



ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТЪ ЕВРОПЫ.

То усиленное вниманіе, которое удѣляется воздушному флоту¹⁾ Германіей, должно быть отмѣчено прежде всего вездѣ тамъ, гдѣ заходитъ рѣчь о воздушныхъ средствахъ государственной обороны. Ни тѣ многочисленныя неудачи, которыя происходили съ отдѣльными воздушными крейсерами Цепелина и которыя такъ усердно отмѣчались французскою печатью, ни даже объ еще небывалыя до сихъ поръ по количеству жертвъ катастрофы съ двумя морскими дирижаблями I I и I II²⁾, отнюдь не могутъ умалить значенія и боевыхъ качествъ тѣхъ первоклассныхъ дирижаблей, которые путемъ настойчиваго труда и неослабной энергіи нынѣ выработали цепелиновскія верфи. И считается съ этими воздушными колоссами приходится въ особенности потому,

¹⁾ Мы говоримъ здѣсь исключительно объ управляемыхъ аэростатахъ.

²⁾ I I затонулъ въ морѣ у о. Гельгоганда, застигнутый на маневрахъ бурей и ливнемъ; съ нимъ погибло 15 человѣкъ.—I II погибъ при первомъ же подъемѣ отъ взрыва бензина въ моторѣ; число жертвъ—28.

что равныхъ имъ нѣтъ еще ни въ одномъ другомъ государствѣ, а самостоятельное производство ихъ, какъ показываетъ опытъ Франціи и Англіи ³⁾, является дѣломъ далеко не столь простымъ, какъ то можетъ казаться при первомъ взглядѣ... Отмѣтимъ, что послѣдніе цеппелины, начиная съ № 18, дѣлаются емкостью уже въ 27.000 куб. метровъ (вмѣсто 20.000 к. м.), при длинѣ оболочки въ 80 сажень и при діаметрѣ ея въ 8 сажень; мощность ихъ моторовъ (4 вмѣсто трехъ) достигаетъ уже 800 лошадиныхъ силъ (вмѣсто прежнихъ 500), а скорость собственнаго хода достигаетъ 80 верстъ въ часъ (вмѣсто прежней цифры 70—75 в.).

Другимъ весьма важнымъ преимуществомъ Германіи въ вопросѣ о воздушномъ флотѣ является прекрасное оборудованіе страны воздушными портами. Шестнадцать различныхъ пунктовъ, главнымъ образомъ изъ числа имѣющихъ стратегическое значеніе, имѣютъ спеціальныя металлическія ангары послѣдней конструкціи, рассчитанныя на укрытіе цеппелиновъ (длиной 85—90 сажень): изъ нихъ девять ангаровъ двойныхъ (шириной 22—27 сажень) и семь ординарныхъ (шириной въ 10—12 сажень). Еще два такихъ же ангара находятся въ постройкѣ и девять проектируются. Кромѣ того, двадцать пять ангаровъ другихъ типовъ, тоже разбросанныхъ по всей территоріи, готовы приютить воздушныя суда меньшихъ размѣровъ, чѣмъ цеппелины. При этомъ многія такія воздушныя стоянки хорошо оборудованы машиностроительными и газовыми заводами, мастерскими, складами и проч., являясь въ полномъ смыслѣ слова готовыми воздушными портами.

Только послѣ этого необходимаго предисловія можно приступить къ сравненію боевыхъ качествъ воздушныхъ флотовъ отдельныхъ европейскихъ странъ. Такое сравненіе дѣлается ниже, изъ разсмотрѣнія, какъ матеріальной части, такъ и существующихъ системъ организаціи въ различныхъ воздушныхъ флотахъ. При этомъ въ первомъ вопросѣ принимается такой масштабъ. Въ военной наукѣ уже выяснилось двоякое назначеніе воздушныхъ кораблей: 1) для цѣлей стратегическихъ (развѣдка и дѣйствіе взрывчатыми веществами); такіе дирижабли именуется стратегическими развѣдчиками (во Франціи—«croiseurs»); 2) для цѣлей тактическихъ (тактическая развѣдка); эти дирижабли именуется тактическими развѣдчиками (во Франціи «éclaireurs»). Каждый изъ этихъ основныхъ типовъ мы дѣлимъ на два класса въ зависимости отъ техническихъ

