

В. П. Рябушинский

Великая Россия

Книга 2

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 32
ББК 66
В11

В11 **В. П. Рябушинский**
Великая Россия: Книга 2 / В. П. Рябушинский – М.: Книга по Требованию,
2015. – 374 с.

ISBN 978-5-458-54072-8

Великая Россия. Сборник статей по военным и общественным вопросам.
Книга 2.

ISBN 978-5-458-54072-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Европейскому миру сейчасъ, въ началѣ XX столѣтія, болѣе всего угрожаютъ два обстоятельства. На первомъ мѣстѣ стоитъ поколебленная увѣренность мірового общественнаго мнѣнія въ военномъ могуществѣ Франціи, въ ея возможности противостоятъ Германіи; вторая причина, это—крушеніе военнаго престижа Россіи. Всѣ думаютъ, что Россія воевать и не можетъ, и не захочетъ. Только поддержка Англіи удержала осенью 1911 года Германію отъ нападенія на Францію; Россіи какъ-будто не существовало,—ее игнорируютъ.

Въ послѣднее время дѣлается много усилій для распространенія идеи пасифизма въ Россіи; въ основаніи этого движенія лежатъ высокія и благородныя побужденія, но наше международное положеніе стало такимъ, что успѣхъ пасифизма въ Россіи явился бы большимъ общественнымъ зломъ и, какъ это ни звучитъ парадоксомъ, ослабляя боевую готовность нашей родины, нанесъ бы сильный ударъ дѣлу мира.

Россіи нуженъ сейчасъ здоровый милитаризмъ; подлѣ нимъ, конечно, слѣдуетъ подразумѣвать не заносчивость драчуна и забіяки, а серьезное и вдумчивое отношеніе къ военному дѣлу, внесеніе во взгляды общества на него того элемента дѣловитости, который такъ властно требуется характеромъ современной войны,—войны не забавы, не дуэли, не лихой авантюры, а тяжелаго всенароднаго дѣла.

Какіе-то удушливые, взрывчатые газы скапливаются опять въ жизни человѣчества. Наступленіе катастрофы отсрочивается не столько изъ чувства человѣколюбія, сколько изъ-за страха непоправимыхъ экономическихъ потрясеній.

Вопросы военно-экономическіе привлекаютъ къ себѣ все больше и больше вниманіе. Можетъ-быть-это и цинично, но нужно сознаться, что мысль европейца работаетъ въ томъ направленіи, какъ бы устроиться, чтобы экономика не мѣшала войнѣ.

Осенью 1911 года мы видѣли первую финансовую мобилизацію: ее произвела Германія, готовясь къ столкновенію съ Франціей. Результаты были не особенно удовлетворительными для Германіи, и, между прочимъ, часть расходовъ пришлось оплатить намъ. Осенью же этого года, по поводу войны Италіи съ Турціей, Россіи былъ данъ показательный урокъ экономическаго значенія для нея Босфора и Дарданеллъ.

Всѣ эти обстоятельства заставили удѣлить во второй книгѣ «Великой Россіи» много мѣста вопросамъ военно-экономическимъ. Но важнѣе матеріальной, является идейная подготовка страны къ борьбѣ. Пробужденіе инстинкта государственности, которое не разъ спасало наше отечество раньше въ трудныя времена, при теперешнемъ состояніи военного дѣла можетъ оказаться запоздалымъ средствомъ. Инстинктъ долженъ быть замѣненъ народнымъ сознаніемъ: первый является лишь въ минуту опасности, сознаніе ее предвидитъ за долгіе годы впередъ. Слава Богу, у насъ нѣтъ сейчасъ опредѣленнаго врага, но нападеніе Италіи на Турцію лишній разъ, у всѣхъ на глазахъ, показало, какъ опасно быть слабымъ. Эту мысль нужно внѣдрить въ народное сознаніе.

Мы и тутъ отстаемъ отъ Европы. Можно осуждать самый фактъ объявленія Италіей войны Турціи, но нельзя отрицать, что Италія дала примѣръ образцовой идейной подготовки страны къ войнѣ. Навѣрное не ниже, а еще выше—въ смыслѣ яснаго пониманія задачъ своей родины,—стоятъ два противника Германія и Англія. Это отражается на постановкѣ тамъ военного дѣла.

