

ЧЕТВЕРТАЯ ЧАСТЬ.

Сражение на Сомме (с 24/IV по 26/XI 1916 г.).

Двадцать четвертого июня на фронте 2-й армии неприятельский огонь, уже заметно усилившийся в течение предшествующих двух дней, возрос до наибольшей интенсивности. На участке Гомкур—Шольн („Gommescourt—Chaulnes“), протяжением около 40 километров, против которого был направлен неприятельский подготовительный огонь, стояли в первой и второй линии одиннадцать германских дивизий; в отношении авиации армия располагала пятью полевыми и тремя артиллерийскими отрядами, тринадцатью эскадрильями, входившими в состав боевых эскадр, и приблизительно тридцатью одноместными боевыми самолетами. Некоторые из отрядов лишь недавно прибыли с востока; часть их состава еще не успела получить достаточного опыта на западном театре войны. Из боевых эскадр одна как-раз вооружалась „тяжелыми“ самолетами (типа „G“). Одноместные боевые самолеты нуждались в опытных летчиках, равным образом и снабжение действительно пригодными самолетами было неудовлетворительно. Для серьезных боев с сильной авиацией противника наши летные силы были недостаточны.

Однако, что здесь готовилось наступление громадной силы, это показывали с ежедневно возрастающей несомненностью снимки летчиков, которые в течение месяцев наблюдали за возведением укреплений в районе неприятельского расположения. Казалось маловероятным, что французы предпримут наступление южнее Соммы. Полагали, что их силы у Вердена уже обескровлены. Когда в середине июня, после нескольких дождливых дней небо очистилось и сейчас же началась планомерная воздушная разведка, то снимки показали, что французы лихорадочно укрепили как поле атаки, так и свой участок до Шольна (Chaulnes); в течение недели возникли сотни новых артиллерийских позиций, которые широко разветвленной сетью подвездных путей были соединены с гигантскими складами снарядов. По приготовлениям можно было предвидеть количество снарядов, которое противник намерен был применить для разрушения германских позиций. Однако, германские

начальники, назначенные на участок южнее Соммы, не могли столь быстро отделаться от раз принятого понимания положения; вера в невероятность серьезного французского наступления действовала сильнее, чем голые факты, о которых доносила фотосъемка. Более ясных и точных данных для раскрытия неприятельских намерений, чем сведения, доставляемые командованию воздушной разведкой, не могло и быть. Мощному же натиску во время самого сражения малочисленные авиасоединения не могли противостоять.

Высшее командование видело приближение удара. Но, воодушевленное желанием перед грозящим освобождающим наступлением врага не отказываться от собственной атаки, оно не считало возможным ослабить борющиеся в районе Мааса армии переброской подкрепления на Сомму; в особенности недопустимым оно считало увод с Мааса авиации.

Успех наступления пехоты противника на Сомме 1/VII не соответствовал затраченным боевым средствам. Только южнее Соммы в первые дни атаки германский оборонительный фронт под давлением противника образовал глубокие мешки. Однако, союзники неослабно держались за идею прорыва.

С середины июля бои приняли характер „изматывающего сражения“; с конца августа союзники, усилив свои средства, вновь стали стремиться к прорыву. Вскоре стало ясно, что противник стремился добиться успеха не столько живой силой, сколько массовым применением технических средств. Его перевес в авиации также оказался совершенно непредвиденным по размаху. Он временно обеспечил противнику почти неоспариваемое у него превосходство в воздухе с тех пор, как наша слабая авиация массовым сосредоточением авиасил противника была обречена на бессилие. Таким образом, противник почти без помехи мог осуществлять свою боевую деятельность и вести ближнюю и дальнюю разведки. При правильной организации этой деятельности неприятельское командование должно было быть точно осведомлено о германских мерах противодействия. Между тем, вражеские аэрофотоснимки показывали удивительную отсталость этого столь важного вспомогательного средства.

С храбростью, которая должна быть оценена по достоинству, английские летчики предприняли ряд операций по бомбометанию в глубокою тылу нашего расположения. Однако, наиболее действительными были успехи неприятельских летчиков, приданных артиллерии; подавление нашей артиллерии было достигнуто замечательным взаимодействием артиллерии и авиации противника. В этом отношении французские летчики были впереди английских. Новые сооружения нашей пехоты и артиллерии быстро

обнаруживались и тотчас же поражались неприятельской артиллерией с помощью воздушного наблюдения. Уничтожение кратковременных целей на поле сражения также весьма искусно поддерживалось французскими летчиками. Новым было широкое применение французами и англичанами полетов на небольшой высоте.

Опыт, который мы проделали с „пехотными самолетами“, был неблагоприятным. Наша пехота, всегда стоявшая под сильнейшим огнем неприятельской артиллерии, с крайним нежеланием применяла полотнища, выкладываемые для обозначения достигнутой ею линии. Победоносная английская или французская пехота, которая приступала к штурму лишь после почти полного уничтожения нашей артиллерии или, по крайней мере, после ее нейтрализации, чувствовала себя значительно свободнее. Одновременно неприятельские самолеты с самых ничтожных высот расстреливали пулеметным огнем нашу пехоту в окопах и воронках и нашу артиллерию на ее позициях. Если при этих отнюдь не планомерных атаках наши численные потери были ничтожны, то все же моральное действие на бойцов было крайне подавляющим. Они чувствовали себя непрестанно под наблюдением и преследованием врага и беззащитными там, где до сих пор они полагали себя в укрытии. Под впечатлением атак неожиданно большого числа неприятельских летчиков росло беспокойство уставших от боев войск. Все чаще собственные самолеты принимались за неприятельские; слишком часто наши летчики, вызываемые на фронт для противодействия авиации противника, устанавливали здесь только собственные разведывательные самолеты; нередко случалось, что по их возвращении на аэродром вскоре же следовало донесение с облетанного участка, что только что неприятельские летчики пристреляли свою артиллерию с помощью светящихся сигналов, т.-е. подаваемые нашими летчиками опознавательные знаки принимались за световые сигналы противника.

Все чаще и чаще возникало мнение, что противник пользовался на своих самолетах германскими опознавательными знаками. В пехоте и артиллерии укрепилось также убеждение в том, что неприятель применяет бронированные самолеты, против которых обстрел пехотой остается недействительным. Вместо того, чтобы поражать низколетающие самолеты противника пулеметным огнем и тем самым принудить их летать на больших высотах, при появлении любого самолета искали прикрытия. Распространялись устрашающие небылицы об искусстве неприятельских летчиков, которые принимались на веру даже в высших штабах.

У противника также проявлялось нечто подобное; и там большинство самолетов над своими линиями принималось за германские, и войска жаловались на недостаточную защиту своими летчиками.

Наконец, наша пехота и артиллерия привыкли не тревожить больше своих летчиков для воздушного наблюдения и почти исключительно требовать их для уничтожения столь навязчивых неприятельских самолетов. Когда это стало не под силу полевым авиаотрядам и боевым эскадрильям, после понесения ими тяжелых потерь, у сильно потрепанных войск возникло то недоброжелательное отношение к собственным летчикам, которое в дальнейшем еще долгое время было столь вредным для взаимной работы, требующей полного доверия.

Однако, о бессилии германской авиации не могло быть и речи. Неправильные действия наших войск в борьбе с самолетами противника, ложные донесения, столь частые на войне преувеличения, наряду с численным превосходством противника и часто нецелесообразным применением наших летчиков,—были причиной тому, что против них возникло необоснованное предубеждение. Только собственные успехи могли освободить от этого германскую авиацию.

Массовому действию противника мы не могли вначале противопоставить хотя бы приблизительно равное. Главное командование все еще держалось за идею атаки на Верден. Следовательно, оттуда нельзя было отвлечь какие-либо боевые авиасилы. Положение на Сомме требовало придания крупным соединениям некоторого числа авиаотрядов, соответственно протяжению их фронтов и количеству входящих в них дивизий. Для этого, однако, не хватало сил. Только медленно прибывали отдельные авиаотряды других армий. Таким образом, большинство авиаотрядов должно было обслуживать несколько дивизий; при этом неизбежно должно было возникнуть недовольство.