³⁾ Франція вотъ уже три года строитъ жесткій дирижабль «Спепс» (вродѣ Цеппелина) и все не можетъ закончить его вполне успѣшно. Англія же, построившая у Виккерса такой же большой дирижабль «May Fly», потерпѣла полное фіаско: аэростатъ разломился пополамъ и погнѣо при первомъ же выводѣ его изъ ангара.

качествъ (а слѣдовательно и боевыхъ) самого аэростата. Такимъ образомъ всѣ единицы воздушныхъ флотовъ разбиты на 4 класса: причемъ каждый классъ характеризуется примѣрно такими данными.

Классы дирижаблей.	Емкость (куб. метры).	Скорость хода.		Скорость, часовая для учета (вер- сты).	Продолжи- тельность не- прерывнаго полета.	Раіонъ дѣй- ствія (вер- сты).
		метры въ се- кунду.	версты въ часъ.			
I классъ. . .	отъ 15.000	19—24	65—80	40—50	30 час.	600—750
II классъ. . .	8—15 000	16—20	55—70	35—45	20 час.	350—450
III классъ . .	4—10.000	12—16	40—55	30—40	10 час.	150—200
IV классъ. . .	1½—5 000	10—15	35—50	25—35	5 час.	60—90

Примѣчаніе. При опредѣленіи величины раіоновъ дѣйствія собственная скорость дирижаблей уменьшается на 30—40% для учета неблагоприятнаго вліянія воздушныхъ теченій.

Нижеприведенный списокъ обнимаетъ собой воздушные флоты главныхъ европейскихъ странъ (исключая Бельгію, Испанію и Турцію, имѣющихъ по одному дирижаблю) по состоянію къ 1-му января 1914 г., причемъ раздѣленіе дирижаблей по классамъ (четвертая графа слѣва) сдѣлано именно по только что указанному масштабу. Вотъ условныя обозначенія въ этомъ списокѣ (считая по вертикальнымъ графамъ слѣва). *2-я графа:* В.—военное вѣдомство, М.—морское вѣдомство, Ч.—частное общество. *5-я графа:* типъ конструкціи: ж.—жесткій, п.-ж.—полужесткій, п.-м.—полумягкій, м.—мягкій; производство: *Даймл.*—Даймлеръ, *Керт.*—Кертингъ, *Парс.*—Парсеваль, *А.*—Астра, *Кл.-Б.*—Клеманъ-Баяръ, *З.*—Цепелиновское О-во, *Сим.*—Сименсъ, *Тел.*—Прусскій воздухоплавательный баталіонъ (въ Тегелѣ), *Рид.*—Ридингеръ, *В.-В.*—заводъ итальянскаго военнаго вѣдомства въ Виньи-ди-Валле, *Форл.*—Форланини, *Иж.*—Русскій Ижорскій заводъ, *Зод.*—фр. Зодіакъ, *Леб.*—фр. Лебоди; *III.-М.*—франц. военный воздухоплавательный паркъ; двѣ цифры въ скобкахъ означаютъ годъ производства (последнія цифры). *6-я графа*—емкость въ куб. метрахъ. *8-я графа*—мощность въ лош. силахъ (сперва мощность каждаго мотора, а затѣмъ число ихъ). *9-я графа*—скорость въ метрахъ въ секунду (для перехода въ версты—часъ надо множить на 3,4).

Воздушные флоты европейских странъ.

