



## ЧЕТВЕРТЫЙ РОДЪ ВОЙСКЪ.

**Н**ачиная съ 1908 года, т. е. съ того времени, когда впервые доказали свою жизненность управляемые аэростаты и аэропланы, примѣненіе воздухоплаванія въ военномъ дѣлѣ получило совершенно другой характеръ. Воздушные аппараты прежняго времени, аэростаты свободные и привязные (сферическіе и змѣйковые), имѣли главнымъ назначеніемъ служить *вышкой*: либо для развѣдочной и наблюдательной службы, либо для сигнализациі. И только въ единичныхъ случаяхъ, главнымъ образомъ, въ крѣпостной войнѣ, представлялась возможность использовать не только пассивное пребываніе этихъ аппаратовъ надъ землею, но и ихъ передвиженіе въ воздушной средѣ, хотя и *лишенное управляемости*. Въ настоящее же время, съ достиженіемъ хорошей управляемости аэростатовъ и съ крупными успѣхами авіаціи, наиболѣе цѣннымъ качествомъ воздушныхъ аппаратовъ въ примѣненіи ихъ къ военному дѣлу является именно само *передвиженіе въ воздухѣ*, съ чѣмъ неразрывно сопряжены и всѣ остальные преимущества. А съ перемѣной характера роли военного воздухоплаванія пришлось одновременно подумать и о перемѣнѣ организациі тѣхъ войскъ, которыя предназначены для службы въ воздухѣ.

Во всѣхъ проектахъ, мечтаніяхъ и фантазіяхъ прежнихъ лѣтъ, начиная еще съ эпохи братьевъ Монгольфьеровъ, участіе въ войнѣ

воздушныхъ аппаратовъ рисовалось обыкновенно въ видѣ могучихъ эскадръ или флотилій, которыя, побѣдоносно плавая надъ землей и водой, громили одинаково успѣшно какъ сухопутную армію, такъ и флотъ. Такимъ образомъ, въ нашемъ представленіи уже сложилось понятіе о третьемъ составномъ элементѣ военной мощи каждаго государства, о воздушномъ флотѣ, который, въ силу своего вседѣствующаго, долженъ даже, будто-бы, главенствовать надъ двумя другими: надъ арміей и флотомъ. Можетъ быть когда-нибудь, современемъ, оно такъ и будетъ. Но пока что, сообразуясь съ дѣйствительными средствами воздушнаго передвиженія, даваемыми техникой, приходится отвести воздушнымъ аппаратамъ въ военномъ дѣлѣ болѣе узкую, но зато и вполне опредѣленную роль. Вотъ тутъ-то и встаетъ коренной вопросъ: слѣдуетъ-ли выдѣлить воздухоплаваніе въ совершенно отдѣльную отрасль государственной обороны или же возможно дать воздухоплаванію отдѣльныя задачи и на сушѣ и на морѣ? Другими словами, суживая нѣсколько рамки вопроса: долженъ-ли существовать независимый воздушный флотъ, или же воздушные аппараты должны быть вспомогательнымъ средствомъ при сухопутной арміи и морскомъ флотѣ?

Разсматривая послѣдній вопросъ (поскольку онъ касается арміи), необходимо расчленивъ его на двѣ части: относительно роли управляемыхъ аэростатовъ и роли аэроплановъ <sup>1)</sup>).

Управляемые аэростаты, по характеру своей конструкціи, весьма близко напоминаютъ средства передвиженія по водѣ, почему и терминъ «воздушныя суда» весьма для нихъ подходящий... Но при всѣхъ успѣхахъ современной аэронавтики, эти воздушныя суда не выросли еще до такого возраста, когда ихъ можно считать прочно стоящими на ногахъ, какъ, напр., суда надводныя. Правда, въ 1909 году дирижабль Цеппелина № II совершилъ весьма большое путешествіе, оставаясь въ воздухѣ непрерывно въ теченіе 36 часовъ и покрывъ дистанцію около 1,300 километровъ. Правда, и другіе аэростаты, какъ, напр., нѣмецкій Гроссъ № III или французскій «Adjudant Réau», совершали весьма удачныя полеты, съ непрерывной продолжительностью до 20 часовъ, при средней скорости хода до 45 километровъ въ часъ. Правда, и наибольшая достигнутая дирижаблями высота, 2,000 метровъ, можетъ быть признана вполне удовлетворительной, и собственная скорость

<sup>1)</sup> Весьма возможно, что въ будущемъ будетъ соединенный воздушный флотъ изъ аппаратовъ обонхъ типовъ, но пока, какъ уже было оговорено выше, не приходится чрезмѣрно удаляться за границы реальной дѣйствительности.

