМ ГРОЗИТ ПОЛНОЕ ПОРАЖЕНИЕ»

У истоков воздушно-космической обороны России

«RUSSIA SHOULD HAVE AN AIR FLEET. OTHERWISE, WE ARE THREATENED WITH COMPLETE DEFEAT»

At the origins of the aerospace defence of Russia

Сведения об авторе. Лашков Алексей Юрьевич — старший научный сотрудник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ, полковник запаса, кандидат исторических наук, доцент (Москва. E-mail: Lashkov3@yandex.ru).

Аннотация. В статье рассказывается о создании в России накануне Первой мировой войны первичной основы организации воздушной (в современной терминологии — воздушно-космической) обороны государства в угрожаемых от воздушного нападения зонах.

Ключевые слова: Россия; суверенизация воздушной территории России; международные правовые нормы; воздушная оборона.

Information about author. Aleksey Lashkov – Senior Researcher of the Research Institute (military history) of the Military Academy of the RF Armed Forces' General Staff, Colonel (res.), Cand. Sc. (Hist.), Associate Professor (Moscow. E-mail: Lashkov3@yandex.ru).

Summary. The article describes creation in Russia on the eve of the First World War of the primary basis for air (in modern terminology – aerospace) defence of the state in areas threatened by air attack.

Keywords: Russia; sovereignty of Russia's air territory; international legal norms; air defence.

ПОЯВЛЕНИЕ в начале XX века нового направления в организации обороны государства в воздухе стало следствием отсутствия каких-либо международных правовых норм, ограничивавших процесс превращения воздушного пространства в сферу вооружённой борьбы.

Первые попытки взять под контроль воздушные суда, принадлежавшие частным лицам, со стороны органов власти предпринимались ещё в конце XVIII века. Среди первых нормативных актов такого рода можно считать приказ начальника парижской полиции (1784 г.), запрещающий полёты воздушных шаров без специального на то разрешения.

4(15) апреля того же года в России императрица Екатерина II издала специальный указ № 15973 о запрете пуска воздушных шаров с начала марта по начало декабря из-за опасности возникновения пожаров¹. Акты аналогичного содержания принимались также в ряде других государств Европы.

Переход к использованию летательных аппаратов (ЛА) в военном деле на постоянной основе и проработка вопроса придания воздухоплаванию ударной функции заставили мировое сообщество серьёзно задуматься о необходимости выработки

основополагающих принципов международного воздушного права как некоего защитного барьера от возможности расширения задач средств воздушного нападения (СВН).

В 1873 году было основано частное общество «Институт Международного Права» (ИМП), соправившее в своих стенах известных учёных из ведущих европейских государств. Несмотря на свой рекомендательный характер, резолюции, принимавшиеся этим обществом, оказали заметное влияние на подготовку различных международных соглашений. Особое значение институт придавал проблеме воздушного права, включив его позднее в область международного правоведения. На Оксфордской сессии (1880 г.) специалисты института представили для участников форума сборник правил, касавшихся права ведения сухопутной войны. В нём впервые была высказана мысль о необходимости разработки воздушного права.

Ранее швейцарский юрист и политик И.К. Блюнчли, выступивший в начале 1870-х годов инициатором создания упомянутого выше «Института Международного Права», в своём учебнике по международному праву «Das moderne Völkerrecht» (1868 г.) настаивал на признании за государством суверенного права в воздуш-

ном пространстве. По его мнению, «права эти... поддерживаются авторитетом [артиллерийских] батарей»². У него нашлись свои последователи, в частности ведущие европейские учёные: профессора международного права К. Хилти, Ф. фон Лист и др. Позднее была создана «целая школа юристов, признающих беспредельное господство государства в воздушных сферах»³.