И удивляешься, и завидуешь той атмосферѣ дѣловитости, которою дышутъ германская и британская арміи. Всѣмъ извѣстно, какъ нѣмцы любятъ плацпарадный блескъ—даже его начинаютъ приносить въ жертву, если онъ вредитъ настоящему дѣлу.

Чувствуется прогрессъ и въ Россіи, но какъ медленно, медленно идемъ мы впередъ; все еще вмѣсто настоящихъ

сооруженій часто видишь декораціи, главная цѣль которыхъ скрывать трамплины для прыжковъ впередъ по дорогѣ житейскаго успѣха.

Железная рука войны отъ времени до времени безпощадно разрушаетъ эти декораціи, ломаетъ трамплины и заставляетъ различать, что настоящее золото и что мишура; но заключаютъ миръ, проходятъ годы и наступаетъ опять пышный расцвѣтъ бутафоріи, на почвѣ недобросовѣстности однихъ, равнодушія и злорадства другихъ.

Декабрь 1911 года.

В. П. Рябушинскій.

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТЪ.

Какъ извѣстно, покореніе воздуха осуществляется сейчасъ двумя путями: аппаратами тяжелаго воздуха — аэропланами и дирижаблями. Что касается послѣднихъ, то для военнаго дѣла они начинаютъ отходить на второй планъ. Послѣ первыхъ успѣховъ Цеппелина, нѣмцы въ родѣ какъ бы объявили дирижабли германской національной формой воздухоплаванія, а аэропланы французской. Нуженъ былъ цѣлый рядъ неудачъ, чтобы заставить нашихъ сосѣдей обратить серьезное вниманіе на аэропланы, но пока французы все таки далеко впереди.

Вопросъ о введеніи аэроплановъ въ постоянный составъ современныхъ армій уже вышелъ изъ стадіи опытовъ и пробъ. Очередной задачей является выясненіе минимальнаго количества аппаратовъ, необходимаго для обслуживания арміи. Для этого нужно имѣть въ виду, что наименьшей тактической единицей должна быть признана пара машинъ; организмъ аэроплановъ и ихъ двигателей еще чрезвычайно хрупокъ и капризенъ, поломки часты; только наличность двухъ аппаратовъ будетъ гарантировать, и то относительно, правильность и непрерывность службы въ извѣстной точкѣ. Если считать, что такой парой должна быть снабжена каждая пѣхотная и кавалерійская дивизія, а также артиллерія и штабъ корпуса, то на корпусъ въ составѣ двухъ пѣхотныхъ и одной кавалерійской дивизій съ соотвѣствующимъ количествомъ артиллеріи и вспомогательныхъ войскъ, придется завести 10 машинъ. Командующіе арміями должны также имѣть въ своемъ непосредственномъ распоряженіи отряды аэроплановъ. Кадромъ

для послѣднихъ въ мирное время могутъ служить аппараты окружныхъ штабовъ. Такимъ образомъ, русская армія потребуетъ не менѣе 400 аэроплановъ. Для ихъ обслуживания понадобится около 800 офицеровъ-пилотовъ и не менѣе 400 механиковъ, затѣмъ около 4000 нижнихъ чиновъ, считая по 10 человѣкъ на аэропланъ; и 300 шофферовъ. Послѣдніе вызываются необходимостью имѣть по меньшей мѣрѣ для каждой пары аэроплановъ подвижную базу въ видѣ одного автомобиля; на немъ ѣдетъ механикъ, перевозится масло, бензинъ, запасныя части, наконецъ автомобиль тащить аэропланъ на буксирѣ,—производить рекогносцировки для выбора мѣста спуска и путей перелетовъ въ предѣлахъ своей арміи. Кромѣ легкихъ машинъ придется имѣть нѣсколько специальныхъ автомобилей для прожекторовъ и для искрового телеграфа. Понадобятся также грузовики для перевозки ангаровъ, запасныхъ двигателей, большихъ запасовъ бензина и масла и т. д. Оборудованіе такого воздухоплавательнаго корпуса первокласснымъ матеріаломъ вызоветъ слѣдующій единовременный расходъ:

400 аэроплановъ	6,400,000 р.
250 автомобилей .	2,000,000 р.
400 постоянныхъ ангаровъ	1,000,000 р.

