

## **ПРОБЛЕМА НОВЫХ ВООРУЖЕНИЙ В РУССКОЙ АРМИИ ПЕРЕД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНОЙ**

В условиях промышленной и научно-технической революции в конце XIX века активно дискутировался вопрос о будущей возможной войне. Конечно, были силы, которые полностью отрицали ее возможность в наступающем «цивилизованном XX веке». Однако более воинственно настроенные политики считали, что военное столкновение мировых держав неизбежно. Среди них были и консерваторы, которые полагали, что главное – это боевой дух солдата и офицера, а также и сторонники активного военного прогресса. Последние ратовали за военное использование принципиально новых видов вооружений: подводных лодок, гигантских дредноутов, аэропланов, бронированных машин, скорострельного оружия.

Было нелегко, например, рассмотреть за неуклюжими этажерками аэропланов будущее грозное оружие нового типа – авиацию. Необходимость тратить на развитие принципиально новых видов вооружений значительные денежные средства, казались консерваторам бессмысленными тратами.

В начале XX века Россия продолжала оставаться абсолютной монархией. Ничто, казалось, не предвещало глобальных перемен, но русско-японская война и начавшаяся первая русская революция 1905–1907 годов радикально изменили обстановку в стране. Новые реформы были подготовлены всем ходом русской жизни; они вызывались потребностями экономики, социально-классовыми сдвигами, эволюцией государственно-политических структур, развитием духовной культуры, влиянием европейского опыта).

Созданный в годы Первой русской революции законодательный орган Государственная Дума не осталась в стороне в вопросе о развитии обороноспособности страны [5]. Требовалось определить главные направления в развитии различных видов вооружений.

Для России роль «последней войны» сыграла Русско-японская (1904–1905). Заводы морского ведомства в этот период находились в крайне печальном состоянии. Лишь благодаря активной политике Государственной Думы Обуховский и Ижорский заводы за несколько лет были приведены в относительный порядок. Законодатели отмечали, что в российском флоте огромное количество адмиралов и высших офицеров при почти полном отсутствии флота. Государственные деньги шли не на содержание боевых кораблей, а на выплаты адмиралам.

Борьба вокруг морской программы привлекла самое пристальное внимание общества. Она совершенно не случайно оказалась в самом центре жестокой конфронтации между Думой и правительством. Перед страной, еще не совсем оправившейся от позора войны с Японией, стояла задача быстрее восстановления флота и общего перевооружения русской армии, которой катастрофически не хватало современного вооружения. Особенно сильным было отставание в тяжелой артиллерии – решающей силы армий того времени.

В марте 1908 года Николай II повелел составить общую программу возрождения флота и перевооружения сухопутной армии, рассчитанную на ближайшие 10–15 лет. Ее выполнение должно было начаться со строительства четырех броненосцев.

Положение дел в военно-морском флоте стало предметом особых слушаний, острых столкновений на заседаниях Думы. А.И. Гучков в своих речах подвергал проект морской программы, предложенный правительством, жесткой критике. Он выступал против создания в Балтийском море эскадры линкоров, полагая, что в закрытом море их действия будут ограничены, что необходимо строить здесь относительно малые маневренные корабли. Но император и его ближайшее окружение страдали гигантоманией. На так называемую «малую морскую программу» для Балтийского флота (строительство четырех линкоров) предполагалось выделить полмиллиарда рублей. Вновь обострились дискуссии на тему, какой флот, какие базы и где они нужны России и зачем строить линкоры для «маркизовой лужи». Но Николай II повелел провести морскую программу через Государственную Думу и Государственный Совет. При этом он в марте 1912 года заявил председателю Совета министров Российской им-

перии В.Н. Коковцеву: «Это дело так близко моему сердцу, что я заранее одобряю все, что вы придумаете, чтобы провести его в Думе» [1, с. 414].

После отъезда императора Коковцов занялся проведением через Думу морской программы. Техническая сторона дела была подготовлена морским министром и группой молодых морских офицеров во главе с капитаном I ранга А.В. Колчаком, но была и весьма сильная оппозиция, отмечавшая огромную дороговизну данного проекта.

В этой сложной для правительства обстановке Коковцов сделал упор на то, что кредиты на новые дредноуты полностью обеспечиваются за счет «финансового благополучия», солидного превышения доходов над расходами и новые корабли можно было строить, не прибегая ни к увеличению налогов, ни к займам. Это было правдой. Остаток от расходов, который оставался в казне, достигал суммы в 800 млн. руб. Линкоры стоили около половины этой суммы.

Следует отметить, что у «Морской программы» оказался еще один защитник, сыгравший в деле очень важную роль. Речь идет об известном представителе технической интеллигенции: ученом, математике, корабеле, академике Л.Н. Крылове.