хода — до 70 километровъ въ часъ, — достаточной... Но не надо забывать, что всѣ эти успѣхи являются рекордными и что на каждый удачный случай можно привести нѣсколько неудачныхъ, когда аэростаты терпѣли аваріи, подчасъ и очень серьезныя, на землѣ или въ воздухѣ. Не обольщаясь единичными удачами, надо всетаки признать, что современный дирижабль слишкомъ хрупкая, громоздкая, дорогая и много зависящая отъ погоды конструкція; при всѣхъ крупныхъ единичныхъ успѣхахъ, дирижабли еще не могутъ сводиться въ группы для совмѣстнаго дѣйствія и потому говорить о созданіи флотовъ изъ воздушныхъ судовъ еще преждевременно. Но, конечно, отдѣльныя выступленія управляемыхъ аэростатовъ не только вполне возможны, но иногда они будутъ приносить неопредѣлимые выгоды. Такъ, прежде всего, умѣстно примѣненіе дирижаблей въ войнѣ крѣпостной, затѣмъ въ войнѣ береговой и, наконецъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже и въ полевой. Только при всѣхъ такихъ выступленіяхъ аэростаты будутъ дѣйствовать не самостоятельно, а въ видѣ вспомогательнаго средства въ рукахъ либо главной квартиры (штаба крѣпости или отдѣльнаго отряда), либо даже подчиненныхъ ей начальниковъ, какъ, напр., въ передовомъ отрядѣ, въ авангардѣ, въ тылу, даже въ распоряженіи начальниковъ участковъ боевыхъ (секторовъ обороны). Выполнивая задачи общаго характера для данной арміи (крѣпости или отряда) или служа частнымъ цѣлямъ (напр., развѣдочная служба при кавалеріи, служба наблюдателя при артилеріи, транспортная служба въ тылу), аэростаты не будутъ еще играть роли самостоятельныхъ морскихъ эскадръ или флотилій, и потому, выясняя ихъ роль при сухопутной арміи, будетъ всего удобнѣе выдѣлить этотъ новый элементъ въ отдѣльный родъ войскъ. Слѣдовательно, воздушныя суда должны войти въ составъ арміи, образовавъ въ ней четвертый родъ войскъ.

Переходя теперь къ воздушнымъ аппаратамъ другого типа, къ аэропланамъ, отмѣтимъ прежде всего, что и по типу своей конструкціи и по характеру полета эти машины весьма трудно приравнять къ приборамъ *плавающимъ* (все равно по водѣ или по воздуху). Основной принципъ аэроплана — рѣзко проявленная активность: съ прекращеніемъ тяги пропеллера (остановка мотора или поломка винта), аэропланъ теряетъ способность висѣть въ воздухѣ. Поэтому къ такимъ *самолетамъ* <sup>2)</sup>, дѣйствующимъ группами,

<sup>2)</sup> Это слово въ примѣненіи къ аэроплану официально введено въ Отдѣлѣ воздушнаго флота. Французы для обозначенія своихъ военныхъ аэроплановъ вводятъ терминъ «l'avion».