Важнее всего, что в первые недели боев на Сомме не хватало ясного понимания решающего значения одноместных истребителей. Наши лучшие летчики и самолеты были удержаны в боевом районе Мааса. Немногие одноместные самолеты 2-й армии часто применялись недостаточно удачно.

Для усиления атакующему участку придавались, кроме нескольких авиаотрядов, боевые эскадры. Более 30-ти боевых эскадрилий постепенно стягивались в район Соммы. Однако, их тяжелые 2-местные самолеты были мало пригодны для атаки более быстрых и легких неприятельских самолетов и, следовательно, не могли достигнуть оптимального поворота к лучшему в борьбе за воздух.

Решающее содействие артиллерии при отражении неприятельской пехоты и ее зависимость при этом от воздушного наблюдения были, впрочем, скоро осознаны. Артиллерия не должна была более сражаться с завязанными глазами; если ей не хватало воздушного наблюдения, то оставалось лишь вести огонь по площадям, требующий большого расхода снарядов и достигающий при этом лишь жалких успехов. Теперь только обнаружилось, как мало была артиллерия подготовлена к применению авиации.

Подготовка авиаотрядов также имела недочеты, за исключением разве „артиллерийских авиаотрядов“.

Под давлением необходимости многочисленные полевые авиаотряды должны были придаваться соединениям, которым, собственно, соответствовали „артиллерийские авиаотряды“. Между тем эти отряды были слишком односторонне подготовлены в решении задач разведки и с'емки и не имели с войсками достаточной связи для того, чтобы быть в состоянии с надлежащей энергией обратиться к выполнению своей новой задачи. Трудности на самом деле были большие. Они заключались не только в превосходстве неприятельской авиации, которая крайне редко допускала беспрепятственное длительное наблюдение, но также и в том, что наша артиллерия, сильно утомленная боями, ценила защиту летчиков выше, чем их работу по наблюдению. Авиасоединения, предназначенные для разведки и наблюдения, должны были выполнять задания, к которым они по своей материальной части были непригодны и проведение которых вместо успеха приносило тяжелые потери; к таким задачам относилось отражение неприятельских летчиков регулярными бесплодными „заградительными“ отрядами. Там, где командование было свободно от этого взгляда и применяло летчиков для воздушной разведки, фотос'емка давала хорошие результаты. Так, например, она указала собственной артиллерии наличие в долинах Фланкур (Flancourt) и Ассевилье (Assevilliers) плотно смаскированной неприятельской артиллерии, которая своим фланкирующим огнем действовала по северному берегу Соммы и оказывала большое влияние на успех противника. Ежедневно нашим разведывательным летчикам приходилось снимками доказывать неудачу обстрела нашей артиллерией этих выгодных и важных целей. Испытанные артиллерийские авиаотряды настойчиво предлагали свою помощь для поражения этих батарей, — напрасно, расход нервной энергии и боеприпасов, а также потеря в материальной части батарей с начала неприятельского подготовительного огня были столь гигантскими, что наша артиллерия не была в состоянии активно противостоять неприятелю. К этому следует еще добавить, что одиночная пристрелка с помощью

воздушного наблюдения, обычно применяемая в спокойной позиционной войне, в „большом бою“ при колоссальном количестве вводимых в дело батарей и выпускаемых снарядов оказалась недействительной. Необходимо было искать новые методы использования воздушного наблюдения для массового действия артиллерии.

Столь же мало могли быть использованы летчики для пехоты. Последняя, стремясь укрыться от неприятельских летчиков, не давала себя обнаружить и своим, в виду чего, при полном прекращении всякой связи под действием неприятельского огня, было неизбежно, что командование и артиллерия в течение многих часов не были осведомлены об обстановке на передовой линии. Так как в таких случаях пехота должна была лишиться поддержки артиллерии, то она тем более находилась под впечатлением громадного перевеса неприятеля в летчиках и артиллерии. Однако, существеннее, чем наши кровавые потери и ощутительная убыль материальной части, было ослабление морального подъяема среди войск, расположенных в районе Соммы, под влиянием превосходства материальных средств противника.

Поэтому пожелания, высказанные новому главнокомандующему при его первом посещении западного фронта у Камбрэ в начале сентября, помимо усиленного снабжения снарядами, подчеркивали необходимость усиления авиасил. Эти пожелания были приняты в соображение. Прекращение атаки на Верден позволило значительно ослабить 5-ю армию. Другие армии также должны были выделить, кроме авиасоединений, еще и полевые воздухоплавательные и зенитные части. Самое беспощадное оголение соседних участков фронта в пользу армий, находящихся в „большом сражении“, было признано единственным средством для того, чтобы несколько выровнять неблагоприятное соотношение сил; оно теперь стало принципом для будущего. Громадное численное превосходство нашего противника, непрерывный приток летного и технического персонала и обилие сырья, которым весь мир снабжал высоко развитую промышленность наших врагов, давали им значительный перевес и в воздухе. Наши силы на всех фронтах находились постоянно в меньшинстве.

Повидимому, по всему западному фронту это отношение в среднем может быть установлено как единица к трем (1 : 3); на некоторых участках, которые мы под давлением нужды должны были оголить, это соотношение еще более понижалось не в нашу пользу. Например, в Македонии, судя по числу неприятельских аэродромов, оно было определено как 1 : 8. При ограниченности наших средств ни в один из периодов войны не могло быть нашей задачей

численно сравняться с противниками. Кроме того, нам не всегда удавалось давать нашим летчикам самолеты, превосходящие неприятельские. В соревновании за наилучший самолет наши инженеры должны были преодолеть трудности, вызванные недостатком и плохим качеством сырья. Наши противники ни в чем не терпели недостатка; мы же все время должны были измышлять все новые и новые суррогаты. Тем не менее, мы часто оставались победителями; в области фотоприборов мы обеспечили себе постоянное превосходство.

Если, тем не менее, Антанте не удалось победить нас в воздухе, то этим мы обязаны бодрому, уверенному в победе духу экипажей наших самолетов. Поскольку задачи, ставившиеся молодым в большинстве случаев летчикам, отличались от задач других родов войск, постольку и дух в авиавойсках сформировался особый. Находясь на высотах, где легкие могут работать лишь при искусственном подводе кислорода, имея бок-о-бок крайне легко воспламеняющееся горючее, видя по сторонам разрывы неприятельских снарядов, оглушаемые непрерывным ревом стосильного мотора, летчики и наблюдатели должны хладнокровно и спокойно управлять самолетом, действовать пулеметом, приспособлением для метания бомб, фотографическим аппаратом и ключом радиотелеграфа.

Ни слово команды, ни возглас товарища не направляет их на врага—только железное повиновение долгу побуждает их идти на борьбу. Добровольно, без всякого побуждения, полностью предоставленные самим себе, они ежедневно ставили свою жизнь на карту. Только мужчина с нераспатанными нервами, с отвагой молодости и высоко развитым чувством ответственности мог соответствовать требованиям летной службы. То, что посторонний мог бы назвать юношеской беспечностью, на самом деле было не чем иным, как оптимизмом, мужеством и пренебрежением собственной жизнью. Стремление всех начальников сводилось к тому, чтобы при долгой продолжительности войны и возраставшем перевесе врагов поддерживать на высоте этот бодрый отважный дух. На этой почве возникло желание сравняться с теми юными героями, которые стали кумирами всего германского народа и пользовались глубоким уважением своих товарищей—уважением, лишенным всякого оттенка зависти *).

На Сомме Белке снова совершил блестящие подвиги. Его гибель 28/X была невознаградимой потерей. Однако, и после его смерти его пример творил чудеса: „я хочу стать Бельке!“—под этим девизом авиасилы непрерывно воспиты-

*) Мнение фон-Гёппнера, конечно, не может считаться объективным. *Ред.*

вали все новых и новых летчиков, которые численному перевесу врага противопоставляли свое моральное превосходство.

Первоначально происходило лишь сосредоточение авиатрядов и боевых эскадр. В конце сентября в районе боев к северу от Соммы действовали: 23 полевых и артиллерийских отряда, 16 боевых и 3 истребительных эскадрильи. Сосредоточение самолетов „С“ было только паллиативом; господство в воздухе могло быть достигнуто лишь мощными истребительными силами; последние в то время находились лишь в стадии формирования.