Однако большинство специалистов в области юриспруденции считали, что воздушное пространство не должно иметь каких-либо границ и выступать чьей-либо собственностью. Наиболее активным сторонником такого подхода выступил известный французский юрист П. Фошиль, предложивший концепцию «свободы воздуха» как аналог «свободы открытого моря» и давший его теоретическое обоснование в своём труде «Воздушное пространство и юридический статус аэростатов»⁴. Согласно данной концепции всё воздушное пространство планеты («воздух») должно быть полностью свободно для целей полётов. Идея эта в конечном итоге реализовалась лишь в отношении открытого воздушного пространства вне территории стран мира. Одновременно сторонники П. Фошиля выступили с идеей разделения воздушной сферы по зональному принципу (первоначально в диапазоне высот) над территорией какого-либо государства. В частности, предлагалось разграничить воздушное пространство на три условные зоны: 1-я — до 300 м от поверхности земли (для «деятельности частных лиц»), 2-я — до 1,5 км (зона протектората — для «деятельности государства»), 3-я — свыше 1,5 км (пространство, «свободное для всех») ⁵. Имелись и другие мнения, но они касались лишь диапазона высот.

По мере освоения человечеством воздушной сферы и активного использования воздушных судов в военных целях многие европейские учёные стали склоняться к мысли о необходимости признания в воздушном праве полного и исключительного суверенитета в отношении воздушного пространства, расположенного над сухопутной и водной территорией соответствующего государства.

В 1906 году на Генской сессии ИМП высказался о юридической природе воздуха, признав воздушное пространство свободным и то, что государства имеют в отношении него как в мирное, так и в военное время лишь те права, которые необходимы для их защиты. В свою очередь в ходе работы Мадридской сессии (1911 г.) учёные института, подробно изучив представленные проекты международной конвенции о юридическом режиме ЛА, приняли резолюции: о делении воздушных средств на государственные и частные; о национальности воздушных аппаратов; об их регистрации; о свободе воздушного международного передвижения; о воздушной войне.

Само понятие «воздушная война»⁶ накануне Первой мировой из теоретической области стало стремительно переходить в практическую плоскость. Начало ей положила Триполитанская война 1911—1912 гг. между Италией и Турцией. По-



Русская делегация на 1-й Гагской конференции 1899 г.

следующая 1-я Балканская война 1912—1913 гг. наглядно подтвердила сделанный ранее вывод о взаимном использовании в будущих военных конфликтах воюющими сторонами СВН, то есть придание понятию «воздушная война» официального статуса.

Одновременно возникла необходимость определить в правовом аспекте суверенитет воздушного пространства (воздушную территорию) государства⁷. Именно такую задачу должен был решить Международный юридический конгресс воздушного передвижения, состоявшийся в г. Вероне (Франция, 1910 г.). В его работе приняли участие 18 государств, включая Россию. Работу форума открыл министр общественных работ Франции Э.А. Мильеран, изложивший его основную цель: «Завоевание воздуха вызывает необходимость издания особого международного кодекса, обеспечивающего, с одной стороны, безопасность нового способа передвижения, с другой — соблюдение международных интересов»⁸. Предлагавшийся проект воздушного кодекса состоял из 14 основных положений, закладывавших основы будущего воздушного права.

Впервые на международный уровень был вынесен вопрос о введении частичного запрета на полёты иностранных ЛА в воздушном пространстве сопредельных стран: «Каждое государство имеет право воспрепятствовать движению аэростата над известными районами своей территории, которые должны быть обозначены ясными знаками»⁹.

Однако, несмотря на острые дебаты, окончательного решения так и не было принято вследствие конфликта мнений по вопросу о правовом режиме воздушного пространства. Итоги конгресса были обусловлены также отсутствием у заинтересованных сторон национального законодательства о воздушных передвижениях. В то же время удалось утвердить первую часть разработанного ранее «Международного воздушного кодекса» (МВК), сыгравшего в будущем значительную роль в формировании международного воздушного права. В последующем «Международный юридический комитет воздушного передвижения» («Международный юридический комитет авиации» — МЮКА), созданный в 1909 году при аэроклубе



**Русский мыслитель, публицист
и общественный деятель М.О. Меньшиков**

Франции и включавший в свой состав видных специалистов в области международного права из различных стран, провёл большую работу по дальнейшему формированию МКВ.