№ по порядку.	Владѣлецъ.	Названіе аэростатовъ.	Классъ.	Типъ конструкціи и производство.	Главн. технич. данныя.				Мѣсто стоянки.	Примѣчаніе.
					Ем- кость.	Число вмѣст.	Мощ- ность.	Ско- рость.		
Австрія.										
1	В.	Стагль - Манс- бартъ	II	п.-ж. Даймл. (10 г.)	8.200	4	120×2	17	} Фишамендъ	
2	В.	М III	III	п.-ж. Керт. (10 г.)	3.600	2	75×2	14		
3	В.	М I	IV	м. Парс. 4 (09 г.)	2.300	3	85	12,5		
Англія.										
1	В.	Парсеваль	II	м. Парс. 18 (13 г.)	10.000	2	170×2	18	} Фарнборо	
2	М.	Астра-Торресъ	II	Астра 14 (13 г.)	8.000		130×3	22		
3	В.	Кл.-Баяръ	III	п.-м. Кл.-Б. (10 г.)	6.500	2	130×2	15		
4	В.	Гамма	IV	п.-м. А.-З. (11 г.)	4.000		100	14	} Фарнборо	
5	В.	Бета	IV	п.-м. А.-З. (10 г.)	2.400	1	40	11		
6	—	Морской II	I	ж. W.	20.000	—	—	—		—
7	—	Эта	—	—	—	—	—	—	—	
Германія.										
1	В.	Z VI	I	ж. Z 21 (13 г.)	27.000	4	200×4	23	Гота	
2	В.	Ersatz Z I	I	ж. Z 20 (13 г.)	27.000	4	200×4	22	Мецъ	
3	В.	Z V	I	ж. Z 19 (13 г.)	20.000	4	170×3	22	Кенигсбергъ	
4	Ч.	Саксонія	I	ж. Z 17 (13 г.)	20.000	4	170×3	22	Лейпцигъ	
5	В.	Z IV	I	ж. Z 16 (13 г.)	21.000	4	170×3	21	Мецъ	
6	Ч.	Ганаа	I	ж. Z 13 (12 г.)	19.000	4	160×3	21	Потсдамъ	
7	В.	Z III	I	ж. Z 12 (12 г.)	19.000	4	160×3	21	Кенигсбергъ	
8	Ч.	Вигт.-Лувза	I	ж. Z 11 (12 г.)	19.000	4	160×3	21	Франкфуртъ	
9	В.	Z II	I	ж. Z 9 (11 г.)	18.000	4	150×3	21	Кельнъ	
10	В.	Сим.-Шукертъ	I	п.-ж. Сим. (11 г.)	15.000	6	125×4	20	Бисдорфъ	
11	В.	P IV	II	м. Парс. 16 (13 г.)	10.000	2	170×4	18	—	
12	В.	P III	II	м. Парс. 11 (12 г.)	10.000	2	200×2	18	Кенигсбергъ	
13	В.	M IV	II	п.-ж. Тер. 5 (13 г.)	—	4	—	—	Рейникен- дорфъ.	
14	В.	M III	II	п.-ж. Тер. 4 bis (13 г.)	—	4	—	—	Рейникен- дорфъ	
15	В.	P II	II	м. Парс. 8 (11 г.)	8.000	2	160×2	18	Рейникен- дорфъ	
16	В.	Вей	II	п.-ж. Вей (13 г.)	8.000	4	180×2	16	Дюссельдорффъ	
17	Ч.	Сюшаръ	III	п.-ж. Рид. (11 г.)	12.500	2	100×2	12,5	Киль	
18	Ч.	Шарлотта	III	м. Парс. 12 (12 г.)	7.500	2	110×2	16	Ваннъ	
19	Ч.	Парсеваль	III	м. Парс. 6 (10 г.)	6.700	2	100×2	15	Биттерфельдъ	
20	В.	M I	III	п.-ж. Тер. 2 bis (12 г.)	5.000	2	75×2	14	—	Учебный.
21	В.	P I	IV	м. Парс. 2 (07 г.)	4.000	2	100	13	Мецъ	Учебный.