Все же это увеличение решительно повлияло в сторону улучшения общей обстановки. Временное и местное сосредоточение имеющихся сил на наиболее угрожаемых участках фронта, а также и для собственных контр-атак, давало возможность достигнуть хотя бы только на время решающих операций—господства в воздухе. Заградительные полеты были воспрещены. Боеспособные патрули должны были добиться выполнения возложенных на них заданий в тылу неприятельской линии. В начале августа начали прибывать самолеты с моторами в 200 HP. Они превосходили неприятельские самолеты скороподъемностью и вновь позволили вести фотографическую разведку без пробелов. Главным же образом прогрессировало использование воздушного наблюдения для нужд артиллерии. Применение некорректируемого заградительного огня было ограничено; планомерное поражение неприятельской артиллерии с помощью воздушного наблюдения было приспособлено к условиям „большого боя“ и в качестве основы для уничтожающего огня, расстраивающего неприятельскую подготовку к атакам, было широко использовано воздушное наблюдение.

Было достигнуто существенное сокращение расхода боеприпасов и материальной части. Меткость и сила неприятельского огня уменьшились, контр-удары противника ослабли. Вместе с тем пехота снова обрела доверие к авиации, как только она узнала, какую поддержку та ей оказывала установлением ее передовой линии. Возросшая сознательность пехотинца побудила его прибегнуть к лучшему оружию для борьбы с досаждавшими ему с малой высоты неприятельскими штурмовыми летчиками—к собственному пулемету. Так мало-по-малу уменьшились жалобы на неприятельскую летную деятельность, хотя совершенно они не прекращались до самого конца войны.

Отмена воздушного заграждения освободила боевые эскадры для других задач. Однако, пока нельзя было еще и думать о групповых налетах с целью бомбометания. Более спешным было обеспечить артиллерии воздушное

наблюдение. Поэтому боевые эскадрильи придавались отдельным артиллерийским авиаотрядам. Эти самолеты стали теперь служить для защиты „артиллерийских летчиков“. Для боевой эскадры № 1, снабженной самолетами „С“, в боевых условиях на Сомме не нашлось применения; она была направлена на румынский театр военных действий.

К штабу 1-й армии, против которой вскоре почти исключительно были направлены неприятельские атаки, был прикомандирован особо опытный офицер-летчик в качестве штаб-офицера по авиации.

Его осмотрительным советам и энергичному воздействию на подчиненные соединения следует приписать, что обстановка на Сомме стала мало-по-малу улучшаться.

Нападения неприятельских летчиков с зажигательными пулями в первые дни атак на наши аэростаты оказались роковыми: из 9-ти находившихся на фронте аэростатов ими было сбито 6, при чем погибло 8 офицеров-наблюдателей. Когда пытались подняться другие аэростаты, то не успевали они достигнуть значительной высоты, как их атаковали неприятельские летчики с неслыханной ранее энергией. Воздухоплавательные части были сильно подавлены, тем более что защита нашими летчиками и зенитными батареями была недостаточна, а своевременное подтягивание аэростатов не везде было возможно. Чаще всего они поднимались не выше чем на 400—500 метров и поэтому их наблюдение давало незначительные результаты. Лишь после того, как наши одноместные истребители сбили несколько неприятельских летчиков при атаках на аэростаты и когда выяснилось, что введенный парашют действует без отказа—возросло доверие частей, и они снова стали стремиться к большим высотам.

У противника в начале сражения внезапно появилось 30 аэростатов, которые по обе стороны Соммы были соединены в группы; их взаимодействие с неприятельской артиллерией ощущалось нашей пехотой и артиллерией крайне неприятно. Генерал Гальвиц, командующий сформированной на фронте армейской группой, и начальник полевой авиации поэтому предложили главному командованию ввести в бой столь же большое число воздухоплавательных частей под управлением компетентного офицера. Постепенно на Сомме было сосредоточено 18 воздухоплавательных отрядов с 50-ю аэростатами, т.е. больше половины всех воздухоплавательных частей западного фронта. Соответственно должности штаб-офицера по авиации при штабе армии, у названной армейской группы была учреждена должность штаб-офицера по воздухоплаванию. Он организовал службу связи по образцу Вердена; при штабе каждой армии были организованы

воздухоплавательные базы, которые насколько возможно выдвигались к фронту; однако, телефонные линии к аэростатам шли не непосредственно, а через штабы отрядов. Если при одном корпусе состояло несколько штабов отрядов, то они подчинялись одному штабу. Таким образом, в дальнейшем ходе сражения возникали групповые посты связи, которые тогда становились действительными носителями разведки и разгружали работу воздухоплавательных станций от единичных донесений и поручений. Аэростаты сосредоточивались в важнейших пунктах сражения; если на этих участках атаки неприятельских летчиков учащались, то аэростатам придавались летчики для защиты, которые чрезвычайно повышали чувство безопасности экипажа аэростатов.

Не всегда удавалось применять аэростаты на местах тактически правильно, т.-е. там, где они по условиям видимости могли бы лучше всего наблюдать свои собственные участки. Часто также место подъема лежало на соседнем участке, где чужой аэростат был непрошенным гостем; нередко командование было вынуждено вмешиваться в целях урегулирования этого вопроса. Аэростаты принимались также во внимание при проводке постоянных общих телефонных линий; ряд дорог оставался свободным от таковых, так что аэростаты могли выдвигаться близко к передовой линии. Ход сражения показал быстрое развитие тактики воздухоплавания и его беспрерывно возрастающие успехи.

В отношении зенитных батарей было признано, что единственная заградительная линия является недостаточной. Лишь после того как одна треть всех легких зенитных автобатарей армии была стянута к Сомме, стало возможным устроить вторую линию заграждения. При той сильной летной деятельности, которая начиналась с восходом солнца и продолжалась до поздней ночи, боеспособность расположенных впереди зенитных батарей могла поддерживаться лишь тем, что они временно заменялись зенитными батареями тыла или армейского резерва; в составе последнего, однако, зенитные батареи находились крайне редко.

Легко уязвимым зенитным батареям с конной запряжкой, отчасти стоявшим открыто в 5-ти километрах от пехотной линии, ураганный огонь неприятельской артиллерии наносил тяжелые потери в людях и материальной части. Только легко подвижным зенитным автобатареем, благодаря частой смене позиций, удавалось держаться в передовой зоне. Серьезное улучшение было достигнуто прокладкой прямых телефонных линий к зенитным батареям, а также прикомандированием офицеров-летчиков к базам зенитных

батарей. Очень полезными оказались выстрелы, указывавшие направление однострельными истребителям, и предупредительные выстрелы для летчиков-наблюдателей. Взаимодействие зенитных батарей, прожекторов и пулеметов для обороны сооружений при ночных налетах, затемнение убежищ и своевременные предупреждения воздушной сигнальной службы существенно способствовали отражению воздушных атак. „110-см.“ прожектора оказались полезными. С их помощью часто удавалось обнаружить летящие самолеты.

В боях на Сомме обнаружались некоторые недочеты организации, применения и снабжения авиации. В упорной борьбе с численно превосходящей неприятельской авиацией наши летчики сумели собственными силами помочь себе и одержать верх над противником. Коренное изменение организации воздушных боевых сил должно было поддержать их в будущем.

ПЯТАЯ ЧАСТЬ.

Зимнее полугодие 1916—1917 г.

Под впечатлением серьезного положения, создавшегося для наших авиасил в боях на Сомме, вновь назначенный главнокомандующий решил предпринять шаг, основой которого послужил доклад, составленный весной 1916 г. начальником полевой авиации. 8/X—16 г. было издано высочайшее распоряжение, согласно которого „в связи с возрастающим значением воздушной войны все средства воздушной борьбы и обороны на фронте и в тылу следует подчинить одному начальнику“.

В соответствии с этим входившие до сих пор в компетенцию начальника полевой авиации летчики, воздухоплаватели, дирижабли и армейская метеорологическая служба, а также зенитные батареи и служба воздушной охраны тыла, были подчинены командующему воздушными силами—„Когенлюфт“ („Kogenluft“). Ему были „поручены развитие, подготовка и применение этого боевого средства“.

Я был назначен на должность командующего, бывший начальник авиации вступил в мой штаб в качестве начальника штаба.