Накануне Первой мировой войны воздушное пространство неразрывно связывалось с интересами государственной обороны большинства европейских стран. И несанкционированные полёты иностранных ЛА всё больше воспринимались как воздушный шпионаж. Ещё на Брюссельской конференции 1874 года были выработаны основные признаки шпионажа¹⁰. В начале XX века к ним был добавлен шпионаж, совершаемый на воздушном судне. Борьба с воздушным шпионажем по сути стала одной из причин так называемого парада суверенитетов воздушного пространства многих государств Западной и Центральной Европы в начале 1910-х годов.

Тем временем неуклонное развитие и совершенствование тактико-технических и боевых возможностей ЛА потребовало выработки защитных мер от возможной опасности из воздушного пространства.

Отказ 16 (в некоторых источниках — 17)¹¹ государств, в том числе ряда ведущих стран Европы, от выполнения резолюции 2-й Гагской конференции (1907 г.) о возобновлении запрета воздушных бомбардировок создал реальную опасность применения ЛА не только по военным объектам, но и по незащищённой местности. Это явно противоречило законам и правилам ведения сухопутной войны, выработанным в ходе Брюссельской (1874 г.) и 1-й Гагской (1899 г.) конференций. В первую очередь основополагающий принцип права ведения войны — «война ведётся лишь армиями, поэтому мирное население неприятельских об-

ластей не является врагом, и права его, личные и имущественные, должны быть уважаемы»¹² — с появлением средств воздушного нападения терял свой первоначальный смысл.

Увеличение количественного и качественного состава Военного воздушного флота (ВВФ) накануне крупномасштабной войны подталкивало правительства ведущих европейских государств к практическому использованию ЛА. Тройку лидеров, обладавших наиболее значительными воздушными силами, в то время составили Франция, Германия и Россия¹³.

Вместе с тем усиление воздушных сил Германии на западных границах Российской империи вызвало беспокойство в военном и морском ведомствах последней. По мнению военных специалистов, «на нашей границе имеются эллинги в Лыке, у оз. Гопло и во второй линии в Кёнигсберге. Следовательно, немцы охватывают воздушной разведкой район Вильна — Лида — Брест-Литовск — Варшава — Радом — Ченстохов. Расположение же эллингов у самой границы и при этом вне сферы крепостей лишней раз указывает, что немцы с объявлением войны будут немедленно выступать и не опасаться с нашей стороны внезапного нападения и разрушения эллингов»¹⁴. Из этого следовало, что в ходе возможной войны германская сторона предпримет на востоке исключительно наступательные действия¹⁵.

Начиная с 1910 года европейские печатные издания на своих страницах стали серьёзно обсуждать возможность начала в Европе крупномасштабной войны с активным использованием в ней нового вида оружия (воздушного), введя в широкий обиход понятие «воздушная война».

Активное использование ЛА в Триполитанской и Балканских войнах позволило сторонникам дальнейшего развития СВН приступить к обработке общественного сознания в плане признания «законности» воздушной войны и бомбардировок объектов на театрах военных действий (ТВД). Своё слово в этом вопросе сказал Мадридский конгресс ИМП (1911 г.), определив, что воздушная война разрешается с условием непредставления для лиц и имущества мирного населения больших опасностей, чем сухопутная или морская война. Это окончательно утвердило право на ведение вооружённой борьбы в воздушной сфере. По сути, окончательно отменялись ограничения по боевому применению воздушных средств, ранее принятые Гагскими конференциями (1899, 1907 гг.)¹⁶.

Нерешённой проблемой продолжал оставаться порядок полётов над территорией сопредельных государств. С соответствующей инициативой в декабре 1908 года выступил совет министров Франции, предложив правительствам европейских стран созвать уже упомянутую выше Веронскую международную (дипломатическую) конференцию.