какъ то даже и не подходитъ названіе «*воздушный флотъ*». Болѣе умѣстнымъ представляется выраженіе *летучій отрядъ* или даже *воздушная армія*, но только не флотъ. Каково же можетъ быть примѣненіе въ арміи самолетовъ или даже цѣлыхъ летучихъ отрядовъ? Напомнимъ рекорды аэроплановъ въ авіаціонномъ спортѣ. Высота полета имѣетъ рекордомъ 4,200 метровъ (болѣе 4 версты); почти предѣлъ для пребыванія человѣка въ разрѣженномъ воздухѣ безъ искусственнаго дыханія. Продолжительность полета аэроплана, а значить и дистанція пройденнаго пути, сводятся теперь лишь къ выносливости самого пилота: авіаторъ Фурни покрылъ однажды 720 километровъ въ 11 часовъ непрерывнаго полета, а другой авіаторъ, Гобе, на монопланѣ Ньюпоръ, сдѣлалъ непрерывный полетъ въ 740 километровъ, оставаясь въ воздухѣ лишь 8 ч. 16 м. И внѣ аэродромовъ часто совершались длинныя путешествія, по 3—4 часа безъ остановки, при одномъ пилотѣ на борту, или совмѣстно съ пассажиромъ. А что касается скорости полета, то такая, въ зависимости отъ типа аппарата, колеблется отъ 70 до 140 километровъ въ часъ. Французскій военный конкурсъ аэроплановъ, бывшій въ октябрѣ и ноябрѣ минувшаго года, лучше всего иллюстрируетъ возможность примѣненія аэроплановъ для военныхъ цѣлей. Семь аппаратовъ вполне успѣшно выполнили слѣдующія задачи, имѣя на себѣ (обязательно при 3-хъ сидѣніяхъ) 300 килограмм. (18 пудовъ) полезнаго вѣса (помимо бензина и масла): спускъ и взлетъ на неподготовленной мѣстности (пашня и лугъ), подъемъ на высоту въ 500 метровъ въ теченіе не болѣе 15 минутъ и совершеніе непрерывнаго воздушнаго путешествія на дистанцію въ 300 километровъ. Всѣ эти упражненія были продѣланы весьма удачно съ нагрузкой, обезпечивающей пребываніе на аэропланѣ двумъ пассажирамъ помимо пилота, и при собственной скорости аппарата отъ 70 до 115 километровъ въ часъ.

Съ такими качествами аэропланы представляютъ весьма цѣнное средство въ примѣненіи къ военному дѣлу тѣмъ болѣе, что, сравнительно, съ аэростатами, сами аппараты не такъ дороги, обслуживаніе ихъ довольно просто, а надежность пребыванія въ воздухѣ, въ смыслѣ независимости отъ погоды и возможности аварій, стоятъ даже выше, чѣмъ у дирижаблей. Все это удостовѣрено нынѣ не только на практикѣ одного авіаціоннаго спорта, но и на войсковыхъ маневрахъ, имѣвшихъ мѣсто послѣдней осенью почти во всѣхъ европейскихъ государствахъ съ участіемъ офицеровъ-авіаторовъ. Итоги военного конкурса, блестящіе результаты дѣятельности

военныхъ летчиковъ на маневрахъ, эффектный третій очередной «Салонъ воздухоплаванія» въ Парижѣ и, наконецъ, обсужденіе въ парламентахъ всѣхъ странъ ассигновокъ на воздушное вѣдомство для 1912 года,—все это сильно подвинуло впередъ военную авіацію, побудивъ заняться также организаціей службы военныхъ самолетовъ. Не говоря уже про войну крѣпостную, гдѣ аэропланы, конечно, будутъ имѣть весьма широкое примѣненіе какъ въ рукахъ атакующаго, такъ и обороняющагося, практика маневровъ показала, что и въ полевой войнѣ роль аэроплановъ колоссальна. Пока главнымъ назначеніемъ самолета признается служба развѣдочная. Обладая большою скоростью и чуднымъ кругозоромъ, недоступные съ земли, самолеты отлично выполняютъ разнаго рода задачи по изслѣдованію мѣстонахожденія противника и расположенія его силъ, по корректированію стрѣльбы артилеріи и вообще по всякимъ наблюденіямъ за маневрами непріятельскихъ войскъ. При такихъ развѣдкахъ ни артилерія, ни кавалерія, ни даже пѣхота не могли никакъ укрыться отъ всевидящаго глаза аэроплана, такъ какъ даже въ тѣхъ случаяхъ, когда солдаты скрывались подъ крышами или въ потаенныхъ складкахъ мѣстности, воздушный развѣдчикъ, рѣя надъ самыми войсками или даже въ тылу ихъ, легко опредѣлялъ численность по числу орудій или зарядныхъ ящиковъ, по числу коновязей или ротныхъ патронныхъ двуколокъ. Въ этомъ отношеніи никакая кавалерія не можетъ произвести развѣдку такъ быстро и обстоятельно, какъ одинъ аэропланъ. А помощь аэроплана для артилеріи по корректированію стрѣльбы приноситъ столь большую пользу при пристрѣлкѣ, что не будетъ увлеченіемъ признать справедливость положенія, высказаннаго однимъ французскимъ артилерійскимъ генераломъ: «одна батарея съ аэропланомъ способна сдѣлать въ три раза больше, чѣмъ три батареи безъ аэроплана». Кромѣ того, какъ показалъ опытъ войны въ Триполи, самолеты могутъ съ усиѣхомъ примѣняться въ роли воздушныхъ миноносцевъ, бросая въ непріятеля сверху небольшія бомбы, начиненныя сильно взрывчатымъ веществомъ. И, наконецъ, по примѣру частныхъ опытовъ, имѣвшихъ мѣсто въ Англіи и Италіи, нѣтъ основаній сомнѣваться въ пригодности аэроплановъ для ординарческой и легкой почтовой службы какъ въ передовыхъ частяхъ, такъ и въ тылу.