Ход рассуждения указанного доклада, который таким образом получил частичное осуществление, был следующий: вследствие того масштаба, который приняла война в воздухе после боев у Вердена, начальник полевой авиации уже тогда пришел к убеждению, что целью будущей организации явится единое управление всеми нашими воздушными силами, планомерное развитие, формирование, подготовка и применение всех средств воздушной борьбы и противовоздушной обороны, а также органическая связь всего летного дела армии и флота. Убедительными доводами он обосновал необходимость этой организации. Необходимые для разведки воздушные боевые средства должны были оставаться в распоряжении армии и флота. Вместе с тем начальник авиации тогда уже предугадал развитие самостоятельных боевых соединений, предназначенных для активных задач и развития только-что начинавшейся борьбы за господство в воздухе. Лишь при едином управлении,

обеспечивающем единообразную подготовку и применение, можно было ожидать серьезного успеха.

Начальник полевой авиации предусматривал далее возможность более мощных неприятельских налетов на наши пограничные районы, побережье, гавани и центральные районы страны, важные в военном отношении.

Развитие наших средств воздушной обороны шло быстрым темпом, но ему не хватало планомерности.

Ответственность за воздушную оборону государства разделялась рядом управлений: военными министерствами*), начальниками полевой авиации, инспекторами зенитной артиллерии при Главной квартире, инспектором воздушной обороны тыла, командующими корпусными округами, этапными инспекциями, комендантскими управлениями, различными учреждениями флота.

Только полное объединение могло дать максимальные результаты. Разделение воздушных сил на сухопутные и морские особенно вредно отразилось на их техническом развитии. Сухопутный и морской воздушные флоты работали параллельно, но несогласованно. Опыты одинакового характера, производимые параллельно, требовали двойного расхода людей, материалов и денежных средств; результаты же применялись лишь в одном ведомстве. Правда, в течение войны действительный контакт между фронтовыми учреждениями армии и флота становился все теснее и теснее, но это было только паллиативом.

Ясность и единство ответственности за принимаемые мероприятия не могли быть достигнуты этим путем.

Также и дальнейшему развитию авиапромышленности, от которого в столь большой мере зависело строительство воздушных боевых средств, не могло способствовать то, что ей ставились требования двух работающих независимо друг от друга ведомств.

Авиапромышленность нуждалась в управлении, руководимом единой волей.

Объединенная организация требовалась также соображениями экономии денежных средств.

Для начальника полевой авиации было ясно, что все великие державы стремятся к тому, чтобы вторжением в неприятельскую страну с воздуха сократить продолжительность будущей войны или даже решить ее исход. Совершенно исключительные средства потребовалось бы затратить на создание воздушной мощи. Они могли бы оставаться в допустимых пределах лишь в том случае, если бы один орган следил за их планомерным расходом.

*) В Бавария и Саксонии имелись свои военные министерства.

Прим. персв.

Наконец, ожидавшееся открытие воздушного сообщения и воздушного законодательства должно было выявить вопросы, единообразное регулирование которых могло быть передано лишь одному органу.

Начальник полевой авиации видел простейшее и яснейшее решение в создании органа по делам воздушного флота аналогичного военному министерству и управлению флота. При этом он мог указать на Англию, где все настойчивее требовали создания особого воздушного министерства.

Так как такое установление натолкнулось бы на конституционно-юридические трудности, он предложил, как выход, слияние (создаваемого) образуемого управления с главным командованием.

Начальник штаба действующей армии согласился с основной мыслью доклада и потребовал в военном министерстве незамедлительного создания учреждения, которое ведало бы всеми вопросами, касающимися обороны страны от воздушных нападений.

Однако, первоначально военное министерство не предприняло ничего в этом отношении, а морское ведомство даже решило отклонить это предложение, опасаясь ущерба для собственных интересов.

Между тем, летом 1916 года участились неприятельские налеты на наши промышленные районы. Необходимость производства военного имущества и отсутствие у рабочих чувства безопасности имели существенное влияние на исход войны.

Авиация и воздухоплавание, до сих пор бывшие вспомогательными родами войск, под влиянием боев на Сомме приобрели решающее значение.

Все донесения частей указывали на роковые последствия неприятельского превосходства в воздухе; скорее, чем кто-либо думал, приблизились к своему исполнению предсказания начальника полевой авиации. Возраставшая интенсивность воздушной борьбы привела к неожиданно широкому применению средств обороны (зенитные батареи).

Последние должны были стремиться к самому тесному взаимодействию с авиацией, деятельность которой сильно влияла на их подготовку; также и в воздушной сигнальной службе эти две области работы тесно соприкасались.

Методы стрельбы, способы измерения и наводки зенитной артиллерии все более удалялись от применяемых другими видами артиллерии. Эти причины привели к тому, чтобы подчинить и зенитные батареи командующему воздушным флотом.

Таким образом, добивавшееся начальником полевой авиации слияние всех германских воздушных сил в дей-

ствительности не было полностью осуществлено, но все же были достигнуты существенные улучшения.

Возникло понятие: „германские воздушные боевые силы“, и чувство принадлежности к этой большой и важной отрасли германской армии должно было вырвать ее отдельные небольшие составные части из грозившей им изоляции и воодушевить их к новым достижениям.

Вначале все силы нового органа были направлены на устранение недостатков, выявившихся в сражении на Сомме. Задачей при этом являлось сломить превосходство врага в воздухе. Решение этой задачи было предварительным условием для выполнения всех других задач, поставленных летчикам и воздухоплавателям. Еще продолжавшиеся бои ясно показывали громадное значение одноместных истребителей для борьбы с неприятельскими летчиками. Никакое сосредоточение вооруженных двухместных самолетов не могло их заменить.

Таким образом, основной заботой командующего воздушными силами было дальнейшее развитие одноместных истребителей.

До сих пор таковые назначались по четыре на авиаотряд. Только кратковременно их сводили в отдельные группы. Таким образом, массовое применение их на одном участке было невозможно.

Поэтому уже в августе 1916 г. на западе начали органически сводить имевшиеся одноместные самолеты в истребительные эскадрильи. Тем самым, наряду с авиаотрядами и боевыми эскадрами появилось совершенно новое подразделение авиации, существенно отличавшееся организацией, снабжением и применением от существовавших до сих пор соединений.

В истребительных отрядах одноместные самолеты получили организацию, которая допускала их сосредоточение в решительных пунктах и делала возможным влияние отдельных исключительных личностей на воспитание и обучение личного состава.

Численность, управление, готовность к бою и технические достижения самолетов летчиков-истребителей отныне должны были играть первую роль в борьбе за господство в воздухе.

Первые четыре истребительные эскадрильи были назначены на Сомму, одна была переведена в 5-ю армию под Верден.

Дальнейшее увеличение числа этих эскадрилий было первой задачей, установленной командующим воздушными силами программы строительства воздушных сил, а имен-

но: число истребительных отрядов до весны 1917 г. должно было быть повышено до 36.

Однако, одна их численность не могла еще обеспечить успех. Летчики должны были проявить дух отваги и непоколебимой жажды нападения. Подбор предназначенных в истребительные отряды летчиков поэтому должен был происходить с особой тщательностью.

Командироваться для обучения на летчика-истребителя могли только те летчики, летное умение которых уже было ими доказано в авиаотрядах полетами над неприятельским расположением. После краткой практической подготовки во вновь сформированных школах для одноместных боевых самолетов Гроссгайне и Падерборне они получали специальное обучение в учрежденной под Валансьеном школе истребительных эскадрилий, заканчивавшееся затем в эскадрильях на фронте.

Ускорить снабжение всех истребительных эскадрилий усовершенствованными самолетами было дальнейшей заботой начальника полевой авиации. В этом отношении мы отстали. Оказалось, что наши „Фоккеры“ в отношении горизонтальной и вертикальной скорости были ниже новых неприятельских истребительных самолетов.

Еще во время боев на Сомме они были заменены новыми истребительными самолетами. Заводам „Гальберштадт“ и „Альбатрос“ удалось построить быстрые одноместные бипланы с большой вертикальной скоростью. Они были названы самолетами „Д“ („D“).

Мощное вооружение этих самолетов—они были вооружены 2 неподвижными пулеметами—должно было уравновесить перевес противника в численности.

Кроме мероприятий, направленных к завоеванию господства в воздухе, усиленное использование воздушной артиллерийской разведки должно было поощряться и посредством организационных изменений.