Тем временем германская сторона заметно активизировала свою разведывательную деятельность за рубежом, широко используя при этом летательные аппараты. Немецкие аэронав-

ты всё чаще нелегально проникали в воздушное пространство соседних государств. Весной 1913 года из-за вынужденной посадки двух германских аппаратов на территории Франции даже разгорелся настоящий политический скандал, разрешать который пришлось на дипломатическом уровне.

В этот период Россия серьёзно озаботилась безопасностью своей воздушной территории. Ранее предпринимались попытки регламентировать порядок пересечения российско-германской границы по воздуху. Первоначально речь велась об организации голубиной почты, которая определялась (со стороны Российской империи) Высочайше утверждённым мнением Государственного совета (февраль 1888 г.)¹⁷.

В дальнейшем Россия и Германия заключили межгосударственное соглашение по регламентации полётов воздушных судов. В то же время участвовавшие нарушения западной границы Российской империи со стороны иностранных воздухоплателей (в первую очередь — германских) «с целью сбора разведывательных данных» побудили российское военное ведомство подготовить соответствующий доклад императору Николаю II. Он распорядился при повторении подобных случаев аэростаты конфисковывать, а самих воздухоплателей задерживать и направлять в крупные города (Варшаву, Киев и Вильно) генерал-губернаторам для последующего проведения расследования по данным фактам.

Следующим шагом в организации отечественной воздушной обороны стал подписанный императором Николаем II 5 (18) июля 1912 года закон «Об изменении действующих законов о государственной измене путём шпионства»¹⁸, разработанный по линии военного ведомства и министерства юстиции, одобренный ранее Государственным советом и Государственной думой. Он значительно расширил перечень деяний, представлявших угрозу для национальной безопасности России, подлежавших уголовному преследованию.

В результате была заложена первичная правовая основа процесса суверенизации воздушной территории России и начала организации отечественной воздушной обороны. В рамках её создания, имевших временный характер вследствие отсутствия единых требований в области международного воздушного права, были приняты следующие меры.

Учитывая опыт европейских государств (в первую очередь, Германии и Франции), руководство российского ВВФ приняло решение значительно приблизить свои воздушные базы к государственной границе. На германском её участке первую их линию (до 20—40 км от границы) составили бы крепостные воздухоплательные отряды Ковно (Каунас), Осовца (Осовец-Крепость), Новогеоргиевска (Модлин) и Гродно, вторую (до 50—100 км) — Вильны (Вильнюс), Лиды и Брест-Литовска (Брест). На участке русско-австрийской границы передовая линия воздушных баз (станций) (до 20—80 км



Цепелины на манёврах германской армии

от границы) располагалась бы в городах Дубна и Бердичев. Из-за наличия Пинских болот, внесивших, как считалось, «некоторую дисгармонию в стройность... расположения [воздушных баз]...», место второй линии предусматривалось установить в районе г. Киева¹⁹.

С целью воспрепятствовать проведению возможных десантных операций силами германского Балтийского флота в приморских районах Прибалтики и Финляндии руководство ВВФ вышло с предложением к военному министру создать особые зоны глубокой (стратегической) воздушной разведки. В этом случае первая линия воздушных баз размещалась бы в городах Либава (Лиепая), Виндава (Вентспилс), Рига, Пернов (Пярну) и Ревель (Таллин), вторая — Юрьев (Тарту), Псков и Двинск (Даугавпилс). Для организации воздушного патрулирования Финского залива могли быть использованы базы в городах Санкт-Петербург, Выборг и Свеаборг (Суоменлинна). На Чёрном море в качестве главной воздушной станции должен был выступить г. Севастополь, на Кавказе — крепость Карс, а на Дальнем Востоке — г. Владивосток²⁰.

При реализации вышеуказанного проекта предусматривалось разделить всю западную приграничную полосу Российской империи на известное число районов, охрана которых в мирное время обеспечивалась бы силами ВВФ. С началом же войны все имевшиеся там дирижабли передавались в состав вновь формирующихся армий, действовавших «в данных районах, а аэропланы соответственно корпусам в должном числе»²¹.