Брезентовые ангара для походовъ, гаражи для автомобилей, казармы, ремонтныя мастерскія, запасныя части, приборы, непредвидѣнные расходы, — всего не менѣе 4,000,000 р.

Итого потребуется около 13,400,000 рублей. Въ нашей смѣтѣ стоимость аэроплана опредѣлена въ 16,000 рублей, что, приблизительно, соответствуетъ 40,000 франкамъ, т.-е. суммѣ, которую французское правительство согласно платить за машины, которыя будутъ премированы на конкурсѣ въ Реймсѣ.

Помимо единовременной затраты, содержаніе воздушнаго флота вызоветъ ежегодный расходъ въ 12,500,000 рублей. Разсчетъ таковъ: возобновленіе матеріальной части, считая службу аэроплана въ 2 года, а автомобиля въ 4—потребуется 4,200,000 р.; кромѣ того на зданія придется тратить не менѣе 300,000 рублей. На содержаніе личнаго состава: офи-

церовъ, механиковъ, шофферовъ, нижнихъ чиновъ и т. д. нужно ассигновать 5,000,000 рублей. Наконецъ на ремонтъ, бензинъ, масло, шины и т. д., при условіи частыхъ полетовъ и постоянныхъ упражненій, потребуется не менѣе 3,000,000 рублей. Итого ежегодный расходъ достигнетъ суммы 12,500,000 рублей. Слѣдовательно, устройство воздушнаго флота и содержаніе его въ теченіе четырехъ лѣтъ потребуетъ около 65,000,000 рублей — цѣну двухъ дредноутовъ.

Переходя теперь къ вопросу о созданіи кадра летчиковъ имѣемъ въ виду слѣдующее. Каждый инструкторъ получаетъ въ свое распоряженіе 2 аппарата. Этимъ обезпечивается непрерывность обученія, несмотря на поломки, которыя непременно будутъ. Два аэроплана, даже съ моторами Гномъ, которые быстро изнашиваются, дадутъ не менѣе 200 часовъ полетовъ или 1200 десяти-минутныхъ уроковъ. Въ среднемъ маломальски способный ученикъ дѣлается летчикомъ въ 20 — 25 уроковъ, такъ что теоретически можно было бы рассчитывать на 45—60 молодыхъ пилотовъ къ концу сезона. Но, конечно, не всѣ окончатъ курсъ; чтобы быть осторожнымъ, предположимъ, что по тѣмъ или инымъ причинамъ лишь одна треть выдержитъ экзаменъ на летчика—тогда инструкторъ съ двумя машинами дастъ 15 летчиковъ, слѣдовательно, чтобы черезъ годъ, т. е. осенью 1912 года, имѣть не менѣе 400 летчиковъ, а черезъ 2 года 800, необходимо мобилизовать около 30 инструкторовъ и 60 учебныхъ аппаратовъ. Такое количество авіаторовъ и аэроплановъ въ Россіи найдется. Затрудненія возникаютъ съ другой стороны: какъ отвлечь отъ своихъ прямыхъ обязанностей сразу нѣсколько сотъ молодыхъ офицеровъ при томъ некомплектѣ, отъ котораго страдаетъ наша армія. Но опытъ Московской школы показалъ, что при доброй волѣ со стороны учениковъ, они, хотя и съ трудомъ, могутъ и нести службу, и обучаться авіаціи. Конечно, это возможно лишь тогда, если школа находится въ томъ же городѣ, гдѣ стоитъ полкъ офицера — будущаго летчика. Поэтому авіаціонныя военныя школы нужно раскидать по всей Россіи, начавъ ихъ устройство по климатическимъ условіямъ съ южныхъ городовъ, и именно съ тѣхъ, гдѣ существуютъ воздухоплавательныя общества. Послѣднія несомнѣнно окажутъ большія услуги при организаціи школъ.