Путь дальнейшей специализации был покинута.

Артиллерийская разведка и наблюдение должны были составить центр тяжести деятельности не только отдельных частей, но и всей массы авиаотрядов.

Соответственно этому зимняя программа, до весны 1917 г., предусматривала:

Усилить артиллерийские авиационные отряды с 4 до 6 самолетов.

Арт. авиаотряды и 35 полевых авиаотрядов переименовать и переформировать в авиаотряды (А).

Сформировать 16 новых авиаотрядов (А).

Таким образом к 1/IV 1917 г. должно было быть в наличии 96 авиаотрядов (А); остальные 44 авиаотряда были предназначены или на восточный фронт или на Балканы,

или же они были необходимы на западе при штабах армий для нужд дальней разведки.

Особое значение имело то обстоятельство, что как-раз в это время в Германии были сконструированы приборы, дающие возможность летчику-наблюдателю не только передавать радиотелеграфные сигналы, но и принимать их. Артиллерийские летчики тем самым освобождались от необходимости прерывать свои наблюдения для того, чтобы следить за выкладываемыми у батарей полотнищами. Воздушное наблюдение обещало в дальнейшем давать артиллерии еще более быстрые и полные сведения. Установка новых радиоприборов и снабжение каждого авиаотряда 3 полевыми авиационными радиотелеграфными станциями происходило лишь постепенно. Итак, имелись: авиаотряды, авиаотряды (А) без двухсторонней радиосвязи, авиаотряды (А) с двухсторонней радиосвязью.

Чтобы обеспечить по возможности однородное применение всех авиаотрядов, необходимо было обратить особое внимание на обучение всех офицеров-наблюдателей корректированию артиллерийского огня. Для обучения обращению с новыми радиоприборами служили школы в Столпе и Нейруппине.

Практический опыт в корректировании стрельбы давала школа артиллерийских летчиков-наблюдателей в Ауце в Курляндии.

Опыт боев на Сомме показал, что артиллерийские самолеты в „большом бою“ не могли обойтись без непосредственной защиты сопровождающих их самолетов „С“ даже и в том случае, если достаточное число истребительных эскадрилий вело борьбу за господство в воздухе.

Нераздельное внимание, которое артиллерийский летчик-наблюдатель мог уделить наблюдению за землей при непосредственном сопровождении охраняющих его самолетов, должно было благотворно отразиться на точности его наблюдения.

Проведенное уже частично во время боев на Сомме расформирование боевых эскадр теперь вылилось в надлежащие организационные формы.

Четыре боевых эскадры были полностью расформированы; 27 боевых отрядов были переформированы в „охранительные эскадрильи“.

Подчинение последних командиру того авиаотряда, самолеты которого они сопровождали, создавало ясные взаимоотношения командования.

Кроме того, эта новая организация давала желательную возможность проведения мероприятия, которое было начато уже в июле 1916 года под давлением чрезвычайно сильно обострившейся потребности в офицерах-летчиках;

наблюдатели-офицеры боевых эскадр начали заменяться пулеметчиками из состава нижних чинов; они блестяще оправдали свое назначение.

Дальнейшим стремлениям, клонившимся к расформированию всех боевых эскадр, воспротивился командующий воздушным флотом.

Не взирая на ограниченные возможности, открывшиеся боевым эскадрам в боях на Сомме для полетов с целью бомбометания, он оставался при убеждении в большом значении этого боевого средства. Необходимым условием для материального и морального действия бомбометания были сила и постоянство воздушных нападений. Необходимо было компенсировать сокращение, происшедшее вследствие преформирования боевых эскадр в охранительные отряды. Мысль, что боевые эскадры могут играть роль в воздушном бою, была оставлена. Тем более можно было применять непреформированные три эскадры для их прямой цели—бомбометания.

Далее надеялись в течение зимы вооружить их более мощными самолетами „G“ и тем самым дать им возможность сбрасывать на цели большее количество снарядов.

Значение, которое наряду с численностью имело правильное применение авиации, привело к замене должностей штаб-офицеров по авиации в армиях—командными должностями командиров.

Лишь в тех случаях, когда в штабе армии выдвигались энергичные люди, когда они настойчиво проводили в жизнь свои решения, зорко следили за подготовкой подчиненных частей и поддерживали строгую дисциплину, только тогда наступало действительное улучшение положения.

Также и в штабах корпусов, которым уже была поручена часть авиаотрядов, выяснилась потребность иметь представителя воздушного флота и компетентного консультанта.

Вследствие расформирования штабов четырех боевых эскадр, оказалось возможным придать штабам корпусов, действовавшим на главных боевых участках, постоянных начальников авиагрупп; остальные штабы нужно было сформировать заново.

Чтобы не отвлекать слишком много лиц от действительно фронтовой службы, командующий воздушным флотом стремился ограничить учреждение штабов авиагрупп активными боевыми участками; все же нельзя было помешать непрерывному возрастанию их числа.

Была намечена грандиозная программа, которую нужно было выполнить в течение зимы 1916—1917 г.

В первой очереди стояло формирование 36 истребительных отрядов.

Реорганизация и формирование авиаотрядов „А“ потребовали с самого начала 279 новых самолетов „С“.

Необходимо было их оборудовать радиотелеграфными приборами.

Необходимо было создать новые штабы групп и усилить штабы командующих авиацией. Наконец, в августе 1916 г. потребовалось 6 боевых эскадрилий из одноместных самолетов, оставленных для охраны тыла, увеличить еще на 3. При этом для всех отрядов нужно было иметь резерв людей и имущества в значительно большем размере, чем до сих пор.

Проведение этих мероприятий, означавших в сущности полную реорганизацию авиационных войск, было возложено на инспекцию авиации. Сфера ее деятельности значительно расширилась.

Она должна была непрерывно подготавливать для фронта резерв обученного личного состава и всякого рода имущества.

К ее ведению относилось формирование новых частей; забота о техническом оборудовании также лежала на ней; она должна была производить опыты и разрабатывать технические инструкции. Послужные списки всех офицеров-летчиков хранились в инспекции; закон об обеспечении семей военнослужащих авиационных войск также был проведен ею. В июле 1916 г. инспектору уже было подчинено 46 отдельных тыловых соединений. Безусловно необходимо было разгрузить инспекцию от работы. В мае 1916 г. было предложено реорганизовать инспекцию; 31/VII-16 г. это предложение было утверждено министерством.

Назначенный для проведения новой организации инспектор авиации майор Зигерт до сих пор работал в штабе начальника полевой авиации. Оживляющее влияние его бодрой личности вскоре сказалось. Его энергия коренилась в твердом убеждении, что будущее принадлежит воздушному флоту. При нем инспекция развилась в учреждение с громадным кругом действия. Инспектор видел решение возлагавшихся на него задач в широко идущей децентрализации. В качестве ответственных командных должностей при нем возникли должности командиров запасных авиаотрядов, начальников испытательных институтов и верфей; им была также учреждена „Главная Авиамастерская“ („Flugzeug-Meisterei“). Для формирования многочисленных новых соединений запасным отрядам требовалось 12.000 нижних чинов; их нужно было взять из других частей.

Поэтому пришлось совершенно изъять обучение офицеров-наблюдателей из ведения авиаотрядов и передать в специальные школы наблюдателей, которые были устроены,

обычно на 50 наблюдателей, в Кенигсберге, а вскоре и в Гроссенхайн и Ютербоге. Экспериментальные и тренировочные западный и восточный, парки также были преобразованы в школы летчиков-наблюдателей. Школа артиллерийских летчиков была предоставлена для удовлетворения потребности в обучении артиллерийских летчиков. В апреле 1917 года была учреждена вторая подобная школа, также в Ауце.

Пулеметчики боевых эскадр и охранительных эскадрилий получали подготовку в „Эскадренной школе“ вначале во Фрейбурге, затем в Падерборне.

Школы летчиков-наблюдателей подчинялись вновь сформированному управлению школами летчиков-наблюдателей. Подобные органы оказались необходимыми и для других отраслей; в январе 1917 г. было учреждено управление бомбардировочными отрядами; затем следовали управления по радиотелеграфу, вооружению, аэрофотосъемке.

