

ШЕСТАЯ ЧАСТЬ.

Оборонительные бои 1917 года. Наступление в России и Италии. Летчики в Палестине.

Разработанная командующим воздушными силами зимняя программа была выполнена к 1/IV—17 г., и можно сказать, что к этому времени германская авиация в отношении целесообразности организации, обучения и снабжения самолетов стояла на большой высоте.

Поддерживаемая сознанием тяжелой ответственности и одушевляемая священным духом соревнования с товарищами, сражающимися на земле, она бодро смотрела на предстоящие задачи в полной надежде на то, что кризис сражения на Сомме преодолен.

37 истребительных эскадрилий, включая одну морскую, стояли на западном фронте готовыми для боя с неприятельскими воздушными силами. Тыл снабдил их самолетами, летные качества и вооружение которых в то время не были превзойдены ни одним из неприятельских аппаратов. Резерв был, повидимому, достаточно обеспечен. Чтобы сохранить боеспособность истребительных эскадрилий даже и при сильных потерях, им был предоставлен резерв по 4 самолета „D“.

Число предусмотренных штатами эскадрильи самолетов, таким образом, возросло до 18, для каковых имелось в наличии 14 летчиков.

Однако, не у всех новых истребительных эскадрилий этот состав был достигнут: 12 из них имели только от 7 до 10 летчиков. Они были приданы фронтам с более спокойной деятельностью авиации и должны были там мало-по-малу пополняться.

Особые трудности представлял выбор командиров эскадрилий. От них зависели успехи всей деятельности эскадрилий. Не обращая внимания на старшинство и возраст, лишь наиболее отличившиеся летчики-истребители ставились во главе истребительных эскадрилий. При этом приходилось брать отдельных летчиков из состава удачно действовавших эскадрилий, успехи которых именно достигались совместными вылетами „хорошо сыгравшегося“ пер-

сонала. Командиры этих эскадрилий, естественно, противились таким мерам, которые ставили под сомнение продуктивность работы всей эскадрильи.

Тем не менее, другого выбора не оставалось: приобретенный в испытанных эскадрильях опыт должен был быть использован и в новых эскадрильях.

Как только на западном фронте улучшилась погода, с обеих сторон началась крайне интенсивная летная деятельность. Вначале для нас важно было выяснить намерения неприятельского командования. Вскоре было выяснено, что против армейской группы, стоящей между Мецем и швейцарской границей, противник не предпримет наступления.

Впервые здесь производилось наблюдение за неприятельским ж.-д. движением перед всей армейской группой лишь одним единственным самолетом. В соединении с тщательным наблюдением вокзалов, местечек и дорог отдельными армиями, этот новый метод дал достоверное доказательство тому, что здесь не было сосредоточения войск.

Особенно точно ведшаяся статистика новых неприятельских оборонительных сооружений и тыловой зоны у Вердена также не дала указаний относительно наступательных намерений неприятеля.

Иначе дело обстояло на фронте против 3-й и 7-й армий; уже 24/I были установлены подозрительные расширения ж.-д. сооружений у Базош (Bazoches) западнее Фим (Fismes). 9/II они были признаны, как постройка путей для орудий, устанавливаемых на железнодорожных платформах. 14 февраля разведкой были доставлены новые важные данные с этого, до сих пор совершенно спокойного, участка.

В то время как 3-я армия при Муизон (Muizon) установила фотосъемкой постройку 4 новых ж.-д. веток, летчики 7-й армии обнаружили большие лагеря-бараки, находящиеся еще в постройке, между Буванкур (Bouvancourt) и Вантелэ (Vantelay).

Дальнейшая разведывательная работа была прервана 10-дневным дождем; когда 25/II при ставшей лучше погоде вновь началась авиационная деятельность, фоторазведка принесла уверенность, что противник подготавливает большое наступление в районе Вайли—Реймс; можно было призвать вероятным, что наступление распространится и на местность восточнее Реймса. Почти ежедневно летчики доставляли новые данные о протяжении и силе предполагаемой атаки. Так, например, 7 армия насчитала 43 ветки и 15 насыпей для под'ездных жел.-дор. путей. Число барakov было увеличено свыше чем на 3.000, ангары могли предоставить место 7.500 самолетам!

Когда 6/IV были обнаружены новые широкие окопы в их передней сети, нужно было считаться с близко предстоящей атакой. Об успехах, достигнутых благодаря основательной немецкой работе и неустанным налетам, начальник угрожаемой армейской группы судит следующим образом: „В 1917 г. исключительно благодаря авиарезведке мы узнали о приготовлениях противника к большому сражению на р. Эн и в Шампани (Aisne Champagne) и своевременно могли принять предупредительные меры,—незабвенная заслуга“.

Если французские летчики, в соответствии с указаниями своего высшего командования, ограничивались тем, что затрудняли глубокую разведку, то англичане развивали более оживленную деятельность. Главным образом здесь в первую неделю апреля из воздушных схваток отдельных истребительных отрядов развились первые воздушные сражения. С большой храбростью, имея превосходные силы, неприятель атаковывал наши самолеты. Однако, за свою смелость он заплатил громадными потерями. 6-го апреля огнем наших лучше вооруженных и уверенно направляемых истребительных эскадрилий было сбито 44 неприятельских самолета. Однако, и мы понесли тяжелые потери среди испытанных летчиков-истребителей.

Особенно отличился 11 истребительный отряд под командой барона фон-Рихтгофена. Он добился за период с 23/I по 23/IV 1917 года 100 подтвержденных воздушных побед. Дух Бёльке жил в нем.

От английского общественного мнения серьезные потери авиачастей не оставались скрытыми, помощник статс-секретаря Макферсон оценивал их в 20% еженедельно. Он был принужден в Палате общин отметить положение на английском фронте в отношении воздушной войны, как неопределенное большое признание после утверждавшегося до сих пор полного превосходства Антанты в воздухе!

Достижения наших летчиков-истребителей находили свое явное выражение не только в цифрах воздушных побед и в панике английской прессы, но они давали также возможность нашим летчикам-разведчикам, как это было и на французском фронте, открыть завесу, прикрывавшую намерения неприятеля.

Охранить наши разведывательные самолеты далеко за неприятельским фронтом от нападения неприятельских летчиков-истребителей не было возможности, для этого численность неприятельской авиации была слишком велика. Почти всегда наши самолеты возвращались со следами своего участия в воздушных боях. Однако, постоянно подвергаясь атакам наших истребительных эскадрилий, неприятельские истребители были не в состоянии уничтожить нашу разведку.

Ясно выделился район по обе стороны р. Скарп, как место, против которого англичане хотели направить свой удар. Наша фоторазведка, невзирая на энергию неприятельского противодействия, обнаружила здесь постройку новых лагерей на 150.000 человек. 6/IV на биваке у Арраса была собрана целая дивизия. Ежедневно перелетаемые дороги были покрыты малыми и большими колоннами повозок и частей. Сеть под'ездных путей оживленно отстраивалась; батареи подтягивались ближе. Также и в очень сильной летной деятельности, проявившейся непосредственно перед 6-й армией, можно было усмотреть несомненный признак предстоящего наступления. Генерал Людендорф в своих воспоминаниях о войне пишет: „6-го апреля для меня было несомненно, что у Арраса вскоре предстояло большое английское наступление“. Также и здесь разведки летчиков дали основания для принятия необходимых мер; они дали возможность своевременно направить достаточно сильные авиасилы на те участки фронта, против которых неприятель принимал подготовительные меры к наступлению. Таким образом, эти части могли ознакомиться с условиями боя и местности. Была развита телефонная сеть; несколько штабов армий создали общую сеть авиачастей—очень практичное мероприятие.

В начавшемся 9/IV сражении под Аррасом противник сильно потрепал наши войска. Войска и командование жаловались на недостаточную поддержку летчиков во время боя. Если неудачу германской обороны и нельзя было приписать летчикам, то все же обсуждения на фронте показало, что на самом деле совместная работа частей и летчиков оставляла желать многого.

Авиаотряды, которые только-что прибыли с востока, а также и отряды, которые до сих пор назначались, главным образом, для фоторазведки, оказались недоросшими до требований „большого боя“. Основная же причина лежала в недостаточном понимании артиллерией возможностей авиации. Часто летчики могли и хотели помочь артиллерии, но оставались неиспользованными, так как не было выделено особых батарей.

Требования, за которые упорно держалась артиллерия, чтобы летчик сперва наблюдал пристрелку, а вслед затем и действительный огонь, в „большом бою“ не могло быть проведено вследствие недостатка времени. Во время сражения наступило улучшение вследствие продвижения неприятеля, имевшего следствием также и продвижение батарей на позиции, хуже замаскированные от наблюдения летчиков.

Однако, для того, чтобы основательно устранить недостатки, все же необходимо было получить новые ука-

зания главного командования. Они были незамедлительно испрошены командующим воздушными силами.

Как и всегда, противник в первый день боя обеспечил себе временное господство в воздухе сосредоточением своих авиасил над районом наступления: наши части жаловались на беспокойство, причиняемое неприятельскими летчиками. Истребительная авиация шестой армии была еще усилена.

Главным образом, появление 11 истребительной эскадрильи, приданной ранее соединению, расположенному несколько южнее, вынудило англичан к некоторой сдержанности.

Когда сражение у Арраса достигло апогея и связывало значительные части германских авиасил, 16/IV началось и ожидавшееся французское наступление. По французским наставлениям мы знали о применяемых ими методах, согласно которым за день до атаки или же в этот самый день неприятель должен был произвести одновременные нападения на наши аэростаты и самолеты. Мы подготовили меры противодействия, но нападение это предпринято не было. Напротив, наши летчики имели полный успех, признанный также и товарищами на земле.

В ожидании неприятельского наступления командующий армией приказал корпусам с рассветом высылать летчиков для выяснения приготовлений неприятеля: обнаружения танков, накопления частей или заполнения окопов.