Что касается до постройки такого большого количества аэроплановъ для будущихъ молодыхъ пилотовъ, то задержка едва ли будетъ; аэропланы строятся быстро.

Чрезвычайно важнымъ вопросомъ является производство аппаратовъ и двигателей къ нимъ у себя дома. Первая половина задачи, до извѣстной степени, рѣшена. Аэропланы въ Россіи, можетъ быть пока и не совсѣмъ безукоризненные, но уже строятся. Одно слѣдуетъ посовѣтовать русскимъ заводамъ: это — не заниматься сразу усовершенствованіями, а копировать точно иностранные образцы, обращая, главнымъ образомъ, вниманіе на выборъ матеріала (напримѣръ, сухого лѣса) и педантичную тщательность исполненія. При соблюденіи этихъ условій можно не сомнѣваться, что въ самомъ непродолжительномъ времени и у насъ появятся первоклассные аэропланы своего производства. Вопросъ о двигателяхъ много сложнѣе. Россія почти не производитъ легкихъ двигателей. Попытки въ этомъ направленіи дѣлаются лишь въ послѣднее время. Государство должно поддерживать и поощрять эти попытки, не останавливаясь передъ жертвами. Для начала не нужно спрашивать, сколько стоитъ моторъ русскаго производства, можно завѣдомо переплачивать, нужно только требовать, чтобы двигатель былъ не хуже заграничныхъ.

Теперь начинаютъ говорить о созданіи «русскаго аэроплана». Подъ этимъ, очевидно, нужно подразумѣвать аэропланъ, снабженный усовершенствованіями, являющимися плодомъ творчества русскихъ людей.

Всѣ эти разговоры бесплодны; русскихъ изобрѣтеній не будетъ до тѣхъ поръ, пока у насъ не начнутъ строить, и много строить, летательныхъ машинъ и двигателей къ нимъ, Изобрѣтенія и усовершенствованія создаются на практической работѣ. Въ предисловіи къ извѣстной книгѣ Гюльденера о двигателяхъ внутренняго сгоранія («Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren» von Hugo Güldner) встрѣчается очень полезный совѣтъ молодымъ инженерамъ: поменьше изобрѣтать, побольше конструировать. Русскому воздухоплаванію слѣдовало бы эти слова особенно принять къ свѣдѣнію и постепенно къ исполненію. Дѣйствительно, часто самыя геніальныя идеи разбиваются объ упорство матеріи; чтобы изъ тысячи геніальныхъ идей выбрать ту, которая пройдетъ, не наткнувшись въ лаби-

ринтъ стальныхъ тросовъ, полотна, дерева, законовъ воздуха и вѣтра, нужно жить между этой сталью, воздухомъ и полотномъ. Соединеніе кабинета инженера, мастерской завода и поля аэродрома создать «русскій аэропланъ», а не залы засѣданій ученыхъ и спортивныхъ обществъ.

Возвращаясь къ вопросу о военномъ примѣненіи аэроплановъ, видимъ, что главная польза, которую армія извлекаетъ изъ нихъ, это, употребляя ихъ для развѣдки стратегической, тактической и артиллерійской. При этомъ для передачи свѣдѣній воздушныя машины могутъ и не спускаться всякій разъ, а сбрасывать донесенія на небольшихъ, ярко окрашенныхъ и далеко видныхъ парашютикахъ своимъ развѣздамъ, автомобилямъ, мотоциклеткамъ. Не нужно однако, забывать, что аэропланъ—не универсальное средство развѣдки, что пѣхоту и конницу онъ дополняетъ, но не замѣняетъ.