Таким образом, накануне Первой мировой войны в России впервые в общих чертах были разработаны предложения по организации воздушной обороны страны.

№ 283

полк, среди офицеров которого присутствовал
Кто Императорское Высочество Великий Князь Ди-
митрий Павловичъ.

Изъ Совета Ми-
нистровъ. **Советъ Министровъ, въ засѣ-
даніи 16-го ноября 1912 г., по-
ложилъ: предоставлять Военному
Министру, по предварительномъ соглашеніи съ ми-
нистромъ иностранныхъ дѣлъ и въ срокъ по его
указанію, воспретить иностраннымъ воздухоплава-
телямъ, до 1-го іюля 1913 года, перелетъ нашей
западной границы, съ предупрежденіемъ, что къ воз-
духоплавателямъ, нарушившимъ этотъ запретъ и
не опустившимся немедленно по предъявленному
имъ снизу о томъ сигналомъ требованію, будутъ
примѣняемы мѣры вѣдѣнія до стрѣльбы бое-
выми патронами включительно.**

По предварительному соглашенію съ министр-
ствомъ иностранныхъ дѣлъ установленный Советомъ
Министровъ запретъ вступаетъ въ силу съ
1-го января 1913 года, причемъ сигналами требо-
ванія спуска установлены: днемъ — красный флагъ,
а ночью — красный фонарь, о чемъ министерство
иностранныхъ дѣлъ поставило въ извѣстность ва-
интересованнаго иностраннаго правительства.

О семъ министръ юстиціи, 28-го декабря
1912 года, предложилъ Правительствующему Се-
нату, для распубликованія.

Постановление Совета министров от 16(29) ноября 1912 г.

В отечественную военную терминологию само понятие «воздушная оборона»²² включено в начале 1910 года с выходом в свет одноименной статьи русского публициста М.О. Меньшикова²³. В ней впервые выдвигалась идея «воздушной обороны государства». Автор изложил позицию ряда видных государственных и военных деятелей России (великого князя Александра Михайловича, академика князя Б. Голицина, князя Л. Кочубея и др.), активно ратовавших за строительство в России мощных воздушных сил. В частности, Меньшиков писал: «Германия первая оценила огромное значение воздушного флота, и к осени текущего года будет иметь 24 воздушных корабля, а главное — опытный личный состав... Россия должна иметь воздушный флот. В противном случае нам грозит полное поражение»²⁴. Публицист реально оценивал саму степень опасности летательных аппаратов: этот «враг [воздушное средство], может быть, более опасный, чем все другие, взятые вместе»²⁵.

В этой связи руководство Российской империи было вынуждено принять конкретные меры. На основе закона «Об изменении действующих законов о государственной измене путём шпионства» 16(29) ноября 1912 года Совет министров предоставил право военному ведомству «по предварительному соглашению с министерством иностранных дел... воспретить иностранным воз-

духоплавателям до 1(14) июля 1913 года перелёт нашей западной границы...»²⁶.

Указанное распоряжение вступило в силу 1(14) января 1913 года, впервые в отечественной истории устанавливая специальные запретные для полётов иностранных ЛА зоны²⁷ вблизи отдельных участков государственной границы страны: на территории 8 военных округов с включением в список 24 военных крепостей²⁸.

Вводившийся запрет распространялся на всех без исключения иностранных воздухоплавателей, предварительно не получивших разрешение от российских властей на пересечение государственной границы. При попытке незаконного проникновения в воздушное пространство Российской империи и игнорирования требований к немедленной посадке по ним мог открываться зенитный огонь.

Помимо прочего ответственность за охрану воздушных рубежей государства возлагалась и на отряды и посты Отдельного корпуса пограничной стражи, находившегося в то время в ведении министерства финансов России. Но, вооружённые преимущественно обычным стрелковым оружием, они были не в состоянии вести эффективную борьбу с воздушными нарушителями. В результате принятое решение реально носило лишь декларативный характер.