В 1912 г. он являлся профессором Военно-морской академии и состоял для особых поручений при морском министре адмирале Григоровиче. Министр обратился к нему за помощью, прося составить для выступления в Думе краткий, но убедительный доклад в пользу строительства для Балтийского флота эскадры линейных кораблей. Морской министр опасался, что Дума откажет в весьма значительном кредите. Доклад, подготовленный морским штабом, кажется ему неубедительным и длинным.

Крылов отлично выполнил поручение. Написанная им речь, озвученная в Думе адмиралом, убедила колеблющихся и громадным перевесом голосов кредиты были отпущены. Суть доводов Крылова сводилась к напоминанию о падении Порт-Артура и заявлению, что без линкоров в Балтийском море та же участь постигнет столицу, так как неприятель, господствуя на море, может высадить десант в любом пункте побережья [2, с. 179].

Выполнение «Морской программы» (было построено за четыре года 8 линкоров) значительно отодвинуло сроки перевооружения сухопутных войск; оснащение их тяжелой артиллерией и прочим новейшим вооружением. Последнее могло быть развернуто лишь после выполнения

«Морской программы» и должно было завершиться только в 1918 году. К этому сроку русская армия по вооруженности, огневой мощи должна была превзойти германскую.

Но немцы вступили в войну в выгодное для себя время. Русская армия оказалась к 1915 г. практически без артиллерии и снарядов. Началось ее отступление. А в это же время новейшие линкоры, на которые были израсходованы огромные ассигнования, предназначенные на оборону страны, стояли в военном порту Свеаборге (Гельсингфорс, Хельсинки) под защитой минных полей и береговых батарей и в боевых операциях реального практического участия не принимали.

Одновременно с первыми полетами авиаторов появилась идея применения аэропланов для военных нужд. Как и в Европе, во многих городах России возникают аэроклубы, воздухоплавательные общества, студенческие кружки, начинают выходить новые авиационные журналы, активизируются изобретатели летательных аппаратов и от моделей и планеров переходят к созданию первых аэропланов. Многие видные деятели понимали ее значение и всячески стимулировали развитие авиации в своих странах. Не была исключением и Россия, хотя к этой гонке она подключилась с некоторым опозданием. Франция и Германия уже ушли вперед.

Среди тех, кто сразу оценил значение авиации, был Председатель Совета Министров Петр Аркадьевич Столыпин. Он старался всемерно содействовать ее развитию в России. П.А. Столыпин, придавая этой проблеме государственное значение, в 1909 г. поднял вопрос о подготовке научных и инженерных кадров для новой зарождающейся отрасли промышленности страны. Первоначально предполагалось организовать в Москве специальный Имперский институт аэронавтики, однако группа петербургских ученых во главе с профессором К.П. Боклевским предложила в целях экономии средств пока ограничиться созданием курсов воздухоплавания при высших технических учебных заведениях. Так, в 1910 г. на кораблестроительном факультете Петербургского политехнического института имени Петра Великого, который возглавлял К.П. Боклевский, и был создан первый такой курс, готовивший инженеров по воздухоплаванию [3, с. 99]. К сожалению, убийство Столыпина в сентябре 1911 года не позволило воплотить все его планы в жизнь.

Для преподавания на курсах воздухоплавания приглашались лучшие научные силы Петербурга, профессора и преподаватели столичных вузов. Подготовка инженерных авиационных кадров по-настоящему придавалось важное государственное значение.

Активная работа отечественных конструкторов постепенно давала положительные результаты. В 1910 г. оторвался от земли самолет-биплан, созданный профессором Киевского политехнического института А.С. Кудашевым. В том же году молодой киевский авиаконструктор И.И. Сикорский поднял в воздух свой самолет. Затем состоялся полет самолета петербургского инженера Я.М. Гаккеля.

В дореволюционной России существовало 17 авиашкол и курсов. В обществе возник огромный интерес к полетам. Был учрежден Императорский Всероссийский аэроклуб, а вслед за ним в 1908–1910 гг. возникают аэроклубы и воздухоплавательные общества в Одессе, Киеве, Москве, Харькове и ряде других городов России, в вузах создаются кружки. Одной из наиболее крупных и оснащенных была созданная в 1911 г. военная авиационная школа в Санкт-Петербурге.

25 марта 1912 г. в Москве торжественно открылась Вторая Международная Выставка Воздухоплавания. Присутствовало более 600 приглашенных. Среди них представители московской администрации, весь генералитет, известные общественные деятели, члены Московского общества воздухоплавания и представители всех спортивных организаций. На выставке было представлено 80 экспонатов, среди них 22 аэроплана [3, с. 54].