№ по порядку.	Владелецъ.	Названіе аэростатовъ.	Классъ.	Типъ конструкціи и производство.	Главн. технич. данныя.				Мѣсто стоянки.	Примѣчаніе.
					Ем- кость.	Число ячейко- въ.	Мощ- ность.	Ско- рость.		
22	Ч.	Парсеваль . . .	IV	м. Парс. 10 (12 г.)	1.800	1	50	12,5	Биттерфельдъ	
23		Шютте-Ланцъ								
24		II	I	ж. Ланцъ 2	24.000	3	200×3	—	Мангеймъ	
25		Шютте-Ланцъ								
26		III	I	ж. Ланцъ 3	24.000	3	200×3	—	—	
27		Z VII	I	ж. Z 22 (13 г.)	27.000	4	200×4	—	—	Строятся.
28		Z	I	ж. Z 23	—	—	—	—	—	
29		Z	I	ж. Z 24	—	—	—	—	—	
30		M II	III	п.-ж. Тег. 3 bis	—	—	—	—	—	
Италія.										
1	В.	M III	II	п.-ж. В.-В. 8 (13 г.)	12.000	2	125×4	19,5	Венеція	
2	В.	M II	II	п.-ж. В.-В. 7 (13 г.)	12.000	2	125×4	19,5	Александрія	
3	М.	M I	II	п.-ж. В.-В. 6 (12 г.)	12.000	2	125×4	19,5	Генуя	
4	В.	Миланъ	II	п.-ж. Форл. 3 (13 г.)	12.000	2	100×2	18	Миланъ	
5	В.	Парсеваль	II	м. Парс. 16 (13 г.)	10.000	2	170×2	18	Винья-ди Вал- ле	
6	В.	P V	III	п.-ж. В.-В. 5 (12 г.)	4.700	2	80×2	16,5	Туринъ	
7	В.	P IV	III	п.-ж. В.-В. 4 (12 г.)	4.700	2	80×2	16,5		
8	В.	P III	IV	п.-ж. В.-В. 3 (11 г.)	4.400	2	120	14,5	Феррара	
9	В.	P II	IV	п.-ж. В.-В. 2 (10 г.)	4.000	2	120	14,5	Спеція	
10	В.	P I	IV	п.-ж. В.-В. 1 bis (09 г.)	4.000	2	100	13,5	Винья-ди Вал- ле	
11	Ч.	Леонардо	IV	п.-ж. Форл. 2 (10 г.)	3.200	2	75	14		
12		M IV	II	п.-ж. В.-В. 9	12.000	—	—	—	Миланъ	
13		M V	II	п.-ж. В.-В. 10	12.000	—	—	—	—	
14		G I	I	п.-ж. В.-В.	20.000	—	—	—	—	Строятся.
15		G II	I	п.-ж. В.-В.	20.000	—	—	—	—	
Россія.										
1	В.	Астра	II	п.-м. Астра 13 (13 г.)	9.800	3	150×2	16,5	Лида	
2	В.	Парсеваль	II	м. Парс. 17 (13 г.)	10.000	2	180×2	18	—	
3	В.	Кл.-Ваярь	II	п.-м. Кл.-В. 7 (13 г.)	9.600	2	180×2	17	—	
4	В.	Альбатросъ	II	п.-м. Иж. З. 3 (13 г.)	9.000	—	—	17	Спб.	
5	В.	Грифъ	III	м. Парс. 7 (11 г.)	6.700	2	110×2	15	Бердичевъ	
6	В.	Кречеть	III	п.-ж. (10 г.)	5.680	2	100×2	14	Спб.	
7	В.	Соколя	IV	п.-м. Иж. З. 2 (11 г.)	2.500	2	100	15	—	
8	В.	Голубъ	IV	п.-м. Иж. З. 1 (10 г.)	2.270	2	75	14	—	
9	В.	Ястребъ	IV	п.-м. Дуксъ (10 г.)	2.500	2	70	13	—	
10	В.	Кобчикъ	IV	п.-м. Дюфл. (12 г.)	2.150	4	45×2	14	—	
11	В.	Чайка	IV	п.-м. Зод. 7 (10 г.)	2.140	1	60	13	Брестъ	
12	В.	Коршунъ	IV	п.-м. Зод. 8 (10 г.)	2.140	1	60	13	—	
13	В.	Клем.-Баярь	IV	п.-м. Кл.-Б. 1 (09 г.)	3.500	1	100	13,5	Брестъ	
14	В.	Лебедь	IV	п.-ж. Леб. 5 (08 г.)	3.800	2	70	12,5	Спб.	