Эти „сторожевые“ летчики оказали командованию и войскам чрезвычайно ценные услуги. 16/IV они принесли штабу армии известие относительно предстоящего наступления неприятельской пехоты.

Они и далее, в дальнейшем ходе боев, доносили о местах, где неприятель проник в первую и вторую линии, где наши контр-атаки снова возвращали в наше владение наши старые позиции.

Как соратники и стрелки, они могли так же принять действительное участие в бою, обстреливая пулеметами неприятельские танки, батареи и скопления пехоты.

Какое действие имели уже тогда эти атаки отдельных самолетов с воздуха, указывают записи от 6/IV в дневнике одного пленного штабного французского офицера: „Неприятельские летчики проявляют неслыханную дерзость; несколько раз они совсем низко пролетали над нашими окопами, обстреливая их. Наши летчики, несомненно, побеждают германскими и дерзость последних растет, чем более им позволяют летать безнаказанно. В некоторые моменты они являются бесспорными господами воздуха“.

Также и артиллерийские летчики в двойном сражении на р. Эн и в Шампани достигли лучших успехов, чем в предыдущих оборонительных боях.

Старательно подготовившись, германская артиллерия с наблюдением летчиков пристрелялась к определенным точкам местности, районам и целям. В день наступления делом артиллерийских летчиков было установить, из каких именно районов стреляла масса неприятельской артиллерии, где вступали в действия орудия наиболее крупного калибра, где батареи были выдвинуты особенно далеко вперед, в каких районах не было неприятельских батарей и каково было общее действие артиллерийского огня германцев по открытым целям. Успехи, которые при этом достигались артиллерийскими летчиками, показали, что и при затрудняющих условиях оборонительного боя использование самолета, как средства наблюдения артиллерии, было вполне возможно. Предварительным условием для этого все же было поддержание связи внутри самой артиллерии. Здесь оно было облегчено, так как противнику не удалось разрушить телефонные линии, расположенные на крутых скатах и в глубоких долинах. Также впервые оправдали себя введенные в течение зимы полевые радиостанции авиачастей.

Нашим истребительным эскадрильям, в общем распределенным по армейским командованиям, удалось получить превосходство в воздухе над численно превосходным противником и обеспечить собственное воздушное наблюдение.

Однако, с вновь начавшимися боями на Маасе, в особенности против 1-й армии, превосходство противника выказалось настолько сильно, что нельзя уже было более обойтись назначением отдельных истребительных эскадрилий, как это производилось до сих пор. Поэтому 1-я армия соединила все истребительные эскадрильи под единым командованием. Главное командование одобрило эти шаги и рекомендовало принять подготовительные меры к тому, чтобы в таких случаях быстро перебрасывать истребительные эскадрильи с фронтов, не подверженных нападению, на атакуемые участки.

Предыдущие бои вызвали совершенно исключительные требования фронта в отношении пополнения личного состава и материальной части. Эти требования не явились неожиданными; командующий воздушным флотом учел их в своей программе на вторую четверть 1917 года.

Эта четверть должна была быть использована для того, чтобы, избегая новых формирований, сохранить или повысить качества и боевую силу имеющихся соединений. Это было достигнуто у разведывательных отрядов и отрядов охраны, хотя эти соединения и должны были страдать вследствие откомандирования лучших летчиков в истреби-

тельные эскадрильи. Напротив, постройке соответствующих боевых одноместных самолетов в апреле препятствовали неожиданные трудности, вследствие которых пополнение истребительных эскадрилий самолетами чувствительно страдало. Только в конце июня можно было считать возникшие вследствие этого пробелы заполненными.

В связи с воздушными боями, ведшимися с возрастающей интенсивностью, необходимо было пополнять истребительные эскадрильи в значительно большем объеме, чем ранее; нужно было считаться с тяжелым положением снабжения. Поэтому командующий воздушными силами ограничился тем, что на летние месяцы затребовал формирования 3-х новых истребительных эскадрилий. Также и число авиатрядов „А“ должно было быть увеличено только на 3 отряда, формируемые в Баварии. Разведка была улучшена другими мероприятиями. С 1916 года в армии был введен сконструированный фирмой Местер аппарат для маршрутной съёмки.

Для этого применялась фотокамера, устанавливаемая на самолете и допускавшая автоматическую непрерывную съёмку полосы местности длиной в километр. При помощи этого прибора уже зимой оказалось возможным производить сплошную фотосъёмку большой площади при небольшом числе самолетов.

Самолеты, снабженные аппаратами для маршрутной съёмки, были соединены во взводы (Züge) „маршрутной съёмки“; с тех пор они получили собственные штаты. Единообразное использование фоторазведки лежало в руках авиакомандиров. В их штабах все вопросы, касавшиеся фотосъёмки, решались штаб-офицером по фотосъёмке. Объем этой деятельности все возрастал, так что уже пришлось создавать особые штабные фотоотряды. Они тоже получили свои штаты.

Дальнейшее напряжение фронта и тыла наступило, когда высшее командование в соответствии с просьбой Энвер-Паши решило сформировать штаб армейской группой „F“ и один азиатский корпус для отвоевания потерянного в марте 1917 года Багдада. Этому объединению были приданы: командир авиации, 4 авиационных отряда (№№ 301—304), армейский авиапарк—всего 48 самолетов „С“ и 20 самолетов „Д“.

Об их деятельности будет сказано ниже.

Намеченные формирования держались, следовательно, в умеренных границах. Лишь к наступающей зиме были предусмотрены пополнения, определявшиеся положением войны. О них будет упомянуто в другом месте.

По сравнению с началом войны применение боевых эскадр радикальным образом изменились. Сформирование истребительных эскадрилий сняло с них задачу борьбы за господство в воздухе и совершенно освободило их для налетов с целью бомбометания. Снабжение их самолетами „G“ было закончено.

Чтобы избежать воздушных боев тяжело нагруженных самолетов „G“ с неприятельскими истребителями и чтобы скрыться от огня неприятельских зенитных орудий, налеты с бомбометанием все чаще стали предприниматься в ночное время. Под покровом темноты самолеты могли снижаться над целью, и вероятность попадания возрастала. Далее, ночь допускала единичные налеты, благодаря чему общий налет одной эскадры мог быть растянут на несколько часов. Таким образом, их нервирующее и мешающее действие возросло. Началась постройка особых ночных самолетов, однако, большого значения они не достигли. Фронт больше предпочитал оправдавшие себя самолеты „G“.

Напротив, отдельным эскадрильям по их желанию были оставлены некоторые самолеты „C“ с тем, чтобы дать им и дальше возможность выполнять дневные бомбардировки. Однако, таковые отходили все больше на задний план. Только в последний год войны они снова приобрели значение.

Чаще всего боевые эскадры, состоявшие из 6 эскадрилий в составе 36 самолетов, применялись полужэскадрами. Такое деление вызывалось большим количеством целей, намечаемых высшим командованием. Полужэскадра № 1 развила энергичную деятельность в Македонии; она часто с большим успехом, чаще всего днем, нападала на вокзалы, лагеря войск и аэродромы. С наступлением теплого времени года она была переведена на западный фронт. Остальные эскадрильи этой эскадры остались около Гента и заканчивали свое перевооружение и подготовку, которые должны были дать им возможность напасть на Лондон. В апреле эта полужэскадра получила наименование: „Боевая эскадра № 3“. Доведение состава обеих боевых эскадр до 6 эскадрилий происходило постепенно, путем выделения отдельных эскадрилий из других эскадр и формирования новых боевых эскадрилий.

Боевые эскадры № 2 и № 4 во время зимы оставались на западе. Особенно выгодные цели пришлось на долю боевой эскадры № 2. Она имела задание парализовать неприятельскую военную промышленность в бассейне Нанси. После 4-х ночных налетов фотоснимки подтвердили, что большая часть заводов в Невмезон более не работала, их трубы задымились снова лишь тогда, когда эскадра получила другие задания.

Приспособление боевых эскадр к ночным налетам не произошло без затруднений. Чтобы достичь возможности прицельных попаданий, стали необходимы особые приспособления. Нужно было ночью прицельные приспособления. Нужно было испробовать освещение аэродромов, стали необходимы единообразные инструкции относительно постановки направляющих огней (ориентирующих световых сигналов) и направляющих выстрелов зенитных орудий. Благодаря им ночные налеты были существенно облегчены. Особенно важным стало обучение летного состава ориентировке и ночным посадкам. Оно было столь успешно, что в 1918 г. едва ли были ночи, во время которых не производились налеты.

Противник с начала 1917 года стал широко применять ночные налеты. При этом одному германскому самолету „С“ удалось, благодаря счастью и мужеству, уже в феврале 1917 года сбить над аэродромом бомбометного отряда в Мальзевиле 2 неприятельских ночных самолета.

Ночные воздушные бои отныне стали все многочисленнее. В открытом воздушном океане в общем их нечего было бояться; трудно было правильно оценить расстояние, в виду чего близкое приближение всегда таило в себе опасность столкновения. Но опаснее становились неприятельские истребители во время посадки возвращающегося самолета-бомбовоза, т. к. вспыхивающие посадочные огни давали хорошие указания. Мы так же несли потери, причиняемые неприятельскими ночными истребителями.

В то время как летная деятельность все более переносилась на ночное время, мир был поражен событиями, которые, казалось, обозначали возврат к дневным бомбардировкам. 26 мая 1917 года германские сухопутные самолеты впервые напали днем на важные военные сооружения на юго-восточном побережье Англии; 5/VI-17 г. налет был повторен, а 13/VI-17 г. в полдень над Лондоном появилось 17 германских самолетов „G“, которые сбросили на портовые сооружения и доки этого столь важного для военной промышленности Антанты города до 4400 кгр. бомб. Это была боевая эскадра № 3, которая под железным командованием полковника Бранденбурга готовилась к своей большой задаче в неслышной работе, с бесконечной настойчивостью выжидая благоприятного момента. Первая треть июня в районе Канала была очень дождлива и особенно неблагоприятна для дальних экспедиций. 11/VI метеоролог-консультант обратил внимание командира бомбардировочной эскадры на предстоящее улучшение погоды. В связи с этим вылет против Лондона был назначен на 13/VI.