Так как эти управления ведали, кроме специального обучения наблюдателей, прежде всего дальнейшим усовершенствованием приборов, то главная авиамастерская могла быть значительно разгружена и смогла отдать все свои силы развитию собственного самолетостроения. В этом отношении перед ней стояли чрезвычайно ответственные задачи.

И в этом вопросе мы находились под впечатлением опыта сражения на Сомме и стремились в первую очередь повысить летные качества истребительных самолетов.

От решения этой задачи зависело, смогут ли наши летчики в будущих боях выполнять возлагаемые на них задачи.

Вместе с тем было необходимо создать специальные самолеты для дальней фотографической разведки, для пехотных летчиков и для охранительных эскадрилий, а также повысить летные качества больших самолетов „G“ в особенности, в виду возможности налета на Англию.

Постройка самолетов и моторов, как и ранее, была поручена частным заводам. Чтобы поставить снабжение фронта на возможно более широкий базис и повысить соревнование, непрерывно привлекались все новые и новые заводы. Всего за время войны для снабжения авиавойск было занято 36 авиазаводов и 21 моторостроительный завод, помимо 16 авиационных и 17 моторостроительных мастерских, занимавшихся исключительно ремонтом. Должное руководящее влияние на производство инспекция обеспечила за собой посредством назначения на каждый завод постоянных контролеров, которыми в 1916 году были заменены выездные приемные комиссии.

Они не только следили за регулярной и безукоризненной работой, но служили кроме того посредниками в тех случаях, когда нужно было оставить незаменимых специа-

листов на заводах, достать сырье для производства или же улучшить положение рабочих.

Однако, невзирая на их деятельность, недостаточная устойчивость условий труда рабочих, отсутствие возможности расширения и, наконец, недостаток сырья неблагоприятно влияли на производительность авиапромышленности.

В виду общих условий военного времени, заводы предпочитали постройку сериями уже раз принятых самолетов и были мало склонны приступать к новым опытам.

Для инспектора здесь открывались широкие возможности давать плодотворные побуждения.

Бескорыстная работа тыла создавала техническую и материальную базу, а также необходимый состав для достижений на фронте. Таким образом, задачей командующего воздушным флотом оставалось целесообразно использовать даваемые фронту боевые средства.

Новый 1917 г. должен был принести новые, еще более сокрушительные наступления Антанты.

Опыт 1916 года необходимо было претворить в уставы с тем, чтобы сделать его общим достоянием всех начальников и авиачастей. Изданные командующим воздушным флотом с разрешения начальника штаба действующей армии, инструкции по применению авиачастей установили, как важнейшую основу применения, самое тесное взаимодействие их с пехотой и артиллерией. С этой целью большая часть авиаотрядов должна была быть подчинена дивизиям и корпусам.

Эти отряды должны были получать приказы не по особым инстанциям, а как и все другие рода войск, через общевойсковое командование. Командиры и начальники авиagrupp должны быть консультантами при своих начальниках.

В целях экономии сил был рекомендован единообразный порядок дальней разведки по большим площадям. Инструкции подчеркивали первенствующее значение борьбы за господство в воздухе. Она должна вестись активно истребительными отрядами. Оборонительный метод в воздухе не может дать результатов; попытка задержать решительного противника при помощи самолетов является несостоятельной, в виду неограниченности воздушного пространства, случайности ветра и облаков и трудности заметить самолет в воздухе.

Наоборот, необходимо досаждал противнику настойчивыми нападениями настолько, чтобы он не имел возможности предпринимать с своей стороны нападения.

При действии бомбардировочных эскадр указывалась необходимость намечать одну цель, чтобы достигнуть

массового действия. Только такие цели подлежат атаке, которые имеют значение для операций.

Опыт пехотных летчиков был изложен в особой инструкции, приложенной к сборнику инструкций для позиционной войны. Пятой частью этого сборника явилась „инструкция для артиллерийских летчиков“.

Оказалось, что эта инструкция, которая недостаточно принимала во внимание предложения летчиков, недостаточно считалась с условиями позиционного боя.

Фоторазведка приобретала возрастающее значение. От ее планомерного проведения и точной оценки результатов зависело, выяснит ли своевременно командование против какого боевого участка намечена неприятельская атака. Пехотные и артиллерийские позиции почти всех неприятельских участков были уже настолько оборудованы, что здесь нельзя было ожидать существенных перемен и перед большими наступлениями. Поэтому внимание авиаотрядов привлекалось другими признаками предстоящих наступательных действий. Тщательное статистическое наблюдение лагерей и аэродромов противника, определение новых железнодорожных сооружений, в особенности для орудий на ж.-д. установках, увеличение численности складов снарядов, — являлись такими признаками. Начавшаяся уже зимой планомерная деятельность разведки показала полный успех.

Сосредоточение неожиданно большого числа авиационных частей на фронте Соммы привело к некоторым затруднениям и замедлило быстрое применение вновь прибывающих частей. Поэтому по распоряжению командующего воздушными силами всем армиям было приказано в течение зимы принять подготовительные меры к приему значительного числа авиационных отрядов.

Эти меры касались, главным образом, подыскания и устройства аэродромов, для расчета оборудования которых были изданы единообразные принципы.

Далее, необходимо было устроить или подготовить установление связи с резервными частями, подготовить карты и снимки и увеличить оборудование парков.

В некоторых армиях необходимо было подготовить и постоянно содержать в порядке до 70 аэродромов, что не только представляло собой большую добавочную нагрузку на армейское командование, но также и лишало ценную почву сельскохозяйственного использования.

Только постепенно армиям мог подвозиться лес для постройки постоянных ангаров с лесопилен в Ауце и Ширмеке (Эльзас).

При больших передвижениях необходимо было ограничиваться лишь палатками, в виду чего их распределение по армиям требовало тщательных соображений.

Тем временем после нового напряжения и новых гигантских усилий сражение на Сомме стало близиться к своему концу.

Описанные организационные преобразования только частично были использованы фронтом. Если все же при окончании боев подавляющее вначале превосходство неприятеля в воздухе было сломлено, то немалая заслуга в этом принадлежит Бёлке и руководимой им истребительной эскадрилье. Ее самоотверженная работа и блестящие групповые полеты стали образцом для всех других германских истребительных эскадрилий.

87 побед в воздухе во время сражения на Сомме свидетельствуют о ее деятельности. Наши истребительные эскадрильи вновь принудили бывшего столь уверенным противника к пассивности, которую прежде всего с благодарностью ощутили сражающиеся на земле войска.

Бёлке не был побежден врагом; он пал жертвой несчастного случая.

Однако, сильнее всего этого оказался дух, который он вдохнул своей эскадрилье; она была названа именем своего геройского командира и оказалась достойным этого отличия. Многие из наших наиболее выдающихся летчиков-истребителей вышли из ее рядов.

Существенно важным результатом сражения на Сомме было перемещение главной деятельности в воздухе на англо-германский фронт.

Английский экспедиционный корпус 1914 года располагал приблизительно 50 самолетами различных типов, сведенных в 4 отряда („Squadrons“). В течение 1915 г., а в особенности 1916 г., Англия сделала громадные усилия к тому, чтобы усилить свой „Королевский Воздухоплавательный Корпус“ („Royal Flying Corps“—RFC).

Прежде чем у нас, в Англии, при увеличении воздушной мощи руководствовались соображениями развития воздушного боя по сравнению с энергичным натиском английских летчиков, деятельность французской авиации была весьма сдержанной. Поэтому мы сочли нужным после сражения на Сомме большую часть наших истребительных эскадрилий сосредоточивать против англичан.

Выяснившиеся у воздухоплавания недостатки привели зимой 1916 — 17 г. к устранению таковых и тем самым к реорганизации воздухоплавательных частей. Было сформировано в общем 53 воздухоплавательных отделения,

разделившихся на 128 воздухоплавательных станций, 53 штаба воздухоплавательных отрядов и 7 воздухоплавательных баз. Воздухстанция с одним аэростатом и, соответственно, одним местом подъема стала тактической единицей; ее подвижность была достаточной для обычной позиционной войны.

Желание усилить воздухстанции настолько, чтобы они соответствовали требованиям „большого боя“, к сожалению, в связи с непрерывным увеличением других родов войск, не могло быть выполнено.