№ по порядку.	Владелецъ.	Названіе аэростатовъ.	Классъ.	Типъ конструкціи и производство.	Главн. технич. данныя.				Мѣсто стоянки.	Примѣчаніе.
					Ем- кость.	Число ветровъ.	Мощ- ность.	Ско- рость.		
Франція.										
1	В.	Списъ	II	ж. Зод. (13 г.)	12.800	4	180×2	18	Сенъ-Спръ	
2	В.	Ком. Кутелль.	II	п-м. Зод. 11 (12 г.)	10.000	4	200×2	17	Эпиналь	
3	В.	Дюкюи - де- Ломъ	II	п-м. Кл.-Б. 4 (12 г.)	9.000	2	130×2	15,5	Мобѣжь	
4	В.	Ад. Венсено .	II	п-м. Кл.-Б. 3 (11 г.)	9.000	2	130×2	15,5	Туль	
5	В.	Адъют. Рео .	II	п-м. Астра 10 (11 г.)	8.900	3	115×2	15,5	Вердюнъ	
6	В.	Лейт. Шоре .	II	п-м. Астра 9 (11 г.)	8.800	3	110×2	15	Бельфоръ	
7	В.	Лейт. С. - Бо- шанъ	II	п-ж. Леб; 10 (11 г.)	10.000	2	80×2	12,5	Мобѣжь	
8	В.	Конте	III	п-м. Астра 11 (12 г.)	6.600	2	80×2	14	Бельфоръ	
9	В.	Флерусъ . . .	III	п-м. Ш.-М. (12 г.)	6.500	2	80×2	14	Сенъ-Сиръ	
10	В.	Кап. Ферберъ.	III	п-м. Зод. 10 (12 г.)	6.000	4	90×2	15,5	Сенъ-Сиръ	
11	Ч.	Кл.-Баяръ . .	III	п-м. Кл.-Б. 6 (13 г.)	6.500	2	80×2	16,5	Ламоттъ- Бреиль	
12	В.	Кап. Маршалъ	III	п-ж. Леб. 9 (11 г.)	6.200	2	80×2	14	Муассонъ	
13	В.	Время	IV	п-м. Зод. 9 (11 г.)	2.300	2	60	13	Сенъ-Сиръ	
14	В.	Свобода . . .	IV	п-ж. Леб. 6 (09 г.)	4.200	2	120	12,5	Исси-ле-Му- дино	
15	В.	Полк. Ренаръ.	IV	п-м. Астра 5 (09 г.)	4.200	1	120	12	Сенъ-Сиръ	

Учитывая всѣ перечисленные дирижабли (несомнѣнно, что съ объявленіемъ войны и частные аэростаты будутъ переданы въ армію), можно составить такую сравнительную таблицу.

Страны	Число дирижаблей	По классамъ.				И Т О Г О.		
		I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	Число дириж.	Общая емкость.	Общая мощность.
Германія	10	7	3	2	22	288.000	8.200	
Франція	—	7	5	3	15	110.000	3.000	
Италія	—	5	2	4	11	83.000	3.075	
Россия	—	4	2	8	14	72.000	2.200	
Англія	—	2	1	2	5	31.000	1.000	
Австрія	—	1	—	2	3	14.000	475	
Итого	10	26	13	21	70	598.000	17.950	

Разсмотрѣніе этой таблицы въ связи съ существующей въ каждой странѣ организаціей службы воздушнаго флота даетъ такія картины.