Метеорологические указания рекомендовали оставаться на небольших высотах, при полете в сторону неприятеля пользоваться восточным ветром, при полете же на родину использовать западный ветер, царивший на высоте свыше 4000 метров, для того, чтобы сократить время всей операции до 4½ часов; кроме того, было обращено внимание, что вылететь нужно было не позже 10 час. утра, дабы не быть застигнутыми грозой после полудня. Прошедшая блестяще и без потерь операция эскадры, посадка которой произошла через 4¼ часа после старта и за полтора часа до прихода тяжелой грозы с градом, без всяких поломок на родном аэродроме, убедительно доказывает, какое значение часто имели удачные советы метеорологической службы.

Полковник Бранденбург в своем донесении о налете говорит: „Сбор эскадры в прямом направлении на цель удался хорошо вследствие сильно замедленного полета (на малом газу) головных ведущих самолетов. Уже пролетая над Зеебрюгге, эскадра шла сомкнутым строем. На полдороге между Зеебрюгге и Маргетом эскадра пролетала над слоем облаков, видимо, далеко уходящим на запад. Через окно в облаках вскоре был узан южный берег устья Темзы на полдороге между Маргетом и Ширнесом. Вскоре облака стали реже, с многочисленными разрывами и, наконец, прекратились совершенно, за исключением несколько удлиненных кучевых.

У Соусэнда начался обстрел эскадры зенитными батареями. Разрывы в большинстве случаев были слишком высоки. Англичане, видимо, переоценивали высоту, на которой летела эскадра. Лондон был достигнут всеми 17-ю самолетами. Видимость над Лондоном была исключительно хорошая. С полной ясностью можно было узнать мосты через Темзу, вокзалы, Сити и даже „Английский банк“. Зенитный огонь над Лондоном был не особенно силен и плохо пристрелян.

Тем временем значительное количество неприятельских истребительных самолетов достигло приблизительно высоты эскадры. В общем было насчитано 16 неприятельских самолетов, которые все летели одиночным порядком. Число поднявшихся неприятельских самолетов можно считать равным не менее 30. Активно нападал только один из них.

Быстро меняя направление и много раз кружась, все наши самолеты совершенно невозмутимо сбрасывали свои бомбы. Из донесений наблюдателей видно, что были попадания в Сити и в один из мостов через Темзу, повидимому, Тоуэрбридж. Огнорелательно всех других бомб можно сказать, что большинство попало в доки и пакгаузы Сити. Действие их должно было быть сильным. После бомбометания эскадра

вновь сомкнулась, облегченные машины хорошо поднялись, так что неприятельские самолеты у побережья отказались от преследования.

Все самолеты произвели посадку без поломок на своем аэродроме“.

Погода позволила повторить налет лишь 7/VII.

Он был произведен еще с большей силой. Между прочим главный телеграф получил тяжелое повреждение. При налете 12/VIII на укрепленные места английского юго-восточного побережья было обнаружено столь значительное усиление противовоздушной обороны, что от дальнейших дневных налетов необходимо было отказаться. Ночными налетами можно было достичь равного, если еще не более сильного действия. Для этого потребовались новые приготовления.

Также и Париж летом 1917 года после длинного перерыва снова почувствовал действие немецких авиабомб. В ночь с 27 на 28 июля 2 самолета произвели нападение на французскую столицу, свет которой был мало затемнен.

Благодаря внезапному появлению наших самолетов, результаты бомбардировки ими ясно видимых военных заводов в Сэн-Дени (Saint-Denis) и др. важных военных сооружений были превосходны.

Какие цели преследовали мы своим нападением на неприятельские столицы? Париж, как большая крепость, как железнодорожный узел, как центр военного снабжения Франции и ее военной промышленности, представлял вполне допустимую цель для воздушных нападений. Если мы атаковали его не столь упорно, то лишь из соображений гуманности, т. е. мы знали, что при налетах на столь большой город неизбежно должно было пострадать и мирное население. Поэтому главное командование оставило за собой право каждый раз отдавать распоряжение о налете на Париж.

Запрет с налетов снимался лишь в тех случаях, когда они предпринимались в качестве репрессий за нападения на незащищенные германские города. Но и в этих случаях заботились о том, чтобы нападение было направлено лишь на сооружения важные в военном отношении.

Английская столица в еще большей мере была центром неприятельской военной промышленности. Даже по собственным словам Ллойд-Джорджа Лондон стал вторым Вульвичем, следовательно одним сплошным арсеналом. К этому еще следует добавить доки и портовые сооружения, которые во время войны почти исключительно служили ведению войны. Однако, цель наших бомбометаний лежала не только в их разрушающем действии. Мы не могли оставить неиспытанным ни одного средства, способного ослабить численное превосходство воздушных сил Антанты.

Благодаря нашим нападениям на источники военной мощи Англии, она была принуждена большую часть своих авиасил держать на родине: эта часть была для фронта потеряна.

Английская пресса требовала применения репрессивных мер, понимая под этим нападения на незащищенные германские города.

В то время как мы, следовательно, держались за обоснованные репрессивные меры в смысле нападения на военно-важные цели, англичане теперь хотели перенести войну в мирные селения. Лежавшее в этом лицемерие было отмечено газетой „Times“, когда она 20/V-17 г. писала: „Глупо отделяться от подобных нападений такими словами, как „насилие“ или „налет палачей детей“. Факт налицо, что их конечная цель была военного характера“.

Лорд Монтегю называет 5/V-17 г. призыв к репрессиям „лицемерным шарлатанством“.

Впрочем, Англии еще не доставало средств для выполнения требуемых обществом репрессивных мер.

На-ряду с этими крупными боевыми целями командующий воздушными силами уделял внимание опыту последних больших боев в Артуа, на р. Эн и в Шампани. Благоприятный опыт, который, главным образом, получила 7-я армия, применяя летчиков пехоты, был доведен до сведения и др. армий. Летчики пехоты появились у нас во время сражения на Сомме, чтобы держать связь с передовой линией пехоты. Теперь сфера их действий существенно расширилась; они стали „сторожевыми летчиками“ на поле сражения. Разрушительный огонь, который на основании их донесений направлялся в наполненные людьми неприятельские окопы, должен был существенно влиять на ход оборонительного боя на данном участке. Что эта задача ставила зрительной разведке наблюдателя повышенные требования, неоднократно указывалось командующим возд. силами.

Почти исключительное применение фотоаппарата при разведке во время позиционной войны таило в себе ту опасность, что наблюдатели могли потерять навык в зрительной разведке.

В отношении работы „артиллерийских летчиков“ вышедшее уже 28/IV-17 г. распоряжение главного командования устанавливало новые директивы; оно означало уклон от применявшегося до сих пор метода. Оно исходило из того, что в пунктах наиболее напряженного боя наблюдение за отдельными выстрелами против многих целей является временно невозможным.

Для этого в более спокойное время нужно было с использованием всех средств наблюдения заранее опреде-

лить основные данные стрельбы, чтобы в любое время можно было обстрелять важнейшие пункты, при надобности даже без наблюдателя.

Затем, задачей летчика во время боя было передаваемыми им артиллерии донесениями дать ей возможность направлять огонь на те пункты, где находились выгодные цели.

Задание артиллерийскому летчику должно было излагаться ясно, с указанием состоит ли его задача в наблюдении за пристрелкой одной или нескольких единичных целей или в общем наблюдении определенного участка местности.

Назначение на радиостанцию, которая должна была устанавливаться или у наблюдаемой батареи или у командующего артиллерией, опытного офицера-радиотелеграфиста и обеспечение связи между летчиком, радиостанцией и батареей было отмечено как необходимое условие для успешного действия воздушного наблюдения.

Эти принципы соответствовали давно защищавшимся мнениям авиачастей. Было приступлено к переработке инструкции артиллерийским и пехотным летчикам согласно новому опыту.

Тем временем началось сражение во Фландрии; после прекращения сражения у Арраса центр тяжести английской летной деятельности постепенно передвинулся во Фландрию.

В начале 1917 года англичане не обращали должного внимания на развитие своих одноместных боевых самолетов, но в течение лета произошло перевооружение английских отрядов („Squadrons“) более совершенными истребителями; особенно выделялись очень быстроходные, хорошо бравшие высоту и хорошо вооруженные самолеты „D. H.—4“ и „Бристоль-Файтер“ (Bristol-Fighter).

Это были достойные противники, по крайней мере, равноценные нашему тогдашнему истребителю „Альбатрос DV“. Впрочем, наши истребительные эскадрильи доносили, что после больших потерь весной и англичане выказывали большую сдержанность в воздухе. Они оттягивали своих артиллерийских летчиков далеко за собственную линию; их истребители не вели больше боев с прежней смелостью, не заботясь о том, благоприятны ли для них условия или нет.

Зато англичане еще математичнее перешли к групповым полетам.

Не только для истребительных и бомбометных налетов, но также и для дальней разведки, выполнение полетов эскадренными соединениями стало правилом. Благодаря

своей численности и спортивной отважности, англичане всегда оставались нашим опаснейшим врагом, и английский фронт требовал, как и до сих пор, главных сил германской авиации. Становившееся все большим количество самолетов, которое вводил противник для достижения одной цели, заставило и нас сводить несколько истребительных эскадрилий в одну эскадру.