Въ характерѣ русскаго народа лежитъ любовь къ универсальнымъ средствамъ, но такихъ нигдѣ, ни для какихъ случаевъ не бываетъ. Сейчасъ многіе возлагаютъ на аэропланы преувеличенныя ожиданія; а при первыхъ же, даже частичныхъ неудачахъ, начнутъ кричать, что аэропланы никуда не годны. Между тѣмъ они представляютъ могучее средство развѣдки, но при извѣстныхъ условіяхъ. Во-первыхъ, зависимость отъ погоды: вѣтра, дождя, снѣга. Искусство пилота смягчаетъ эту зависимость. Въ настоящее время хорошіе авіаторы летаютъ при вѣтрѣ въ 10—15 метровъ въ секунду, что раньше считалось почти невозможнымъ. Но безопасность полета зависитъ, кромѣ силы вѣтра, еще и отъ его характера. Иногда приходится видѣть, какъ при вѣтрѣ въ 10 метровъ, если онъ ровенъ и постояненъ, пилотъ летитъ сравнительно плавно, и его же швыряетъ, какъ щепку, при вѣтрѣ въ 4—5 метровъ, если онъ дуетъ порывами и если приходится летѣть надъ пересѣченной мѣстностью, лѣсами, оврагами, прудами. Чрезвычайно интересно было бы, хотя предположительно, знать количество дней въ которые возможны полеты. Богатый матеріалъ для такихъ сужденій собранъ въ книгѣ Ассмана «Вѣтры въ Германіи» (Richard Assmann—«Die Winde in Deutschland»). На основаніи многочисленныхъ наблюденій авторъ приходитъ къ выводу, что у поверхности земли—не выше 100—200 метровъ господствуютъ слабые вѣтры. Ассманъ выражаетъ

это въ $\%$. На вѣтры болѣе 10 метровъ въ секунду при высотѣ до 200 метровъ приходится 9 $\%$, а на слабые вѣтры и на штиль—91 $\%$ времени. На высотѣ 500 метровъ отношеніе другое—характеристика слабыхъ вѣтровъ 68 $\%$, а сильныхъ 32 $\%$; на высотѣ 1000 метровъ еще безпокойнѣе—коэффициенты вѣтровъ менѣе 10 метровъ въ секунду и болѣе 10 метровъ равны—50 $\%$. Еще выше—еще хуже. Эти цифры среднія годовыя, онѣ мѣняются въ зависимости отъ времени года, отъ мѣстности и т. д. Наконецъ извѣстно, что вѣтеръ тише утромъ и особенно вечеромъ при закатѣ солнца, а сильнѣе всего, обыкновенно, около полудня. Изъ данныхъ Ассмана можно сдѣлать выводъ, что независимо отъ снѣга и дождя, по причинѣ только сильнаго вѣтра, въ среднемъ, изъ трехъ дней—въ одинъ день летать нельзя. Слѣдовательно, шансы на возможность летать равны 50—70 $\%$; лѣтомъ они больше, зимой, конечно, меньше, даже въ странахъ съ умѣреннымъ климатомъ.

На послѣднихъ осеннихъ маневрахъ 7-го корпуса въ Восточной Франціи зависимость летчиковъ отъ погоды выразилась такъ. Всѣ участвовавшія машины были разбиты на 4 группы. Первый отрядъ былъ приданъ Западной Арміи и имѣлъ паркъ въ Везулѣ (Vesoul), второй отрядъ входилъ въ составъ Восточной арміи съ паркомъ въ Эриккурѣ (Héricourt), наконецъ, третья группа, находившаяся въ распоряженіи посредниковъ, имѣла паркъ въ Виллесексѣ (Villersexel), что же касается четвертой, подвижной группы, предназначавшейся для артиллеріи, то она не имѣла опредѣленной базы.

Въ первый день большихъ маневровъ, 11 сентября новаго стиля, по случаю непогоды дѣятельность летчиковъ была очень незначительной; 12 сентября, на другой день, летали великолѣпно. 13 сентября военный министръ смотрѣлъ всѣхъ летчиковъ въ Эриккурѣ, при чемъ летчики изъ Везула не могли прилетѣть къ мѣсту смотра по причинѣ сильнаго вѣтра. Но зато вечеромъ того же дня всѣ машины прилетѣли въ Бельфоръ, находящійся приблизительно въ 10 километровъ отъ Эриккура. Было предположеніе, что пилоты отправятся домой по воздуху, но плохая погода сдѣлала осуществленіе этого плана невозможнымъ. Изъ сказаннаго видно, что участіе летчиковъ въ маневрахъ не превысило 70 $\%$ всего времени маневровъ. Но не одинъ вѣтеръ и непогода мѣшаютъ воздушной развѣдкѣ. Практика показываетъ, что