Касаясь вопроса о характерѣ выступленія самолетовъ во время военныхъ дѣйствій, приходится повторить отчасти то же, что говорилось и про воздушныя суда. Несомнѣнно, что совмѣстное уча-

стие аэроплановъ въ исполненіи поручаемыхъ имъ задачъ будетъ примѣняться въ очень недалекомъ будущемъ. Опытъ военныхъ дѣйствій въ Триполи прямо диктуетъ необходимость посылать для обстрѣливанія противника бомбами два или три аэроплана, чтобы одинъ могъ слѣдить за результатами дѣйствій другихъ и давать о томъ знать въ свой лагерь. А на нашихъ русскихъ маневрахъ были даже попытки создать для самолетовъ походный и боевой порядокъ въ воздухѣ... Однако, тѣмъ не менѣе, главное примѣненіе военныхъ самолетовъ въ настоящее время—это не групповыя выступленія большими отрядами, а единичныя или во всякомъ случаѣ, если и нѣсколькими, то въ очень ограниченномъ количествѣ. И самолеты, какъ и воздушные крейсера, не могутъ рассчитывать на самостоятельную роль при военныхъ дѣйствіяхъ. Организациа независимыхъ летучихъ отрядовъ изъ аэроплановъ столь же преждевременна и неумѣстна, какъ и созданіе воздушнаго флота изъ дирижаблей: аэропланы еще скорѣе и тѣснѣе должны быть присоединены къ арміи въ видѣ четвертаго рода войскъ, который можетъ оказывать содѣйствіе одинаково какъ пѣхотѣ, такъ кавалеріи и артилеріи. А большая подвижность самолетовъ и возможность примѣненія ихъ главнымъ образомъ впереди, въ боевыхъ частяхъ, побуждаютъ произвести распредѣленіе этихъ крылатыхъ машинъ по организаціоннымъ единицамъ всѣхъ родовъ войскъ, т. е. по армейскимъ корпусамъ или дивизіямъ и, независимо отъ того, по всѣмъ крѣпостямъ.

Итакъ, и аэростаты, и аэропланы должны составить при арміи четвертый родъ войскъ. Относительно организации службы первыхъ говорить много не приходится, потому что жизнь не дала еще достаточно практическихъ данныхъ, да и общее количество этихъ судовъ еще не настолько велико, чтобы можно было приступить къ ихъ широкому распространенію. Въ настоящее время во всѣхъ государствахъ дирижабли распредѣляются по крѣпостямъ, какъ на сухопутной границѣ, такъ и береговымъ, гдѣ для нихъ строятся помѣстительные сараи съ мастерскими и полнымъ оборудованіемъ. Помимо крѣпостей, дирижабли оставляются единичными экземплярами при центральныхъ воздухоплавательныхъ учрежденіяхъ— для цѣлей учебныхъ и техническихъ, но до приданія ихъ къ полевымъ войскамъ дѣло еще не дошло. Иначе обстоитъ вопросъ съ самолетами. Широкое развитіе аэропланной промышленности и авіаціоннаго спорта дало возможность во всѣхъ государствахъ широко поставить подготовку кадра военныхъ летчиковъ и механиковъ въ