В начале июля из истребительных эскадрилий №№ 4, 6, 10 и 11 была сформирована истребительная эскадра № 1 под командой ротмистра фон-Рихтгофена. Этим было облегчено одновременное применение истребительных сил в одном месте, хотя в воздушном бою истребительная эскадрилья еще оставалась „боевой единицей“. В лице ротмистра ф.Рихтгофена, который после смерти Бёльке стал нашим лучшим летчиком-истребителем, эскадра получила командира, стальная воля которого к беззаветному наступательному образу действий вскоре передалась каждому летчику его эскадры. Его благородная скромность, открытый характер и искусство создали ему в армии непоколебимое доверие, которое, невзирая на его молодость, было соединено с почитанием.

После взрыва мин на участке Вичете 7/VI, который создал англичанам благоприятные условия для наступления против 4-й армии, наша фоторазведка установила, что противник теперь вел усиленно свои приготовления к наступлению по обе стороны Ипра. Сражение началось лишь 31/VII.

4-й армии было предоставлено своевременно столько авиасил, сколько командующий армией считал необходимым. Мало-по-малу во Фландрии было сосредоточено до 80 авиачастей. Управление столь большим числом соединений ставило командиру авиации особенно высокие требования.

Способности лица, назначенного на этот ответственный пост, были порукой тому, что большие силы будут использованы полностью. На-ряду с энергией и осмотрительностью командующего авиацией и вместе с сосредоточением всех имевшихся в распоряжении сил и их обильным снабжением материальной частью, нужно благодарить и самоотверженность, с которой каждый авиаотряд во Фландрии стремился помочь своим тяжело страдающим товарищам на земле, за то, что превосходство врага никогда не было столь давящим, как в начале сражения на Сомме.

Если тогда противник по праву мог хвастать своим превосходством в воздухе, то теперь представитель английского правительства в Палате общин принужден был разъяснить: „Господство в воздухе, это — ничего незначащая фраза“.

Английские специальные журналы на вопрос: что значит вообще владычество в воздухе?— отвечали: оно состоит в возможности в любое время выполнить те мероприятия, которые было решено провести; а эту власть английские летчики все еще имеют, так как они наблюдают и над и за неприятельскими линиями.

В таком случае германские летчики с тем же правом могли хвалиться своим превосходством в воздухе.

Несомненно, неприятель, на долю которого, как нападающего, приходилось преимущество инициативы, мог в большинстве случаев массовым применением авиации в начале атаки пехоты оттеснить наше воздушное наблюдение и неблагоприятно влиять на сопротивление борющейся германской пехоты. Но своевременной готовностью истребительных эскадрилий и их сомкнутым введением в бой, как только было определено неприятельское нападение, всегда удавалось оттеснить неприятеля.

Стройной системой приказаний истребительные силы направлялись к важнейшему пункту земного боя, выполняя здесь поддержкой летчиков пехоты свою главнейшую задачу. Летчик пехоты стал наиболее ценным средством связи командования с пехотой. При той неясности, в которой находилось командование даже в течение нескольких часов после окончания боевых действий, донесения летчиков пехоты относительно положения передовой боевой линии имели решающее значение для решений начальников.

На выкладывание полотнищ пехотой можно было рассчитывать крайне редко. Летчики пехоты должны были тщательным осмотром всех частей окопов и воронок с самой небольшой высоты узнавать по форме свои и неприятельские войска.

Если, таким образом, и не было возможно непрерывное определение передовой линии, то все же единичные донесения относительно мест, безусловно находившихся в нашем или неприятельском владении, давали ценные указания командованию и артиллерии.

Вскоре летчики пехоты перестали считаться с погодой. Им приходилось наблюдать сквозь дым и пыль от ураганного огня, сквозь пелену естественного или искусственного тумана; при этом возможны были ошибки. Однако, за небольшим числом исключений, донесения летчиков пехоты оказались более надежными, чем все другие средства связи.

Как показали захваченные приказы, неприятель придавал пулеметному обстрелу наших летчиков пехоты громадное значение; наши самолеты, постоянно возвращались с пробойнами—часто с раненым экипажем.

Только жертвуя собой, летчик пехоты мог выполнить свою задачу; в этом он не отставал от летчиков-истребителей, и по заслугам особенно отличившиеся пехотные и артиллерийские летчики награждались орденом „Pour le Mérite“.

При наблюдении за полем сражения нельзя было строго разграничить задачи пехотного летчика от задач артиллерийских летчиков.

Так, например, вылетевший 8/X вечером летчик пехоты обнаружил подготовку английских батальонов у Биксшота по английским стальным каскам и коричневым шинелям и донес артиллерии. Однако, как-раз из условий большого боя возникли для летчиков многочисленные чисто артиллерийские задачи. Успешное планомерное уничтожение отдельных целей при помощи корректируемого огня было пробным камнем подготовки батареи, команды самолета и персонала радиостанции; чаще, однако, артиллерийскому летчику приходилось направлять огонь нескольких батарей на неприятельскую атакующую пехоту или группу батарей, без того, чтобы при этом была возможность пристрелять предварительно отдельные батареи.

Общее наблюдение летчика за стрельбой при этом могло быть целесообразно использовано для уменьшения рассеивания.

Наконец, уничтожением быстро появляющихся целей, представлявшихся взору артиллерийского летчика в большом числе, можно было настолько затруднить неприятелю пребывание на поле сражения, что это неблагоприятно влияло бы на его боевые операции.

Полное использование летчиков для боевых задач артиллерии, однако, достигалось не всегда. Отчасти это объяснялось тем, что дивизии назначали чрезмерное число летчиков пехоты; в таком случае не оставалось достаточного числа самолетов для нужд артиллерии.

Однако, необходимо оговориться, что артиллерия все еще недостаточно ценила значение воздушного наблюдения; она охотнее применяла средства земного наблюдения, которые были у ней под рукой.

Командиры всех авиасоединений, вполне сознавая возможность разностороннего применения авиации, стремились достигнуть более тесного сотрудничества с артиллерией.

Аэродромы располагались по возможности ближе к штабам дивизий, чтобы избежать дальних поездок на автомобилях. Штабам дивизий был придан офицер-летчик для связи, главнейшая задача которого сводилась к тому, чтобы держать связь с артиллерией. Командиры отрядов старались объединением поставленных дивизией задач освободить самолеты для начальника артиллерии. Обучение ра-

дио-офицеров было взято в руки летчиков, и использовалась каждая возможность, чтобы распространить знания, касающиеся корректирования стрельбы летчиками. Были достигнуты успехи; однако, и во Фландрии задача еще не была выполнена.

Дальняя разведка по сравнению с воздушным наблюдением самого поля сражения отошла на задний план. Громадная потребность в боевых средствах всякого рода имела следствием значительное усиление движения по ж.-д., каналам и дорогам за фронтом. Точная обработка всех фотодонесений позволяла по некоторым признакам, как-то: перенесение аэродромов, прибыль и убыль имущества складов, направление выстрелов крупнейших неприятельских орудий,—судить о направлении, в котором противник был намерен нанести главный удар. Очень важным стало также наблюдение за деятельностью неприятельских летчиков. По характеру их деятельности часто можно было определить границы фронта неприятельского наступления.

Вследствие чрезвычайно тяжелых боев на земле, штабы армий считали более желательным назначать главные силы боевых эскадр для действия против неприятеля на поле сражения вместо того, чтобы давать им цели для нападения, лежавшие далеко за неприятельским фронтом. Боевым эскадрам было приказано бомбардировать батареи и склады снарядов на поле сражения. Уничтожение столь разбросанных, едва находимых ночью целей несоответствовало свойствам боевых эскадр.

Они должны были быть мощным средством в руках командования, действующим на больших дистанциях, чем полевая и тяжелая артиллерия. Поэтому налеты на поле сражения были вскоре прекращены.

Снова подтвердилось, что налеты на крупные цели, продолжавшиеся в течение целых ночей, действовали лучше всего. Так, например, две наших боевых эскадры в течение нескольких ночей подряд бомбардировали неприятельский аэродром Кудкерк, с которого неприятель производил свои налеты на верфь подводных лодок в Брюгге. На 3-й день фотоснимки показали, что противник очистил этот пункт. Что значит, когда целую ночь самолет за самолетом сбрасывают по 700—1000 кг. в одно и то же место и когда такие налеты повторяются ночь за ночью,—это испытали главные склады англичан в Дюнкирхене. Большой пожар в гавани, увеличивающиеся размеры которого могла установить каждую ночь наша боевая эскадра № 1, привел к перенесению тыловых сообщений англичан. Мы также терпели от ночных налетов неприятельских летчиков, и их попытки разрушить наши самолеты на наших аэродромах бомбами

и огнем из пулеметов были не без успеха. К налетам такого размаха и такого разрушительного действия, как предпринятые нами в глубокий тыл противника, неприятель не был способен ни по своей подготовке, ни по своему характеру.

Чтобы легче приблизиться к чрезвычайно сильно защищенному нами зенитными орудиями Брюгге, неприятельские летчики стали все чаще пролетать над территорией Голландии.

В ночь на 4—5/IX был осуществлен первый ночной налет на Лондон. Вследствие недостаточного затемнения, можно было ясно различить отдельные части города. В течение полутора часов гавань и город подвергались действию наших бомб, сбрасывавшихся с высоты в 2000—3000 метров. Налеты были повторены. Спустя месяц, впервые в налете принял участие самолет-гигант „R“. Постройка самолетов-гигантов „R“, т.е. самолетов более чем 2-мя моторами, берет свое начало еще в 1915 году. После с трудных и богатых неудачами опытов они, наконец, в сентябре 1916 года могли начать свою фронтовую деятельность вначале на востоке. Собранный здесь опыт был использован при постройке дальнейших самолетов-гигантов „R“. Правильно применяемые теперь, вследствие своего большего радиуса действия и большей нагрузки бомб, которые они могли везти с собой (1000—2000 кг.), они стали ценным средством усиления боевой мощи на западе.