Постановлением Совета министров от 30 июня (13 июля) 1913 года введённый ранее запрет был продлён до 1(14) января 1914 года, а последующим правительственным постановлением от 20 декабря 1913 года (2 января 1914 г.) — до 1(14) июля 1915 года²⁹.

В морском ведомстве России также приняли соответствующие защитные меры. В октябре 1913 года Морской генеральный штаб своим приказом (№ 263) запретил какие-либо полёты иностранных воздухоплавателей над водным пространством в районе между Свеаборгом и Ревелем у входа в Финский залив³⁰.

В ответ на закрытие западной границы Российской империи (в воздушном пространстве) для иностранных лётчиков постановлением германского министерства внутренних дел от 17(30) мая 1913 года был объявлен запрет на перелёт русско-немецкой границы со стороны России с применением тех же мер воздействия, которые были установлены российской стороной³¹. Позднее аналогичные меры предприняло правительство Австро-Венгрии, о закрытии своих воздушных границ также объявили другие ведущие европейские государства.

Определённую точку зрения по усилению воздушной обороны пригородной полосы в 1912 году высказало руководство Офицерской воздухоплавательной школы — основной кузницы кадров отечественного ВВФ. В частности, предлагалось развернуть сеть воздушных станций на глубину 400—500 км от государственной границы (с целью исключения беспрепятственных действий воздушного противника в период мобилизации русской армии (флота) и в первые

дни войны). Эллинги должны были размещаться в городах Санкт-Петербург, Псков, Двинск, Минск, Варшава, Киев и Одесса. Одновременно на удалении 150 км от границы предусматривалось развёртывание промежуточных эллингов или оборудованных якорных стоянок, рассчитанных на два воздушных корабля³².

В перечне задач, возлагавшихся на авиацию, особое место занимали охрана в полёте воздушных аппаратов-разведчиков и уничтожение неприятельских воздухоплавательных судов. Их мог бы выполнять высокоскоростной одноместный самолёт, способный достигать высоты до 3 км и находиться в воздухе до 3 часов.

С целью воспрепятствования проникновению иностранных ЛА в воздушное пространство России и усиления мер по защите воздушной территории страны со своим оригинальным проектом выступил молодой инженер-конструктор А.А. Пороховщиков³³. Предложенный им весной 1914 года на заседании отдела Воздушного флота при Особом комитете по усилению военного флота на добровольные пожертвования проект носил новаторский характер и представлял собой новый взгляд на развитие идеи организации воздушной обороны. В частности, Пороховщиков предложил развернуть вдоль южного побережья Финского и Рижского заливов воздушную оборону по линии Санкт-Петербург — Виндава³⁴.

По мнению автора, указанная оборона структурно состояла бы из ряда запретных зон, исключавших полёты иностранных воздушных судов над территорией Санкт-Петербургского и Виленского военных округов. В запретных зонах предполагалось развернуть несколько линий воздушных станций (дальняя и ближняя), которые обеспечивали бы непрерывный обзор воздушного пространства в приморских районах. При этом дальняя линия таких станций должна была располагаться вдоль побережья Балтийского моря на участке Санкт-Петербург — Виндава, ближняя линия — на участке Санкт-Петербург — Сувалки (Царство Польское), то есть значительно отодвигалась в глубь территории страны. Для борьбы с воздушными нарушителями предусматривалось привлечь авиационные отряды и наземные средства огневого поражения.

По замыслу А.А. Пороховщикова, на воздушные станции возлагались задачи по обнаружению аэропланов и дирижаблей в зоне их ответственности с установлением государственной принадлежности летательных аппаратов. Размеры зоны определялись дальностью обзора воздушного пространства с помощью оптических приборов. В случае нарушения воздушного пространства в соответствующие воинские подразделения, привлекавшиеся для воздушной обороны, должны были оперативно поступать сведения о самом факте пролёта ЛА и его предполагаемом направлении. По сути, на повестку дня был поставлен вопрос об организации в России (первоначально лишь на зональном уровне) будущей службы воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС). Участники заседания признали жела-



Схема проекта организации воздушной обороны Санкт-Петербургского и Виленского военных округов
Весна 1914 г.