Основоположник аэродинамики как науки профессор Николай Егорович Жуковский в своей приветственной речи отметил исключительный интерес к выставке русских конструкторов, результаты деятельности которых позволяют убедиться в крупных практических успехах национального воздухоплавания. Подводя итоги 2-й Международной Выставки Воздухоплавания, пресса с удовлетворением отмечала, что российская авиация бурно развивается и из залогов ее успеха – молодые талантливые силы.

Особо отмечался И.И. Сикорский. Ему во время этой выставки предложили должность главного конструктора авиационного отдела Русско-Балтийского вагонного завода. Он принял это предложение и в апреле 1912 г. подписал контракт на пять лет.

Абсолютное большинство российских авиаторов летало на зарубежных летательных аппаратах. Игорь Сикорский в интервью журналистам заявил следующее: «Русская военная авиация, насколько мне известно, стоит очень высоко по количеству летчиков, а в особенности по качеству их... В настоящее время [1912 г. – С.К.] я занялся разработкой нового типа аэроплана, приспособленного для больших перелетов с несколькими людьми на борту и с двойным управлением... Я горячо предан русской авиации и надеюсь созданием этого аппарата внести свой посильный труд в дорогое для нас всех дело» [3, с. 56–57].

Акционерное общество русско-балтийского вагонного завода, где стал работать И. Сикорский, положило начало активному русскому вагоностроению, производству различных сельскохозяйственных машин, автомобилей. Немалое количество последних приобретала армия. Военные тщательно проверили производственный процесс данного предприятия и не подписывали контракт, пока не убедились, что изготовление этих автомобилей ведется из отечественных материалов. На случай войны это было очень важно.

Значительному прогрессу завода, его расширению компания была обязана председателю Совета акционерного общества, Михаилу Владимировичу Шидловскому, одному из выдающихся деятелей России, сделавшему большой вклад в развитие отечественной авиации.

М.В. Шидловский отлично осознавал, что отечественная авиационная промышленность лишь тогда сможет выйти на мировой уровень, когда освободится от патентной зависимости и будет в состоянии строить самолеты, разработанные своими конструкторами из местных материалов. Копировать иностранные самолеты – значит всегда отставать, зависеть от комплектующих деталей. Особенно остро эта проблема могла встать в условиях будущей войны. Вот в это время и понадобился главный конструктор со свежими мыслями, смелыми идеями. Выбор пал на Игоря Сикорского.

Новым этапом в развитии не только отечественной, но и мировой авиации явилось создание в России под руководством И.И. Сикорского самолетов «Русский витязь» и «Илья Муромец». И.И. Сикорский с 1912 г. работал главным конструктором в авиационном отделении Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) в Петербурге. Там по его проекту и был построен биплан «Русский витязь». За создание первого в мире мно-

гомоторного самолета Государственная дума выдала И.И. Сикорскому премию в 75 тыс. руб.

Командование русской армии, предвидя надвигающуюся в военном деле механизацию и моторизацию, приступило весной 1912 г. к строительству грандиозной по тогдашним меркам Центральной научно-технической лаборатории Военного ведомства. В состав ее должно было войти Воздухоплавательное отделение.

Появление в России уникальных и первых в мире самолетов «Русский Витязь» и «Илья Муромец» было не случайным. Оно предопределилось всем бурным развитием науки и техники страны, что позволило нашей стране сделать значительный рывок и опередить по некоторым направлениям, в том числе и по тяжелому самолетостроению, самые развитые на то время страны мира.

Самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец» были первыми в истории авиации четырехмоторными самолетами, самыми большими самолетами в мире. Уже в августе 1913 г. на РБВЗ велась работа по созданию нового четырехмоторного тяжелого самолета, который получил название «Илья Муромец» в честь русского былинного богатыря. Это имя стало собирательным для целого класса тяжелых машин, построенных на заводе с 1913 по 1917 г. «Илья Муромец» стал первым серийным многомоторным самолетом. Работы Сикорского полностью опровергли утверждения об опасности и технической неэффективности тяжелых многомоторных самолетов и открыли дорогу этому направлению в самолетостроении.

Рекордами, поставленными на «Илье Муромце» была сломлена сильная оппозиция в Государственной думе, которая, несмотря на заинтересованность военного ведомства, препятствовала приобретению этих самолетов русской армией. Эти депутаты искренне, (а может, и корыстно) отстаивали идею закупки новых самолетов за рубежом, в первую очередь, во Франции.