Германія. Воздушному флоту предназначается роль исключительно стратегическаго характера; поэтому строятся дирижабли только первыхъ двухъ классовъ, предпочтительно же первоклассные (кроме «Цепелиновъ» еще типа Шютте-Ланцъ); незначительное число мелкихъ аэростатовъ служить больше для учебныхъ цѣлей. Помимо эскадры цепелиновъ, которые не имѣютъ себѣ равныхъ по боевымъ качествамъ, вполнѣ хороши и второклассные дирижабли (полужесткаго и мягкаго типовъ) — тоже отечественнаго производства.

Обслуживается воздушный флотъ пятью аэростатическими баталіонами, разбитыми по-ротно. Въ строевомъ отношеніи каждый баталіонъ причисленъ къ армейскому корпусу, а въ техническомъ отношеніи всѣ они находятся въ вѣдѣніи генераль-инспектора воздушнаго флота (General-Inspector des Militär Lenkluftschiffahrt), подчиненнаго вмѣстѣ съ генераль-инспекторомъ военной авіаціи (General-Inspector des Militär Flugwesens) общему инспектору по аэро-и автомобильной части (Inspector der Militär-Luft und Kraftfahrwesens). Дислокація этихъ частей такова. 1-й (прусскій) баталіонъ (при гвардейскомъ корпусѣ) — весь въ Берлинѣ (Тегель). 2-й баталіонъ (при гвардейскомъ корпусѣ): штабъ и 1-я рота въ Берлинѣ (Маркендорфъ), 2-я рота — въ Ганноверѣ и 3-я рота (саксонская) — въ Дрезденѣ. 3-й баталіонъ (при VIII корпусѣ): штабъ и 1-я рота — въ Кельнѣ, 2-я рота — въ Дюссельдорфѣ, 3-я рота — въ Дармштадтѣ. 4-й баталіонъ (при XIV корпусѣ): штабъ и 1-я рота — въ Мангеймѣ, 2-я рота — въ Мецѣ, 3-я рота — въ Лаарѣ и 4-я рота (вюртембергская) — въ Фридрихсгафенѣ. 5-й баталіонъ (при I корпусѣ): 1-я рота — въ Кенигсбергѣ, штабъ и 2-я рота — въ Грауденцѣ, 3-я рота — въ Шнейдемюль. Каждая рота обслуживаетъ въ мѣстѣ своего расположенія по одному или по два дирижабля. Дальнѣйшая програма предусматриваетъ снабженіе первокласснымъ дирижаблемъ каждаго армейскаго корпуса; въ связи съ тѣмъ будетъ увеличено и число аэростатическихъ баталіоновъ.

Помимо того, морское вѣдомство имѣетъ свой отдѣльный планъ по формированію воздушнаго флота. Правда, оба первые морскіе дирижабли L I и L II погибли, но сформированная лѣтомъ 1913 г. морская аэростатическая станція со временной стоянкой въ Иоганнсталѣ продолжаетъ функціонировать. Програма 1914—1918 гг. предусматриваетъ слѣдующіе расходы на воздушный флотъ для морскаго вѣдомства: 11 милліоновъ марокъ на дирижабли, 14 м. — на оборудованіе портовъ и 10 м. — на текущее содержаніе матеріальной части и оборудованій.

Франція. Французскій воздушный флотъ предназначается одинаково для выполнения задачъ какъ стратегическаго, такъ и тактическаго характера. Французскіе заводы, культивирующіе почти исключительно типъ полумягкаго аэростата, выпускаютъ одинаково, какъ «крейсера», такъ и «развѣдчиковъ». Первые изъ нихъ должны быть причислены ко II классу, наравнѣ съ германскими «Парсевалями» и «Гроссами». А вторые, отъ которыхъ требуютъ еще извѣстной портативности (т.-е. способности къ разборкѣ и перевозкѣ на колесахъ), представляютъ отсутствующій въ Германіи типъ дирижаблей III класса. Въ этомъ коренное различіе между нѣмецкимъ и французскимъ воздушнымъ флотомъ. Что же касается воздушныхъ портовъ, то сѣтъ таковыхъ во Франціи развита значительно слабѣе, чѣмъ въ Германіи, да и оборудованіе отдѣльныхъ пунктовъ не такъ совершенно.