тельным создание таких станций, удалённых друг от друга на расстояние 15—150 км, при условии обеспечения их средствами наземной связи и автомобильным транспортом. Но вплоть до начала Первой мировой войны этот проект так и не был реализован.

Значительную роль в организации воздушной обороны государства в предвоенные годы играло министерство иностранных дел (МИД). Благодаря его усилиям (при взаимодействии с военным ведомством) удалось немного смягчить введённый ранее режим запрета воздушного передвижения на западном направлении Российской империи.

Немалый вклад в организацию воздушной обороны вносило министерство внутренних дел (МВД) России. Полиции и сотрудникам Отдельного корпуса жандармов предписывалось принимать незамедлительные меры к задержанию иностранных воздухоплателей, совершивших посадку на территории нашего государства, проводить следственные действия и устанавливать истинные причины (в случае несанкционированного проникновения) появления их в воздушном пространстве Российской империи. Депортация на родину иностранных аэронавтов и лётчиков осуществлялась при участии представителей правоохранительного и дипломатического ведомств России. Также на МВД был возложен (при тесном сотрудничестве с губернскими властями, военным и морским ведомствами) контроль за организацией полётов ЛА внутри государства. В частности, на страницах российской печати начала 1910-х годов появилась следующая информация: «В МВД вырабатываются правила, регулирующие занятия по воздухоплаванию частными лицами. В правилах говорится, что

никакие полёты не могут быть предпринимаемы без разрешения полицейских властей, хотя бы эти полёты носили только экспериментальный характер. Всякий взлёт и спуск авиатора должен происходить непременно в присутствии полицейских чиновников, причём никакого оружия, даже револьвера, авиатор не должен иметь с собой»³⁵.

Для регламентации деятельности воздухоплавания в России (в интересах внутренней и внешней безопасности государства) было создано Особое совещание по предметам, относившимся к воздухоплаванию, под председательством товарища министра внутренних дел (1906—1911 гг.) С.Е. Крыжановского³⁶. Оно разработало правила воздушного передвижения, определив места, «исключаемы[е] для воздухоплавания на всякой высоте... территории, на которых имеются правительственные учреждения, крепостные верки и форты, учреждения общественного значения, территории, опасные для воздухоплателей, столицы и все города с окрестностями до известного радиуса»³⁷. Аналогичные запреты были введены также в Германии, Франции и других европейских государствах.

В целом накануне Первой мировой войны в России была заложена первичная основа организации воздушной (в современной терминологии — воздушно-космической) обороны государства в угрожаемых от воздушного нападения зонах. Последнее, несомненно, вытекало из процесса суверенизации воздушного пространства, нашедшее позднее отражение в международном воздушном праве.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г.: Сборник документов и материалов / Под ред. В.А. Попова. М.: Гос. изд-во оборонной промышленности, 1956. С. 22.

² *Меерсон Л.* Воздушное право и государственный суверенитет // Библиотека Воздухоплавания. 1910. № 8. С. 7.

³ Там же.

⁴ *Fauchile P.* Le domaine aerien et le regime juridique des aerostats // *Revue generate de droit international public.* 1901. № 8. P. 414—485.

⁵ *Меерсон Л.* Указ. соч. С. 10.

⁶ Воздушная война — в международном праве ведение воюющими сторонами военных действий в воздушном пространстве с помощью любых летательных аппаратов.

⁷ Воздушная территория государства (в.т.г.) — воздушное пространство, расположенное над сухопутной и водной территориями государства; находится под его суверенитетом и входит в состав территории государственной. Боковой границей в.т.г. является вертикальная плоскость, проходящая через границы его сухопутной и водной территорий. Высотный предел в.т.г. до настоящего времени международным правом не установлен. Российская Федерация выступает за признание того, что верхняя граница в.т.г. находится на высоте 100—110 км.

⁸ *Русский инвалид.* 1910. № 103. С. 4.

⁹ Там же.