Несмотря на моральную поддержку, оказанную талантливому авиаконструктору Николаем II, общее финансирование его проектов было явно недостаточным. И. Сикорский, будучи блестящим инженером, не был столь же талантливым предпринимателем. Как позднее писали его друзья: «Возможно, что если бы Сикорский избрал целью своего рекордного полета не Киев, а Москву, где ему следовало поклониться тамошним золотым тельцам, то московские меценаты, поливавшие в свое время шампан-

ским дорожки в саду у Шарля Омона, «чтобы не пылило», или жертвовавшие в 1905 г. «миллион на революцию», и сделали бы что-либо.

Но шум моторов «Муромца», летевшего из бюрократического Санкт-Петербурга в Киев, не достиг Москвы, и постройка «Муромцев» продолжалась в маленькой мастерской Русско-Балтийского завода» [4, с. 217].

На момент начала Первой мировой войны Россия имела самый большой воздушный флот в мире (Россия – 244, Германия – 232, Франция – 156, Австро-Венгрия – 65, Англия – 30, США – 30) [3, с. 131]. Но в нашей стране основную массу их составляли самолеты устаревших конструкций «Ньюпор-4» и «Фарман-16» лицензионной постройки. Нужны были новые машины. Особые надежды возлагались на «Муромцев».

При этом значительная часть русских самолетов была построена на семи отечественных заводах. В ходе войны в строй вступило еще пять заводов. Но огромным недостатком самолетостроения было то, что военное министерство фактически устранилось от координации выпуска самолетов, поэтому в большинстве случаев выпускались аэропланы иностранных конструкций. Иностранные же фирмы не спешили передавать российской стороне свои новейшие технические разработки, они делились только устаревшими. Хотя понятно и логично, что союзники России по Антанте, Великобритания и Франция, новейшие образцы своего оружия использовали на своем театре военных действий – на Западном фронте.

Один из соратников Сикорского К.Н. Финне, уже находясь в эмиграции, написал книгу «Воздушные богатыри И.И. Сикорского» (Белград, 1930). В ней он попытался объяснить подобное отношение к пионерам русского воздушного флота: «В самом деле – в России было немало талантливых ученых, специалистов по всем вопросам техники; эти специалисты нисколько не уступали заграничным, а иногда и превосходили последних. С мнением наших ученых считались в странах с высокоразвитой техникой и промышленностью» [3, с. 37–38].

Причину неудач Российского императорского военно-воздушного флота в условиях войны «на истощение» он объяснил следующим: «русская лень, при отсутствии у нас привитого воспитанием уважения к своему русскому, вместе с преувеличенным представлением о достоинствах всего иностранного, вело к более легкому выходу – получать все в готовом виде из-за границы.



К сожалению, подобные взгляды глубоко укоренились в широких слоях нашего так называемого интеллигентного общества, и робкие попытки отдельных лиц отстаивать русскую самобытность готовы были отождествлять с отсталостью, наделяя пытавшихся стать на защиту национального достояния и достоинства различными эпитетами вроде наемников правительства, квасных патриотов, черносотенцев и прочее [3, с. 217–218].

Суммы, которые затрачивались на создание отечественной авиации, были в разы меньше, чем деньги, отпускаемые на модернизацию военно-морского флота. Но у моряков было очень сильное лобби во властных структурах и законодательном органе страны.

В самом начале войны, в августе 1914 года, мастер Русско-Балтийского машиностроительного завода в Риге Пороховщиков обратился в ставку Верховного главнокомандования русской армии с предложением оригинального проекта быстроходной боевой гусеничной машины для движения по бездорожью. Но этот интересный проект остался выполненным лишь в единственном опытном экземпляре, хотя английские «танки» и немецкие «панцеры» вскоре показали свою силу и мощь на фронтах мировой войны.

Нельзя сказать, что русская армия накануне Первой мировой войны полностью отказалась от идеи перевооружения. К сожалению, была сделана серьезная ошибка: значительные средства были потрачены не на сухопутные силы, не на новые виды вооружений (авиация и броневые машины), а на флот. Это сыграло свою негативную роль, особенно в условиях затянувшейся позиционной войны.

#### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

1. **Смирнов А.Ф.** Государственная Дума Российской империи. 1906–1917. Челябинск, 2010.
2. **Крылов А.Н.** Мои воспоминания. М., 1984.
3. **Катышев Г.И., Михеев В.Р.** Крылья Сикорского. М., 1992.
4. **Финне К.Н.** Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского. М., 2005.
5. **Кулик С.В.** Настроения в Государственной Думе Российской Империи в начале Первой мировой войны // Наука и техника: Вопросы истории и теории. Материалы XXXV междунар. годичной конф. Санкт-Петерб. отд. Российского национального комитета по истории и философии науки и техники РАН «Наука и техника в Первую мировую войну» (24–28 ноября 2014 г.) Вып. XXX. СПб.: СПбФ ИИЕТ РАН, 2014. – С. 165-166. ISBN 978-5-906782-04-5