Воздухоплавательные отряды обладали тем недостатком, что для подъема полного количества аэростатов они должны были пополняться обслуживающими командами, прикомандированными из дивизий и сменявшимися каждые 14 дней. Этот недостаток был частью устранен. Для активных боевых участков все же еще оставалось необходимым пополнять отряды по распоряжениям штабов армий и корпусов. Эта новая организация представляла все же большое преимущество тем, что любое число воздухоплавательных станций, в соответствии с потребностью, могло быть придано в распоряжение штаба отряда без того, чтобы части были разрознены, как это было раньше. Штабы отрядов (при штабах корпусов) в общем оставались прикрепленными к месту.

Назначение в первую и вторую армии штаб-офицеров по воздухоплаванию показало, насколько необходима была подобная инстанция; поэтому в северной и средней, а впоследствии и южной армейской группе западного фронта были созданы должности штаб-офицеров по воздухоплаванию. Каждому из них подчинялся воздухоплавательный парк. В 1917 году каждая армия была наделена таковым. Одновременно каждая армейская группа получила ремонтную мастерскую для лебедек.

Зимой 1916—17 года проводилось основательное обучение частей и, главным образом, офицеров-наблюдателей, основанное на уроках полученного опыта.

В целях установления тесной связи с фронтом, школа воздухоплавателей была переведена из Ютербога в Намюр. На тренировочном аэродроме в Ауце для обучения в стрельбе действовала одна воздухстанция, а в течение года все артиллерийские полигоны за фронтом получили в свое распоряжение воздухстанции; штабы отрядов и воздухстанций были приданы учебным дивизиям, где они имели время для подготовки и могли работать совместно с другими родами войск.

Введение нового типа аэростата, образцом которого служил английский трофейный аэростат, расширило возможность применения воздухоплавания; наблюдение, кото-

рое до сих пор необходимо было прекращать при ветре в 14 метр. в сек., теперь стало возможным при ветре до 20—25 метр. в сек. На-ряду с этими улучшениями, шло усовершенствование лебедек и другого технического имущества.

Результаты работы дирижаблей к концу 1916 года были сильно понижены улучшением неприятельской обороны. Успешные налеты стали возможны лишь при особо благоприятных условиях и поэтому могли быть проводимы крайне редко.

Стало необходимым считаться с возможностью, что при любом большом налете дирижабль будет сбит и, как трофей, попадет в руки неприятеля. Это сознание побудило командующего воздушными силами под новый год (1916—1917 г.) предложить штабу армии сокращение армейского воздухоплавания. Этого требовали интересы экономии личного состава, денежных средств, затраты рабочей силы и сырья. Кроме этого тем самым желание морского ведомства увеличить свой воздушный флот для целей разведки могло быть легче выполнено.

Всего армия и флот должны были сохранить на фронте и в тылу 15 дирижаблей. Центр тяжести управляемого воздухоплавания должен был быть перенесен на Восток и на Балканы, т. к. здесь воздушная оборона не проводилась столь систематично, как во Франции и Англии.

Высшее командование согласилось. Флот получил на лето 4 дирижабля для полетов с целью разведки. Из дирижаблей, передаваемых флоту, 2 было уже использовано на службе, а 5 находились еще в постройке; оказалось возможным передать только „LZ—121“ (55.000 кв. метр.); от других дирижаблей типа Цеппелин и Шютте-Ланц флот отказался „в виду недостаточной полезной нагрузки их“.

Летом 1916 года выяснилось, что разделение зенитной артиллерии на армейские части и взводы, подчиненные дивизиям, не оправдалось, а, наоборот, привело лишь к трениям и столкновениям. По докладу инспектора зенитной артиллерии при главной квартире, новое верховное командование затребовало по этому вопросу мнения армейских групп и штабов армий для того, чтобы создать прочные основы для новой организации.

Значительное большинство высказалось за то, чтобы все зенитные батареи были подчинены своим собственным артиллерийским начальникам.

Эта организация была осуществлена к началу 1917 г. На западном фронте штаб-офицеры по зенитной артиллерии при армейском командовании были назна-

чены командирами. Круг их ведения как в территориальном отношении, так и вследствие большого числа прикомандированных зенитных батарей был слишком велик для того, чтобы они могли руководить применением и снабжением их. В виду этого зенитные батареи западных армий были сведены группы, и так как они по боевой деятельности и ширине своего фронта отличались, то группы подчинялись или штабу армии, или отдельным дивизиям. Вначале было сформировано 45 таких групп. На востоке обстановка была иная, т. к. количество зенитных батарей было значительно меньше; они были разбросаны по широкому фронту, отличавшемуся мало интенсивной летной деятельностью.

Здесь зенитные батареи подчинялись командирам групп, а последние в свою очередь были подчинены командирам зенитной артиллерии при армейской группе.

Легкие зенитные авиапушки частично сводились по 2 в батарею; было отдано распоряжение формировать четырехорудийные батареи с конной запряжкой; эти мероприятия, однако, до конца войны не могли быть проведены полностью. Взаимодействие приданных для отражения летчиков прожекторов с зенитными батареями вынудило присоединить таковые к батареям.

Это произошло осенью 1916 года; одновременно к инспектору и к командирам зенитных батарей прикомандировывались офицеры прожекторных частей.

Эта организация в 1916—17 г. оправдалась и оставалась до конца войны.

Отданное 1 декабря 1916 года распоряжение о непосредственном подчинении воздушной охраны тыла командующему воздушным флотом, который только один имел теперь право отдавать приказания, имело решающее значение.

Поле этой реорганизации инспектору, бывшему до сих пор лишь консультантом при общевойсковом начальнике, подчинялись, как командиру, все состоявшие в обороне тыла части и штабы.

Тем самым и штаб-офицеры по зенитной артиллерии были изъятые из ведения командующих округами, и границы их округов теперь определились лишь в зависимости от экономических и географических соображений.

Руководство чисто местной воздушной обороной и службой тревоги было оставлено в ведении штаб-офицеров по зенитной артиллерии, однако, авиационная сигнальная служба была выделена из их компетенции и передана особым войскам, непосредственно подчиненным командиру воздушной охраны тыла.

В соответствии с главными направлениями налетов: из Бельфора вдоль Рейна, из Вердена через Пфальц на Мангейм, и через Трир на Кельн—было сформировано 3 отряда воздушной связи—южный, юго-западный и западный, которым было поручено вести наблюдение вдоль этих путей налетов и нести местную охрану в пределах округов.

Во главе отрядов воздушной связи были поставлены офицеры-специалисты радиочастей; к штабу командующего воздушной охраной тыла также был прикомандирован специалист.

Для обучения службе связи была создана особая школа—„Школа воздушной связи“ в Саарбрюкене. Происходившее здесь техническое и тактическое обучение отрядов связи и их резервов, в особенности же подготовка командиров зенитных батарей к правильному использованию донесений сигнальной службы, вскоре принесли свою пользу.

Разграничение округов воздушной охраны тыла по экономическо-географическим признакам привело также к тому, что непосредственно граничивший с Саарской областью важный промышленный район Люксембурга и Лотарингии вошел в ведение „воздушной охраны тыла“.

Из него в 1916—17 г. был образован особый район охраны под командованием штаб-офицера.

Румынский поход 1916—17 г. означал для назначенных туда авиационных частей освобождение от сдерживающих пут позиционной войны. Противодействие неприятельских зенитных батарей и летчиков-истребителей было ничтожно. Румынские самолеты почти совсем не показывались. Таким образом, наши летчики могли вполне отдаться разведывательной работе.

Густые колонны отступавших румынских войск представляли выгодные земные цели для их пулеметов. Страх и смятение распространяли тяжелые самолеты „G“ боевой эскадры № 1, начавшей свою деятельность в ноябре.

Невоинственной румынской нации пришлось познакомиться со стремительностью западного ведения войны.

Климат и условия местности представляли высокие требования к личному составу, тяжелые условия подвоза требовали максимальной энергии от всех авиационных частей, от этого терпели и воздухоплавательные части. Вначале они могли следовать за наступающими войсками и выполняли при этом удачные разведки; затем из-за плохих дорог они стали отставать, т. к. снабжение газом становилось все затруднительнее.

Задержка операций в Валахии вызвала некоторое улучшение.