Перенесение налетов на ночь позволило многократно совершать полеты одному самолету за одну ночь и нагружать самолеты большим грузом бомб.

Их действие тем самым было увеличено во много раз. Поэтому явилось возможным разделить боевые эскадры, с тем, однако, что принцип сосредоточенного действия не был нарушен. Трудности размещения на одном аэродроме 6-ти эскадрилий „G“ также принуждали к раздроблению. Только боевая эскадра № 3, предназначавшаяся для специальных заданий, сохранила 6 отрядов, прочие эскадры были разделены так, что, кроме боевой эскадры № 6 в шесть отрядов, ныне имелись в наличии 6 эскадр по 3 отряда.

Одновременно с начавшимся в октябре 1917 года новым переформированием боевые эскадры получили наименование „бомбардировочных эскадр“, более соответствовавшее их нынешней деятельности.

Усовершенствование наших боевых эскадр для проведения мощных дальних налетов следовало приветствовать тем более, что действия дирижаблей, как уже было указано, были очень понижены.

Одному из дирижаблей в 1917 году еще посчастливилось совершить налет на Булонь. На востоке было предположено нападение на Петербург; для выполнения этого длинного пути нужны были долгие облачные зимние ночи без западного ветра и без слишком сильного мороза.

В виду того, что такое сочетание благоприятных условий не наступало, оба предоставленных армии дирижабля по 55.000 кв. метр. не могли выполнить этой задачи.

На Балканах „LZ № 97“ должен был из Темешвара совершать налеты на военные сооружения итальянского и албанского побережий; успехи достигнуты не были. „LZ № 101“ произвел из Ямболи очень успешный налет на базу флота в Мудрос. Из предоставленных флоту на лето дирижаблей, „LZ № 120“ прошел непрерывно за 101 час. 6.105 клм., — расстояние, соответствующее приблизительно расстоянию между Гамбургом и Нью-Йорком, и тем самым установил мировой рекорд. Техническое усовершенствование дирижаблей с начала войны, невзирая на недостаток сырья, сильно возросло.

В этом большая заслуга заводов дирижаблей Цеппелин и „Шютте-Ланц“, а также „Завода моторов Майбах“ и „Общества Аэростатных Оболочек“. Однако, невзирая на все улучшения и на все еще неисчерпанные возможности улучшения дирижаблей, они не могли, при все более совершенствовавшейся обороне неприятеля, достичь результатов, которые стоили бы произведенных затрат.

Поэтому в июне 1917 года командующий воздушными силами вместо сокращения начал ходатайствовать о полной ликвидации армейского воздухоплавания; главное командование согласилось с этим предложением.

Все дирижабли, аэродромы и эллинги были предложены флоту; но он оставался и теперь на своей отрицательной точке зрения. Таким образом, не оставалось ничего другого, как разобрать дирижабли, в большинстве случаев опорожненные и стоявшие без дела в течение всей зимы. Пригодные части и эллинги были использованы для других целей армии; освободившийся личный состав послужил для пополнения и формирования авиа- и воздухоотрядов, а также и пехотных частей.

Командиры и экипажи дирижаблей заслужили высшее признание за свою настойчивую энергию, свою находчивость и содействие при улучшении дирижаблей. При нападениях летчиков или в огне неприятельских зенитных орудий на малой высоте они никогда не выказывали недостатка мужества. Они тяжело страдали от бездействия, связанного им неблагоприятной погодой.

При 111 налетах дирижаблями было сброшено 164.203 кгг. взрывчатых веществ: из них в России — 60.322 кгг.,

в Бельгии и во Франции—44.686 кгр. и в Англии—36.589 кгр. При этом разведывательная деятельность отошла совершенно на задний план.

15 офицеров, 50 инженеров, штурманов, машинистов и пулеметчиков пали геройской смертью.

Из 50-ти обслуживавших армию дирижаблей 25 погибло; из них 17—от неприятельского огня.

Бои во Фландрии расширили возможность применения самолетов в направлении, имевшем большое значение для дальнейшей эволюции этого боевого средства.

Показания пленных подтвердили сильное моральное действие, производимое пулеметным огнем по земным целям низко летающих самолетов. Эти случайные налеты отдельных самолетов отныне стали проводиться планомерно. Во время одного наступления на побережье 10/VII впервые эскадрилья боевой эскадры № 1, снабженная самолетами „С“, сопровождала в групповом полете и на небольшой высоте нашу штурмующую пехоту. Ее действие на собственные и неприятельские войска сразу же было признано громадным. Здесь для авиачасти создалась возможность в тесном взаимодействии с товарищами на земле вступать в бой своим собственным оружием на поле боя.

Эта возможность не осталась неиспользованной. Наиболее пригодными для такого применения оказались по их составу, вооружению и прочим свойствам „эскадрильи охраны“.

Наиболее выгодной для нападения целью в первую очередь являлась скученно расположенная готовящаяся к атаке неприятельская пехота. Другие подходящие цели должны были обнаружиться при дальнейшем развитии этого нового применения авиации.

До ноября сражение во Фландрии царило над общим положением на западе. Другие боевые действия в своем значении отступили назад.

На французском фронте результаты воздушной разведки дали возможность заключить о предстоящем наступлении у Вердена по обе стороны Мааса. Наши летчики-наблюдатели были в тяжелом положении. Также жаловались и земные войска. 5-й армии вскоре были приданы необходимые авиаотряды.

С английского фронта нельзя было снять истребительные эскадрильи. Группа армий германского кронпринца должна была помочь себе собственными средствами. Придача истребительных эскадрилий армейским корпусам, как это вначале ввела 5-я армия, была выгодна, если, как во Фландрии, каждому корпусу можно было придать от 3 до 4 истребительных эскадрилий.

Штабы корпусов, где концентрировались все известия, донесения и требования частей о воздушной защите, скорее могли отдать необходимые для истр. эскадрилий распоряжения, нежели армейское командование, которое не было столь обстоятельно и быстро информировано о положении на фронте. При небольшом количестве истребительных эскадрилий, имевшихся в распоряжении 5-й армии, распределение их по корпусам привело к распылению сил.

Это вскоре было признано, и было отдано распоряжение о соединении их в одну „истребительную группу“.

В качестве командира был назначен старый, нуждающийся в сбережении летчик-истребитель, который отныне руководил планомерным применением авиации согласно указаниям армейского командования так, чтобы в любое время над важнейшим пунктом поля сражения достаточные истребительные силы очищали воздух от неприятеля.

Сформирование небольшого штаба для командира истребительной группы оказалось необходимым для передачи сведений и распоряжений.

Таким образом, возникли штабы командиров истребительных групп. Они отличались от командиров истребительных эскадрилий тем, что подчиненное им соединение состояло из различных истребительных эскадрилий и влияние их ограничивалось отдачей распоряжений с земли; в воздушном бою они обычно участия не принимали.

7-я армия, благодаря планомерно подготовленным налетам на ограниченные участки и определенные цели, достигла более благоприятного очертания позиций. Пехотные и артиллерийские летчики при этом обучались взаимодействию с пехотой и артиллерией. При этом снова оказалось, что применение некоторых авиаотрядов исключительно как пехотных, а других как артиллерийских, было невыгодно.

Те и другие отряды при разведке, требовании и корректировании заградительного огня, и огня на поражение вообще при наблюдении за всем полем боя были настолько тесно связаны между собою, что разделение должно было привести к параллелизму в работе. Те и другие требуют детального знания собственных и неприятельских позиций и тесного контакта с войсками и командованием.

Это было обеспечено только подчинением авиаотряда, на который возлагалось это задание, дивизии.

Особые подчиненные штабам корпусов пехотные авиаотряды этим условиям не подчинялись.

Между тем деятельность летчиков пехоты и артиллерии расширилась настолько, что наличие в авиаотрядах (А) самолетов и экипажей стало недостаточным для требований длительных боевых действий.

Предстоявшее английское наступление у Камбрэ летчиками не было обнаружено. Показаниями пленных было выяснено, что противник совершенно отказался от подвоза войск по жел. дор. и подтянул предназначавшиеся для атаки дивизии в течение нескольких ночей на автомобилях и походным порядком. Этим ему удалось скрыть их от нашей авиаразведки. В самый день боя погода для работы летчиков была неблагоприятной.

Прибывшие воздушным путем для поддержки авиатриады других армий должны были лететь на высоте 30-50 метров.

Наша контр-атака 3/XI дала летчикам снова, после долгого времени, возможность участвовать в большом наступлении на западе. При этом можно было собрать ценный опыт.

В оборонительных боях оказалось, что протяжение боевых участков штаб-офицеров по авиации армейских групп кронпринца Рупрехта и германского кронпринца стало слишком большим для того, чтобы они могли оказать свое влияние в большом бою одновременно в нескольких пунктах.

Поэтому в штабах армий были учреждены должности помощников командиров. Они были предвестниками окончательно введенных в октябре при штабах армий командиров авиации; тогда 3 прежние должности штаб-офицеров по авиации на западном фронте были упразднены.

Переформирование полевых воздухоплавательных отрядов благоприятствовало объединению аэростатов в разведывательные и боевые группы. Тактические разведки приобретали значение наряду с артиллерийской стрельбой. Группы аэростатов давали в донесениях значительно лучше обученных за это время и хорошо применившихся к местности офицеров-наблюдателей в дни больших боев ясную картину общего положения чрезвычайно быстро; вскоре же после начала большого боя штабы корпусов и армий извещались о размере ожидавшейся атаки, в виду чего они могли своевременно подвести резервы.

Новая тактика при каждом обстреле артиллерии,—по возможности уклоняться в сторону, а не оставаться на месте, как ранее,—уменьшила возможность уничтожения привязных аэростатов и поэтому весьма хорошо оправдалась на опыте. Происходившее по распоряжению штабов корпусов усиление воздухстанций офицерами и командой в наиболее тяжелые моменты было недостаточным. Пришлось поэтому командировать личный состав, освободившийся за сокращением и ликвидацией дирижаблей.