Организація службы воздушнаго флота получила измѣненіе приказомъ по военному вѣдомству отъ 28-го ноября 1913 г., въ связи съ упраздненіемъ должности инспектора военного воздухоплаванія и съ учрежденіемъ главнаго воздухоплавательнаго управленія (во главѣ—*Directeur d'Aéronautique militaire*). Съ 1-го января с. г. всѣ аэростатическія части, входившія раньше вмѣстѣ съ авіаціонными въ составъ трехъ смѣшанныхъ группъ (*groupe de l'aéronautique*), выдѣлены въ отдѣльный аэростатическій корпусъ (*groupe d'aérostation*), во главѣ котораго поставленъ особый штабъ-офицеръ. Вмѣстѣ съ тѣмъ воздушные порты, подчиненные раньше вмѣстѣ съ мѣстными авіаціонными частями начальнику мѣстной воздухоплавательной группы (*chef du service aéronautique*), выдѣлены и находятся въ подчиненіи только у командира аэростатическаго корпуса. Такихъ воздушныхъ портовъ (*ports d'attache*), во главѣ коихъ стоятъ коменданты въ чинѣ майора или капитана, существуетъ сейчасъ шесть: въ Сень-Сирѣ—Версалѣ, въ Мобѣжѣ, въ Вердюнѣ, въ Тулѣ, въ Эпиналѣ и въ Вельфорѣ. Независимо отъ того части, обслуживающія воздушный флотъ, дѣлятся на нѣсколько аэростатическихъ ротъ и отдѣльныхъ взводовъ (*compagnies et sections d'aérostation*), обслуживающихъ какъ управляемые аэростаты, такъ и сферическіе. Съ увеличеніемъ числа дирижаблей и воздушныхъ портовъ предстоитъ дальнѣйшее развитіе и аэростатическихъ частей.

Относительно воздушнаго флота для морского вѣдомства пока существуютъ только планы, выработанные морскимъ генеральнымъ штабомъ. Предполагается учредить воздушныя станціи по побережьямъ съ сѣвера, запада и юга совмѣстно для аэростатовъ и аэроплановъ.

Италія. Програма строительства итальянскаго воздушнаго флота отличается удивительной планомѣрностью. Выработавъ собственный оригинальный типъ аэростата, военное вѣдомство на собственномъ заводѣ строить и весь свой флотъ. Начавъ съ мелкихъ дирижаблей IV класса (типа Р), эта верфь уже въ 1912 году построила два небольшихъ аэростата, приближающихся къ III классу, и одинъ II класса; въ 1913 году сдано еще два второклассныхъ дирижабля (типа М), а теперь готовится нѣсколько первоклассныхъ (типа G), которые будутъ въ состояніи конкурировать и съ цепелинами. Помимо этихъ «казенныхъ» кораблей есть еще одинъ парсеваль, купленный въ Германіи, и подаренный городомъ Миланомъ дирижабль Форланини. Такимъ образомъ, итальянскій воздушный флотъ, подобно французскому, готовъ къ двойному назначенію.