Однако, наши части с большим неудовольствием увидели себя принужденными вести позиционную войну. Вскоре появились первые неприятельские зенитные батареи и принудили самолеты летать на больших высотах. Прибытие французских и английских истребителей также стало заметным. Только отдельные германские одноместные самолеты могли быть им противопоставлены.

Румынский поход дал авиационным и воздухоплавательным частям богатый опыт в преодолении трудностей горной войны. Не одна храбрая проделка летчиков выявила жившую в них предприимчивость германской молодежи. Несколько расположенных в Темешваре дирижаблей произвели ряд удачных налетов на Бухарест; „LZ—101“ из Ямболи, кроме того, забрасывал бомбами Плошти, Чиулинта, Фетести и гавань в Галаце. Дирижабли должны были бороться с крайне неблагоприятными условиями. В малонаселенных районах они могли держаться лишь около Дуная или же находить свой путь помощью ориентировочных огней или сигналов (пеленгации) направляющих радиостанций. К этому следует добавить, что румыны великолепно умели затемнять огни своих городов и ж.-д. сооружений; иногда только начинавшийся обстрел обнаруживал цель.

Новый штаб командующего воздушными силами зимой 1916—17 г. под руководством своего начальника проявил крепкую спаянность. Он разделялся на 3 главных части: по авиации, воздухоплаванию и зенитной артиллерии. Увеличилось значение отделения, в ведении которого находилась служба охраны тыла.

Аэрофотографией ведало особое отделение; отделение армейской метеорологической службы руководило применением метеорологических станций; в развитии наблюдения погоды и предсказаний ее оно играло выдающуюся роль.

Поступавшие сведения о неприятельской авиации и весь статистический материал собирался и обрабатывался другим отделением и помещался в издававшемся еженедельно бюллетене.

На этом же отделении лежала обязанность ослаблять действие ложных неприятельских сообщений. Гигиена воздушной службы также нашла своего представителя в одном из отделов санитарной части; увеличившаяся высота полетов требовала научного исследования физиологического влияния уменьшенного содержания кислорода в атмосфере и пониженной температуры воздуха, а также усовершенствования авиасанитарных приборов. Пожарная охрана тыла в районах особо угрожаемых воздушными налетами состояла в ведении командующего воздушным флотом.

В марте 1917 года было учреждено отделение пожарной охраны, под компетентным руководством бранд-майора гор. Берлина Рейхеля.

Вскоре после моего назначения многочисленные поездки приводили меня на фронт. Таким образом, я лучше выяснил нужды фронтовых частей, мог приступить к проведению единообразных принципов применения авиации, проверить приготовления к крупным операциям, содействовать однородной подготовке авиационных частей и составить свое личное мнение относительно достижения авиационных начальников.

Командующий воздушными силами не имел собственно власти командира, также избегалось все, что могло бы быть рассматриваемого как захват прав командующих армиями. В отношении всякого рода ходатайств и пожеланий армейские командования шли ему предупредительно навстречу. Кроме того, он обеспечил за собой посредством происшедшего его распоряжением замещения должностей, в особенности производством в командиры, сильное влияние на характер применения вверенных ему частей.

Когда одна из групп армий представила одному авиакомандиру известное право надзора над авиацией в армиях и предложила учредить постоянную должность командира авиачастей при каждой группе армий, командующий воздушными силами не мог присоединиться к этому взгляду. Дальнейшего увеличения числа должностей нужно было избегать; кроме того, он придавал величайшую ценность непосредственному общению с командирами авиачастей армий.

С тех пор, как влияние начальников армейских групп на операции в течение войны возросло, их потребность в компетентном консультанте была удовлетворена прикомандированием офицера-летчика, который, однако, не имел власти над командирами авиаотрядов.

Было бы наиболее целесообразным соединить все воздушные части одной армии под одним начальником. Это, однако, не было возможным, потому что не имелось офицеров, знакомых со свойствами всех воздушных соединений. Позднее попытка одной из армий объединить летчиков и воздухоплателей под общим командованием прошла удачно.

Необходимость существования особого управления воздушного флота нередко подвергалась сомнению. Особый путь служебного подчинения как командование, так и части находили стеснительным. Боролись также против стремления командующего воздушными силами сохранить или приобрести руководящее влияние на те отрасли техники, которые играли роль в авиации.

Техника и наука должны были перейти на службу авиации и развиваться в соответствующем направлении;

чтобы добиться максимального успеха, нужно было согласовать их со специальными потребностями, проистекающими из условий работы воздушного флота.

Например, не было делом случая, что создание пригодного оружия для самолета удалось лишь после того, как соответственные опыты перешли в воздушный флот. „Артиллерийская испытательная комиссия“, достигавшая столь превосходных результатов в наземном оружии, создала для сбрасывания с самолетов неподходящие бомбы. Громадные успехи в усовершенствовании авиабомб явились результатом работы воздушного флота.

С другой стороны, введение пригодной самолетной пушки, несомненно не было поощрено тем, что многообещающие опыты инспекции авиачастей, по распоряжению военного министерства, перешли в „артиллерийскую испытательную комиссию“, как соответственное установление.

Представителям воздушного флота было запрещено всякое непосредственное влияние на дальнейшее развитие самолетного орудия.

Вследствие сильной загруженности артиллерийской испытательной комиссией другими, естественно, лежавшими ближе задачами, дальнейшее развитие прекратилось. Многолетние испытания, которые орудие уже имело за собой, были еще раз повторены; было приказано ввести изменения, которые вообще ставили под вопрос применение этого оружия в воздухе.

Совершенно иначе было с получившими свое развитие в авиачастях аэрофотографическими приборами, для которых вскоре были найдены подходящие для употребления в самолетах формы.

Также и авиационные радиотелеграфные приборы только благодаря работе инспекции авиации и авиаотрядов созрели для фронта. Необходимо повлекло бы задержку в техническом развитии, если бы эти необходимые для деятельности авиасил отрасли выделили из общей организации и вверили их учреждениям, которые не могли быть достаточно знакомы с условиями воздушной войны.

Насколько, однако, нельзя было обойтись без центра для применения, обучения и единообразной организации, достаточно показала путаница первых лет войны, которая не должна была повториться.

Несмотря на мои поездки на фронт, нельзя было совершенно отказаться от письменных донесений командиров авиации, воздухоплавания и зенитной артиллерии.

Ежемесячно, затем через два месяца, они в возможно свободной форме высказывались относительно имеющих значение событий и данных опыта в пределах круга своего ведения.

Для работы тыловых инспекций эти ежемесячные донесения имели неоценимое значение. Ежедельные сводки начальников авиачастей, проистекавшие от потребности фронта, местами принимали нежелательный об'ем.

В общем можно сказать, что командование возд. флотом вело живой обмен мнений с фронтом и не впало в ошибку отчуждения от фронтовых частей.

Подчинение командующего воздушными силами начальнику штаба действующей армии сделало необходимым его расквартирование в непосредственной близости к главному командованию. Однако, при об'еме функций командующего воздушными силами и численности его штаба нельзя было избежать территориального отделения от гл. квартиры. Тем не менее, когда гл. квартира находилась в Плесе, Крейцнахе и, наконец, в Спа—Каттовиц, Мюнстер-на-Штейне и Вербье были настолько близки, что был всегда возможен постоянный обмен мнений.

Командующий воздушными силами делал начальнику штаба действующей армии необходимые для развития авиации предложения, испрашивал у него разрешения на реорганизации, ходатайствовал о назначении личного состава, принадлежностей и сырья для новых формирований, давал на основании сосредоточивавшегося у него опыта фронта соответствующие указания армиям в отношении наиболее целесообразного применения авиации.

Эти ходатайства всегда удовлетворялись главным командованием, если это было возможно и если они казались совместимыми с общей обстановкой на фронте.

Также и с отдельными инстанциями гл. квартиры, главным образом, с военным кабинетом, генерал-квартирмейстером, нач. пол. ж. д., нач. пол. связи (почты), нач. автоуправления фронта, генерал-инспектором артиллерийских стрелковых школ командующий возд. силами поддерживал самые оживленные служебные отношения.

Согласованная работа этих органов была необходима для развития возд. флота и для правильного применения его на фронте.

Значительные успехи были достигнуты всеми авиачастями к весне 1917 г., когда начались новые дни, от которых противник ожидал решения войны.