Неприятель для уничтожения аэростатов применял большие авиасилы; в 1917 году они сбили 115, а его артиллерия—20 аэростатов.

Несмотря на то, что боевые условия на западе отличались от таковых на востоке, все же и здесь операции 1917 года дали также опыт, который мог быть использован для грядущих событий на западе. Наш контр удар в середине июля против русского наступления под руководством Керенского в Восточной Галиции стал операцией большого размаха. Вновь сказалась необходимость дальней воздушной разведки для решений командования. Также основательная подготовка нашего перехода Двины юго-восточнее Риги 1/IX не была бы возможна без помощи авиации. Также и здесь, по испытанному на западе методу, они группами вмешивались в земной бой, приводили батареи к молчанию, следили за неприятельским отступлением, устанавливали связь с пехотой и рассеивали неприятельские колонны.

В операции против острова Эзель участвовали главным образом морские летчики гидростанций Балтийского моря. Они оказали ценные услуги при подготовке и проведении этих операций.

Единственным примером в военной истории является самостоятельное занятие острова Руно гидросамолетами и произведенный ими взрыв тамошней радиостанции.

После этих операций большая война на восточном фронте была окончена. Авиачасти стали готовиться к переброске на западный театр военных действий.

Часть из них, однако, до этого имела счастье принять участие в богатом последствиями *итальянском походе*. 14-й армии, которая в своем составе имела также и 6 германских дивизий, были приданы сравнительно большие авиасилы: 6 авиаотрядов, 6 воздухоплавательных станций, 6 3,7-см. скорострельных пушек, 6 легких автозенитных орудий, 8 конных зенитных орудий; кроме того, 6 истребительных эскадрилий, 1 армейский авиаотряд, 1 отряд маршрутной с'емки и необходимые штабы и парки.

Вначале было необходимо создать основания для наступательных операций. Весь идущий в соображение для атаки район между Флич (Flitsch) и Канале (Canale) должен был быть заснят, т. к. австрийские карты и снимки были совершенно неудовлетворительны.

Иначе и не могло быть, т. к. итальянские летчики, располагая превосходными самолетами, имели до сих пор неоспоримое превосходство в воздухе. Уже с давних пор австрийские летчики не перелетали своего фронта. Не желая открыть присутствия германских частей на итальян-

ском фронте, армейское командование решило применить германские авиасилы с соблюдением тщательно обдуманных мер предосторожности. Картина мгновенно изменилась.

Противник понес тяжелые потери и был отогнан за свой фронт; германские разведывательные самолеты имели свободный путь, они основательно использовали немногие дни с благоприятной погодой. Только теперь командование получило ясность относительно расположения и силы неприятельской системы позиций, а артиллерия—сведения относительно впереди лежащей местности и неприятельских батарей. Разведка распространялась далеко в неприятельский тыл и, таким образом, давала возможность установить полосы наступления и дороги для дальнейшего продвижения дивизий.

Исполненную работу следует ценить тем выше, что гористая местность ставила особо высокие требования как к искусству летчиков, так и к степени восприятия наблюдателей.

Воздухоплавательные части также были поставлены перед новыми трудными задачами. Имелся опыт лишь относительно применения отдельных аэростатов; но применение большого числа аэростатов, под командой одного командира, в маневренной войне было новшеством. Избранные усиленные воздухоплавательные отряды, под командой испытанного на Сомме командира-воздухоплателя, были своевременно подтянуты к итальянскому фронту и обучены для местных боевых условий.

И человек и лошадь должны были привыкать к предстоящим большим напряжениям, т. к. война в Альпах требовала мест под'ема, которые лежали часто на высоте до 1000 метров.

Для повышения подвижности было оставлено все не необходимое; 2 воздухоплавательных станции соединялись в одну.

С началом продвижения аэростаты сейчас же могли тронуться с места. Впервые был выделен резерв аэростатов; подвоз снабжения был поставлен на другие основания.

В первый же день атаки аэростаты интенсивно работали невзирая на ветреную снежную погоду; они смогли в короткие промежутки ясной видимости дать важные донесения относительно быстрого продвижения наступления. На второй день два аэростата фланкировали огнем батарей еще оказывавшую сопротивление 2-ю итальянскую армию у Изонцо и содействовали тому, чтобы сломить ее сопротивление. Вследствие быстрого победоносного наступления 14-й армии вскоре итальянские аэродромы в Удино перешли в пользование нашей авиации.

Командование приняло подготовительные меры к тому, чтобы сломить ожидаемое за Тальяменто неприятельское сопротивление. Фоторазведка, искусно произведенная, главным образом, отрядом маршрутной съёмки, принесла уверенность, что неприятель не думал о настоящем сопротивлении за этой рекой. Лишь за разлившейся Пиаве он ожидал прибытия подкрепления от своих союзников.

Армейское командование сделало из этого соответствующие выводы и быстро оттеснило противника за Тальяменто (Tagliamento).

Благодаря энергии командира воздухоплавательных частей и его помощников затем удалось, невзирая на то, что дороги были покрыты колоннами, подвести к Тальяменто воздухотряды и служащие для их защиты скорострельные 3,7 см. пушки вместе с передовыми частями. Здесь они установили, что на западном берегу не было больше крупных неприятельских сил, а летчики донесли, что местность и до реки Пиаве свободна от крупных сил противника.

Общее развертывание итальянской артиллерии к западу от Пиаве было затем установлено благодаря образцовой совместной работе летчиков и воздухоплателей.

Вновь летчики и воздухоплатели проложили командованию путь к большому успеху. Прежде чем стала заметной на земле англо-французская помощь, обнаружено было появление французских и английских авиаотрядов. Потеря аэродромов и перенесение их далеко в тыл парализовали деятельность итальянских летчиков. Теперь прибытие подкреплений из Франции дало им снова поддержку.

Наши аэроистаты до сих пор могли подниматься в 3 километрах от противника. Теперь же они должны были держаться глубже в тылу, но благодаря превосходным условиям видимости, результаты разведки этим почти не были нарушены.

Когда, после операций, в Италии началась позиционная война, числовое отношение авиасил обеих сторон изменилось в той же мере, как и на западе к нашему ущербу. Дольше, чем германские дивизии, на итальянском фронте оставались германские авиасилы. Еще в декабре они были усилены бомбардировочной эскадрой № 4, которая развила чрезвычайно оживленную деятельность против вокзалов, аэродромов и тыловых сооружений противника.

Таким образом германские летчики на востоке и в Италии имели удовлетворение в том, что были участниками успешных наступательных операций, но испытать такую удачу не было суждено новым отрядам „Паша“, приданным Азиатскому корпусу.

Операции против Багдада были преждевременно прекращены и вместо них было намечено наступление против становившихся все более угрожающими англичан на южной границе Палестины. Здесь отличился авиаотряд № 300. Многочисленными полетами над пустыней он освещал турецкое командование относительно продвижения англичан по пустыне, развития их тыла и угрожавших нападений.

Геройским экипажам не раз удавалось спускаться в тылу англичан и взрывом их водопроводов, железнодорожных и телеграфных сооружений причинять им чувствительный ущерб. Во время боев у Газы в марте и апреле 1917 года отряд, как единственное средство разведки и связи, содействовал успеху обороны. Когда же в ноябре 1917 года англичане перешли к охватывающей атаке против двух турецких флангов, германские летчики не могли отвлечь судьбу. Значительно ослабленные в своей силе сопротивления, турки мало-по-малу отходили к северу от Иерусалима. Сюда постепенно прибывал Азиатский корпус; авиаотряды №№ 301—305 прибыли еще ранее. До осени 1917 года отряд № 300 имел превосходство над численно превосходящим противником — он не потерял ни одного самолета, нанеся противнику тяжелые потери.

Однако, с началом английского наступления, невзирая на подкрепления Азиатским корпусом, положение в воздухе начало становиться все серьезнее. Тем не менее германское упрямство и здесь выдержало до конца.

Благодаря большому опыту, приобретенному в сражении на Сомме, а также вследствие широкого применения авиации в оборонительных боях, развились принципы тактического применения зенитной артиллерии. Было безусловно необходимо подтянуть часть зенитных орудий среднего калибра вплотную к передовой линии, чтобы иметь возможность поражать цель далеко за неприятельскими позициями.

Если имелась хорошая дорожная сеть — перпендикулярно и параллельно к фронту — то применение легких автозенитных орудий, особенно в холмистой местности, было наиболее благоприятным; они всегда имели возможность в любое время, в пределах определенного им участка, произвести перемену позиций.

В бездорожной местности приходилось применять конные зенитные орудия, хорошо замаскированные или укрытые за естественными прикрытиями; в зависимости от обстоятельств они действовали взводами или по-орудийно.

Часто нельзя было избежать тяжелых потерь, т. к. редко можно было найти достаточное укрытие в виду того, что горизонтальное поле обстрела орудий составляло 360 градусов и они стреляли под большими углами возвышения. В пределах досягаемости неприятельского артиллерийского огня старались укрыться от наблюдения летчиков большей частью при помощи маскировки.

Вспышки орудий нужно было скрыть от наблюдения с земли и с неприятельских аэростатов; по отношению к летчикам это было фактически невозможно, т. к. зенитные орудия должны были стрелять именно тогда, когда самолеты были над ними. Крупнокалиберные зенитные орудия в общем стояли вблизи своей артиллерии и далее в тыл устанавливались зенитные орудия всякого рода, а также прожекторы для охраны особо важных пунктов. Мелкокалиберные зенитные орудия устанавливались в передовой линии для защиты аэростатов внутри окружности примерно в 1 километр.