спеціальныхъ авіаціонныхъ школахъ и обзавестись въ достаточномъ количествѣ летательными аппаратами. Сначала военныя министерства подготовили простыхъ пилотовъ, способныхъ управлять аэропланами. Затѣмъ эти пилоты, совершенствуясь въ искусствѣ, стали выполнять задачи военного характера, сначала отдѣльно, а потомъ совмѣстно съ другими войсками. Явилась потребность въ учрежденіи званія военного летчика, не только опытнаго въ пилотажѣ, но подготовленнаго еще и къ спеціально военнымъ дѣйствіямъ. Во многихъ государствахъ (Франція, Англія, Італія, Австрія) къ экзаменамъ на это званіе стали привлекать и частныхъ авіаторовъ, зачисляя ихъ въ резервныя войска и привлекая затѣмъ къ участию во время маневровъ. Съ созданіемъ основныхъ кадровъ летчиковъ дальнѣйшее развитіе военной авіаціи пошло легче и быстрѣе; Франція и Германія уже широко развиваютъ сѣти военно-авіаціонныхъ центровъ и подготавливаютъ организацію авіаціонныхъ отрядовъ въ полевыхъ и крѣпостныхъ войскахъ. Да и въ Россіи, послѣ перваго выпуска летчиковъ Офицерской возд. школой и съ подготовкой полсотни пилотовъ Отдѣломъ воздушнаго флота, готовится къ веснѣ учрежденіе авіаціонныхъ отдѣловъ во многихъ крѣпостяхъ и предвидится организація таковыхъ въ нѣкоторыхъ военныхъ округахъ. Дальнѣйшее развитіе этихъ войскъ является теперь вопросомъ только финансоваго характера—будутъ ли отпускатся правительствомъ достаточныя для того денежныя средства; съ военно-административной и съ технической точки зрѣнія все говоритъ въ пользу необходимости скорѣйшаго снабженія самолетами всей арміи, для начала хотя бы обязательно штабовъ всѣхъ военныхъ округовъ. Франція и Германія настойчиво преслѣдуютъ цѣль обезпечить себя въ теченіе настоящаго года такимъ количествомъ этого новаго рода войскъ, чтобы при каждомъ армейскомъ корпусѣ состояло бы по 10—12 аэроплановъ, а при каждой первоклассной крѣпости по 15—20 аэроплановъ. Нѣмецкое правительство не стѣсняется ассигновать для этого десятки милліоновъ, а во Франціи, гдѣ правительство не оказалось столь щедрымъ, само общество идетъ на помощь государству—созданіемъ фонда частныхъ пожертвованій, приобрѣтеніемъ серіи аэроплановъ на средства всѣхъ департаментовъ (уѣздовъ) и (есть проектъ въ послѣднее время) устройствомъ большой денежной лотереи, которая дала бы сумму въ нѣсколько милліоновъ. Нѣтъ сомнѣній, что наши энергичные сосѣди, при содѣйствіи общества и пу-

темъ правительственной помощи въ теченіе самаго года, сумѣютъ поставить четвертый родъ войскъ на должную высоту.

Въ заключеніе нельзя не коснуться еще одного вопроса: съ развитіемъ воздушныхъ войскъ необходимо озаботиться учрежденіемъ центрального органа для завѣдыванія этою частью. Во Франціи уже существуетъ управленіе инспектора военнаго воздухоплаванія, который подчиненъ непосредственно военному министру. Разъ воздушные аппараты будутъ присоединены къ арміи на правахъ отдѣльнаго рода войскъ, войска такого назначенія во всемъ, что касается ихъ спеціальности, должны поступить въ вѣдѣніе самостоятельнаго учрежденія, свободнаго отъ опеки другого начальства. Только при этомъ условіи можно разсчитывать на успѣшное проведеніе въ жизнь сложнаго дѣла организаціи воздушныхъ войскъ.

*Н. В.*