Организація службы такова. Состоящая при военномъ министерствѣ инспекція воздухоплаванія имѣетъ въ своемъ вѣдѣніи специальный техническій баталіонъ и строительный аэростатическій заводъ (помимо того, авіаціонный баталіонъ). Специальный техническій баталіонъ является съ одной стороны учебнымъ учрежденіемъ, гдѣ производятся работы по аэродинамикѣ, аэрологии, беспроволочной телеграфіи и подготовка по конструкціи аэростатовъ. Съ другой же стороны, составляющія этотъ баталіонъ аэростатическія роты обслуживаютъ воздушный флотъ: 1 рота—при строительномъ аэростатическомъ заводѣ въ Римѣ, 1 рота—при испытательной верфи въ Виньи-ди-Валле и 5 ротъ въ различныхъ портахъ при дирижабляхъ. Строительный аэростатическій заводъ въ Римѣ имѣетъ нѣсколько отдѣленій: техническая лабораторія (газы и лаки), отдѣленіе по выработкѣ проектовъ и производству опытовъ (лабораторія аэростатическая, по изслѣдованію матеріаловъ, артилерійская), отдѣленія мастерскихъ (столярныхъ, слесарныхъ, машиностроительныхъ и т. п.), отдѣленіе по изготовленію оболочекъ и т. д. Наконецъ, испытательная верфь въ Виньи-ди-Валле (на берегу озера Брачіано), оборудованная двумя ангарами, газовымъ заводомъ и собственными ремонтными мастерскими, служить для выпуска новыхъ аэростатовъ въ воздухъ. Стоянки дирижаблей въ Туринѣ, Феррарѣ, Спеціи, Миланѣ, Венеціи и Генуѣ тоже оборудовываются въ воздушные порты. При дальнѣйшемъ развитіи воздушнаго флота предполагается назначить по одному дирижаблю на каждый армейскій корпусъ.

Морское вѣдомство отдѣльной собственной службы еще не организовало, хотя въ его вѣдѣніи уже имѣется одинъ дирижабль.

Россія. Русскій воздушный флотъ формируется по типу фран-

цузскаго. До 1913 года онъ состоялъ почти исключительно изъ мелкихъ аэростатовъ IV класса, полевого назначенія, а за послѣдній годъ пополнился четырьмя единицами II класса, изъ которыхъ двѣ были куплены во Франціи, одна—въ Германіи и одна выстроена въ Россіи. Въ отличіе отъ странъ, перечисленныхъ выше, русскій воздушный флотъ не можетъ быть признанъ самостоятельнымъ, такъ какъ для того нѣтъ достаточно развитаго промышленнаго производства. Однако, шаги къ этому уже дѣлаются, и два казенныхъ завода вырабатываютъ сейчасъ новые крупные дирижабли. Есть еще проектъ постройки первокласснаго дирижабля жесткаго типа.

Англія. Англійскій воздушный флотъ можетъ быть противопоставленъ итальянскому: насколько послѣдній сдѣланъ планомерно и увѣренно, настолько въ Англіи замѣчается безсистемность и безтолковость. Съ постройкой трехъ небольшихъ аэростатовъ IV класса, сооруженныхъ казеннымъ королевскимъ аэростатическимъ заводомъ, были выписаны два дирижабля III класса изъ Франціи. Однако, при неумѣломъ обращеніи послѣдніе два дирижабля погибли, равно какъ и одинъ своего производства (Дельта). Тогда построили у Виккерса колоссальный жесткій дирижабль I класса, но онъ погибъ при первомъ же испытаніи. Теперь, въ 1913 г., подчиняясь духу времени, Англія опять купила два второклассныхъ дирижабля: въ Германіи—Парсеваль и во Франціи—Астра-Торресъ. А на казенномъ заводѣ строится еще небольшою аэростатъ Эта. Вотъ и всѣ ресурсы.

Въ административномъ отношеніи всѣ дирижабли какъ арміи, такъ и флота, сведены вмѣстѣ съ авіаціонными частями въ одинъ королевскій воздушный корпусъ. Воздушный портъ пока одинъ—въ Фарнборо, гдѣ расположенъ и казенный аэростатическій заводъ. Двумя другими базами для воздушнаго флота намѣчены Портсмуть и Кальшотъ-Кэль.

Австро-Венрія. Организациа воздушнаго флота еще совершенно не налажена. Имѣющіеся три дирижабля, стоящіе въ Фишамендѣ, принадлежатъ къ типу устарѣвшихъ. Однако, для будущаго намѣченъ широкій планъ: вслѣдъ за посѣщеніемъ Вѣны графомъ Цепчелипомъ на своемъ дирижаблѣ лѣтомъ 1913 г., Германія приняла заказъ на шесть цепчелиновъ для австрійской арміи, которые должны быть сданы въ теченіе трехъ лѣтъ.

Н. В.