¹⁰ Шпионаж — противозаконная разведывательная деятельность органов (их агентов) иностранных государств, что, как правило, предполагает похищение официально

засекреченной информации (государственной тайны) спецслужбами недружественных государств.

¹¹ *Вейгелин К.Е.* Воздушный справочник. 1914 // Ежегодник Императорского Всероссийского аэро-клуба. СПб., 1914. С. 34.

¹² Очерки воздушной войны // *Вестник Воздушного Флота.* 1918. № 4. С. 29.

¹³ *Патронов И.* Итоги современного воздухоплавания в применении к военному делу. СПб., 1911. С. 37.

¹⁴ Там же. С. 37, 38.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Законность воздушно-химической войны // *Вестник Воздушного Флота.* 1926. № 9. С. 6.

¹⁷ Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3-е. Т. VIII. СПб., 1888. С. 55, 56.

¹⁸ Там же. Т. XXXII. Пг., 1912—1915. С. 1100—1103.

¹⁹ Воздушная разведка / Сборник военно-исторических примеров. М., 1938. С. 54.

²⁰ *Патронов И.* Указ. соч. С. 42, 43.

²¹ Там же. С. 44.

²² Воздушная оборона — комплекс мероприятий и боевых действий войск (сил) по борьбе со средствами воздушного нападения противника в целях предотвращения (снижения) потерь населения и ущерба объектам и группировкам войск (сил) от ударов с воздуха.

²³ **Меньшиков Михаил Осипович** (25 сентября (7 октября) 1859 — 20 сентября 1918) — публицист, общественный деятель, один из идеологов русского националистического движения. С 1900 г. заведовал газетой «Неделя», в период 1901—1917 гг. — ведущий публицист газеты «Новое время». Расстрелян без суда и следствия выездной группой ЧК в Валдае (1918). Реабилитирован (1993, посмертно).

²⁴ *Меньшиков М.О.* Из писем к ближним. М.: Воениздат, 1991. С. 122.

²⁵ Там же. С. 119.

²⁶ *Русский инвалид.* 1912. № 283. С. 3.

²⁷ Запретная зона — воздушное пространство, находящееся над крепостями, портами и другими военными сооружениями, которые сохранялись государством в тайне от проникновения посторонних лиц. См.: *Перетерский И.С.* Воздушное право. 2-е изд., испр. и доп. // *Вестник Воздушного Флота.* 1923. С. 71.

²⁸ *Вейгелин К.Е.* Указ. соч. С. 50.

²⁹ Там же. С. 48.

³⁰ Воздушный флот. История и организация военного воздухоплавания / Под ред. Н.М. Глаголева. Пг.: Тов-во Сытина, 1915. С. 87.

³¹ *Вейгелин К.Е.* Указ. соч. С. 49.

³² Соображения по поводу планомерной организации военного воздухоплавания в России / *Офицерская воздухоплавательная школа.* СПб.: Типография И.В. Леонтьева, 1912. С. 9.

³³ **Пороховщиков Александр Александрович** (26 июня (8 июля) 1892—1943) — российский инженер-конструктор, лётчик, предприниматель. На протяжении 1911—1923 гг. создал несколько типов самолётов, часть из них пошла в серию. Весной 1914 г. выступил с идеей развернуть на территории нескольких военных округов воздушную оборону при тесном взаимодействии наземных и воздушных сил.

³⁴ *Рижский вестник.* 1914. 8 мая.

³⁵ Библиотека Воздухоплавания. 1910. № 5. С. 63, 64.

³⁶ **Крыжановский Сергей Ефимович** (29 августа (10 сентября) 1862 — 12 января 1935) — российский государственный деятель, юрист. Тайный советник (1907), статс-секретарь его императорского величества (1916). Автор и разработчик ряда важнейших государственных актов, в том числе избирательных законов 1905 и 1907 гг. Государственный секретарь в 1911—1917 гг. Редактор «Русской летописи».

³⁷ Библиотека Воздухоплавания. 1909. № 1. С. 61. ■