Таким образом, получалось несколько сплошных зон без пробелов, откуда летчики могли быть обстреляны усиленным огнем. Обстрел также был еще возможен во всем воздушном пространстве, если какая-либо единица выбывала из строя.

Для оборонительных боев необходимо было назначение одной единицы зенитных орудий на 2—3 километра; на пример, на участок дивизии требовались одно тяжелое и два легких автозенитных орудия.

Вблизи передовых позиций зенитных орудий, которые из тактических соображений должны были держаться продолжительное время, устраивались блиндажи для очень надежного укрытия прислуги; для прочих зенитных орудий достаточно было укрытий против огня средней силы.

Это соответствовало принципу по возможности чаще менять позиции и при том, во всяком случае, перед началом планмерного обстрела; соответствующие позиции должны были быть всегда устроены для возможности быстрой установки. Ложные позиции—в нескольких стах метров от действительных позиций—имели ценность главным образом у защищаемых объектов; они должны были создавать впечатление истинных позиций и давать вспышки, совпадающие по времени с действительными. Устройство многочисленных сооружений для зенитных орудий требовало согласования с артиллерийскими начальниками.

Со времени Фландрского сражения 1917 года постоянно возраставшее число зенитных орудий на оживленных фронтах привело к разделению групп на подгруппы в составе 6 единиц.

До сих пор сосредоточение зенитных орудий приводило к неправильному скоплению большого числа единиц, а это—к беспорядочной стрельбе слишком многих единиц по одной и той же цели. Между тем повышение действительности огня должно было быть достигнуто сосредоточением как-раз достаточного числа особенно мощных зенитных орудий. Для этого, однако, район командования одной группы зенитных орудий был слишком велик и организация подгрупп стала необходимой.

Благодаря такой организации командиру группы зенитных орудий существенно облегчались выбор позиции, наблюдение за неприятельской летной деятельностью и собственной стрельбой, а также и заботы об удовлетворении потребностей зенитных батарей в имуществе, личном составе и продовольствии.

От тактических условий, протяжения и конфигурации фронта зависело, происходило ли деление по глубине или по ширине; легкие автозенитные орудия при этом целесообразно оставались в распоряжении группы в качестве подвижных частей.

В критических положениях зенитные орудия должны были вступать также и в земной бой; при этом во многих случаях они действовали успешно. Вследствие своей большой подвижности и постоянной практики в быстрой наводке и быстром ведении огня, автозенитные орудия часто с успехом отражали танковые атаки; в частности следует упомянуть уничтожение 8 танков в сражении у Камбрэ 23/XI—1917 года автозенитной батареей № 7 полковника Хэльмера (Hälmer).

Применяя прожекторы, оказалось целесообразным образовать для защиты сооружений внешнюю и внутреннюю линии. Внешние прожекторы давали уверенность, что ни один летчик не проникнет незамеченным и непреследуемым световым лучом в охраняемый район. Внутренние прожекторы тогда перенимали летчиков и удерживали их в своем луче, в то время как внешние прожекторы вновь продолжали наблюдение вовне.

Летом 1917 года, в целях создания более стройной организации и для лучшего сосредоточения действия прожекторов, они сводились по 2 во взводы; осенью, где усиленное назначение и местные объединения этого требовали, происходило сведение их в батареи из 4 прожекторов.

Наблюдение ночью приобретало все большее значение; оно было усовершенствовано более точным обучением, возрасставшей практикой в наблюдении ночью и улучшенными биноклями. Были введены бинокли на стативах с градусным делением по вертикали и горизонтали; наблюдатели

передавали направление замеченного летчика прожекторам по предварительном установлении общего основного (северного) направления.

Увеличение неприятельских налетов с бомбометанием и пулеметным обстрелом с малых высот по пехоте, артиллерийским позициям, аэростатам, колоннам на марше, убежищам и т. д. вынудили шире применять пулеметы и снабдить ими каждую батарею, каждое место под'ема аэростатов, каждый аэродром и поезд. Для этого оказался пригодным пулемет „08“; с помощью лафета его можно легко устанавливать на пнях и армейских повозках и просто обслуживать его.

Для охраны тыловых сооружений главное командование предписало сформировать 25 противовоздушных пулеметных отрядов по 3 роты с 12 пулеметами в каждой. Вначале самостоятельные, они впоследствии были подчинены зенитным батареям, однако, к сожалению, не для подготовки их к стрельбе по воздушным целям.

Следует сожалеть о том, что достижения зенитных орудий часто были ограничены недостаточным снабжением материальной частью. Наша загруженная промышленность не всегда могла выполнить требования по снабжению зенитной артиллерии, т. к., невзирая на многократные ходатайства, снабжение этой артиллерии, согласно распоряжения главного командования, шло в следующую очередь после полевой и пешей артиллерии.

Помимо пополнения новой материальной частью, всегда отставало еще и изготовление запасных частей; бывало часто, что зенитные орудия на фронте выбывали по неделям и даже по месяцам, вследствие неимения отдельных небольших запасных частей.

Лишь устройством складов на западном и восточном фронтах в 1917 г., а позже устройством „депо материальной части зенитной артиллерии“ в Мюнстере в Вестфалии было улучшено положение.

Для основательного испытания специального имущества зенитных орудий, обращения и ухода за ним зимой 17—18 г. была создана должность инспектора этого имущества и придана штабу командующего возд. силами.

В течение 1917 года зенитные и прожекторные войска были значительно усилены; к концу года на фронте и в тылу в их состав входили:

- 104 тяжелых автозенитных орудий,
- 112 легких автозенитных орудий,
- 998 конных и стационарных зенитных орудий,
- 196 скорострельных зенитных орудий—3,7 см.,

542 зенитных орудия—9 см.,
416 прожекторов, из них 329 стационарных, 87
конных, на автомобилях и ж.-д. платформах.

В 1917 г. на совещании главного командования, военного министерства, Артиллерийской испытательной комиссии и командующего возд. силами с представителями фирмы Круппа и Эргардта главным орудием зенитной артиллерии была признана 8,8 см. пушка; кроме того намечено, как необходимое, легко подвижное автомобильное орудие, однако, с более высокими баллистическими качествами, чем 7,7 см. орудие. Так как изготовление нового орудия сильно загруженной промышленностью не было возможно, то для этой цели было выбрано орудие калибром 7,62 см. Таковое имелось в наличии, т. к. в Германии давно началось изготовление тел для русских орудий. От этого орудия требовалась скорость при движении по дороге, по крайней мере, 15 километров и возможность передвижения по любой местности даже вне дорог.

8,8 см. зенитное орудие, вследствие своего большого веса, должно было быть поставлено на прицепку, которая передвигалась со скоростью до 30 километров в час автомобилями полутракторного типа с мотором в 100 лощ. сил.

Оба орудия для движения по целине были снабжены приспособлениями на ободьях колес; 8,8 см. зенитное орудие, кроме того—лебедкой, которая давала орудию возможность преодолевать значительные препятствия.

Еще до окончания войны были произведены опыты с зенитными орудиями большего и меньшего калибра, чем указанные. Против увеличения калибра говорил связанный с этим большой вес снаряда, который в свою очередь замедлял обслуживание, и вследствие своего устройства и размеров очень затруднял применение таких зенитных орудий, по крайней мере, на фронте.

Мелкокалиберные зенитные орудия с повышенными баллистическими качествами и улучшенными снарядами были необходимы для поражения летчиков на небольших высотах. Зенитные орудия среднего и крупного калибров при стрельбе по целям ниже 500 метров имели мало шансов на успех и при этом подвергали опасности собственные части. 3,7 см. скорострельные пушки имели тот большой недостаток, что при своей малой дальности должны были выдвигаться вплотную к передовой линии, при этом они вследствие светящихся по вылете из дула снарядов весьма облегчали противнику пристрелку и уничтожение этих орудий. Кроме того, производились опыты с горными зенитными орудиями и с применением тракторов для зенитных орудий.

Для устранения неравномерности горения состава дистанционной трубки, вызываемого атмосферными влияниями, стремились сконструировать взрыватель с действующим механически часовым механизмом. Фирме „Junghans“ удалось изготовить такие дистанционные трубки с часовым механизмом, работавшим достаточно точно, но до конца войны они не были введены во всех армиях для всех калибров.

Шрапнелью, преимущественно применявшейся в первый период войны, стали пользоваться лишь при недостатке гранат и на небольших дистанциях. Малая конечная скорость снарядов при больших высотах и дистанциях не давала шрапнельным пулям достаточной пробивной способности. Особый род шрапнелей с зажигательным действием производил только моральное впечатление.

Учитывать влияние времени дня было нелегко, т. к. при зенитных орудиях невозможно его установить путем пристрелки или с помощью вспомогательной цели, как у пешей или полевой артиллерии.

Измерением времени полета снаряда и звука разрыва удалось, правда, определить те влияния, которые были обусловлены изменениями температуры пороха и износом ствола орудия, но нельзя было учесть влияния ветра для всех направлений стрельбы (360 градусов) и на различных высотах вплоть до 5.000 метров.

Школы и испытательные учреждения для зенитных орудий и прожекторов в 1917 году были расширены и число их было увеличено.

Школа стрельбы зенитной артиллерии, которая по ходатайству Морского корпуса была перенесена из Остенде в Бланкенберг, установила часть своих орудий на Фландрском фронте. Здесь офицеры и прислуга после обучения в запасном зенитном полку, после теоретической и практической подготовки в школе стрельбы зенитной артиллерии, имели возможность, под наблюдением опытных учителей-фронтовиков, практиковаться в стрельбе по неприятельским летчикам. Это было тем более важно, что зенитной артиллерии не доставало ясного представления о целях, соответствующих реальным условиям войны.

Весьма важное значение имела также Школа артиллерийских дальномерщиков. Основанная в 1915 году в Ла Фер (La Fère), она была перенесена в 1917 году в Гент. В ней обучались применению дальномеров и определению типов самолетов, одновременно до 1200 человек.

Когда зенитные батареи, как и автозенитные орудия, были снабжены артиллерийскими тракторами для перевозки тяжелых автозенитных орудий, оказалось, что обучение шофёров, происходившее в авточастях, было уже не-

достаточным. Поэтому в Валансьен („Valenciennes“) была устроена школа для специального обучения шофферов автозенитных орудий.

Естественно, что зенитные орудия и прожекторы, возникшие лишь на основании опыта войны, требовали серьезных опытов на фронте для улучшения их. Для того, чтобы систематизировать данные опыта, были созданы различные испытательные институты. Сперва в 1915 году при 5-й армии в Стэнэ (Stenay) была создана испытательная команда; из таковой к концу 16 года развились испытательные и учебные отделения зенитных орудий, которые были затем перенесены в Остенде (Ostende).

В их задачи входило рассматривать вновь предложенные конструкции, производить опыты по противовоздушной обороне, а также готовить учителей для школы дальномерщиков и школы стрельбы зенитной артиллерии.

Для испытаний прожекторов, пулеметов и улучшения мишеней для зенитных орудий, а также для развития прожекторного и звукометрического дела служило испытательное и опытное отделение, которое было учреждено в 1917 году при команде резерва зенитно-прожекторных частей.

Это отделение готовило пополнение для находившихся на фронте и в тылу зенитно-прожекторных и звукометрических команд; обучение заканчивалось в прожекторной школе в Ганновере. Последняя имела в своем распоряжении для ночной практики летчиков, которые умели летать и при освещении прожекторов. Одновременно в прожекторной школе на ее стрельбище в Ребурге (Rehburg) происходило обучение пулеметной стрельбе.

В тылу, как и везде, оказалось, что чисто артиллерийская оборона была недостаточной для того, чтобы отразить и уничтожить нападающих летчиков. Поэтому в распоряжение командующего воздушной охраной тыла были переданы боевые отряды одноместных истребителей. Уже в 1915 году те из них, которые временно были размещены в тылу, пытались участвовать в воздушной обороне, однако, успешная работа их, вследствие недостатков воздушной сигнальной службы, была невозможна.

Лишь когда истребительные отряды были соединены собственными телефонными проводами с сетью воздушной сигнальной службы и все сообщения сперва передавались им, стала возможной их своевременная боевая готовность. Ведение ими боя требовало особого обучения; на основании поступающих сведений они должны были готовиться к бою против еще невидимого противника, большей частью идущего эскадрой.

Стали необходимы особые мероприятия, чтобы передавать уже находящимся на боевой высоте эскадрильям дальнейшие приказания, основанные на новых донесениях, а также чтобы указать тот район, в котором они могут найти противника. Для этой цели были применены оптические сигналы; стрелами и фигурами из щитов истребителям передавали необходимые сведения и приказания.

Сперва отдельным истребительным эскадрильям передавали под охрану определенные объекты. Кружить над своим объектом охраны в то время, как соседний район подвергался нападению, не отвечало смелому духу наших летчиков. Они улетали в районы, подвергавшиеся нападению, оголяя собственный район, который вследствие этого оставался беззащитным, при чем не было уверенности в том, что в другом месте они могли еще принять участие в бою.

В виду этого возникла необходимость планомерного управления эскадрильями особо соответствующими офицерами-летчиками. Таковое, благодаря улучшению телефонной сети воздушной охраны тыла, усилению эскадрилий ведущим самолетом (головным), снабженным двухсторонней радиотелеграфной станцией и вследствие определившейся применимости оптических сигналов, стало возможным даже на больших расстояниях.

Для того, чтобы с меньшей затратой сил достичь превосходства в воздухе в районе боя, весной 1917 года ввели принципиальное изменение в применении истребительных эскадрилий. Местные охранения по возможности применялись слабее—частично они состояли лишь из полуэскадрилий; некоторые эскадрильи применялись в качестве „подвижных“. Обычно при взлете противника они направлялись на путь его следования для того, чтобы совместно с местными охранениями разбить и уничтожить его. Некоторые налеты, например, на Людвигсгафен и Карлсруэ во второй половине 17-го и весной 18-го года окончились для неприятельских эскадрилий катастрофой.

После того, как запасный зенитный дивизион был выделен из ведения воздушной охраны тыла и непосредственно подчинен командующему возд. силами, ему были переданы в распоряжение, в качестве подвижного резерва, две железнодорожных зенитных батареи.

Если воздушная охрана тыла действительно истребительных эскадрилий была значительно повышена днем, то в начале 17-го года она была существенно усилена и ночью усиленным применением прожекторов.

Со скоростью и ловкостью, которые достойны быть отмеченными, прожекторы и зенитные батареи согласовали свою деятельность.

Вскоре прожекторы достигли того, что почти при каждом ночном налете брали неприятельских летчиков в свой луч, ослепляли их, мешали их атаке, а артиллерии давали возможность вместо заградительного огня применять значительно более действительный прицельный огонь. Таким образом, все чаще удавалось и ночью сбивать летчиков или принуждать их к посадке.

Следствием было уменьшение потерь—людьми и имуществом—бывших следствием ночных налетов.

Усилившаяся ночная оборона уже в середине 16 года принудила наших противников испробовать внезапное сбрасывание бомб с небольшой высоты во время бесшумного планирующего спуска.

Как контр-мероприятие, были испытаны завесы („фартуки“), которые держались в воздухе с помощью змеев и шаров. Эти опыты привели к тому, что в особо угрожаемых районах стали устраивать особые воздушные заграждения, состоявшие из групп небольших привязных шаров. Прикрепленная к привязным шарам проволока должна была задержать неприятельский самолет и вызвать его падение.

Такие воздушные заграждения были устроены в Люксембургско-Лотарингском районе и в Саарской области, а также и у Леверкузена; они давали успешную защиту ночью, особенно против летчиков, летавших на небольшой высоте. Статистика сбрасывания бомб вскоре показала, с каким вниманием неприятель избегал эти заграждения. Систематическая совместная работа с зенитными орудиями привела к тому, что эти заграждения в низких слоях, а заградительный огонь в более высоких, представляли ночью для противника почти непроницаемую зону.

Большое значение для воздушной охраны тыла имела задача ей весной 17 года специальной метеорологической службы. Сравнение условий погоды с неприятельской деятельностью еще в ноябре 16 года привело к возможности статистически установить взаимную зависимость. Вскоре оказалось возможным, на основании условий погоды, с большой точностью судить, предпримет неприятель налет или нет. Метеорологическая станция воздушной охраны тыла в Фельдберге с марта 17 года издавала ежедневно регулярные предсказания и, кроме того, отдельные предупреждения, если условия погоды для налетов были особенно благоприятны и поэтому вероятность нападения была особенно велика.

Эти предупреждения передавались не только пунктам обороны, но также и промышленным предприятиям в угрожаемых районах; особенно важно это было для тех заводов, которые при производстве нуждались в более длительных процессах.

Уже и без того хорошо развившиеся взаимоотношения между воздушной охраной тыла, промышленностью и населением получили благодаря этому дальнейшее углубление. Доверие возросло; оповещение об успехах способствовало этому еще более.

Поэтому начальнику воздушной охраны тыла было предписано не только, как это было до сих пор, доносить командующему возд. силами об исходе каждого налета, но также извещать и прессу относительно всех происшествий, касающихся воздушной охраны тыла. Кроме того, вновь указывалось на опасности при воздушных налетах; краткие статьи и инструкции (плакаты) указывали населению, как наиболее целесообразно себя вести во время налетов. Все же предупреждения не всегда могли загнать любопытных своевременно в дома при сигнале к тревоге; часто для этого требовался предупреждающий пример действия авиабомб.

Предвидение, что неприятельские летчики будут залетать все глубже в Германию, в конце 17 года привело к расширению „зоны затемнения“ до линии „Дортмунд—Ханнау—Оффенбах—Гейдельберг—Ротвейль“. Возможность нападения на наше Северное побережье и на Шлезвиг-Гольштинию принудила к тому, чтобы весной 17 года и в этой области существенно усилить воздушную охрану тыла и в особенности защитить Эмден и „Канал Императора Вильгельма“.

Мероприятия по воздушной охране тыла привели также к установлению, наконец, совершенно отсутствовавшей до сих пор связи с районами Киля и Вильгельмсгафена, защищавшихся флотом; сферы действия обеих сторон были разгравичены и было обеспечено быстрое взаимное предупреждение при предстоящих налетах.

Наступившая в 17 году возможность налетов большего масштаба из Италии через Альпы дала повод войти в контакт с австрийской воздушной охраной.

Тревога и меры безопасности при тревоге еще больше чем промышленности мешали железным дорогам. Материальный убыток, причиненный тылу воздушными нападениями, был ничтожен, но необходимый перерыв в движении причинял запоздания поездов и тем самым тормозил не только частное движение, но и военный транспорт.

Обычные предупреждения о налетах для ж.-д. движения оказались недостаточными; поэтому осенью 17 года были изданы особые предписания, которыми ж.-д. линии, в соответствии с наиболее близко расположенными главными авиационными постами наблюдения, были разделены на отдельные участки тревоги.

Смотря по направлению налетов, задерживалось движение по особенно угрожаемым участкам; на неугрожае-

мых же более участках движение сейчас же вновь возобновлялось.

Новизна службы воздушной охраны тыла и недостаточная осведомленность о ее действиях вначале иногда приводили к недооценке ее достижений и ее значения. Но затем примерно с середины лета 17 года воздушная охрана тыла заслужила благодарность и признание со стороны промышленности и городов, которые она защищала.

В служебном отношении изнуряющей и полной ответственности боевой деятельности этих тыловых частей в конце 17 года было отдано должное тем, что большая часть их состава была объявлена состоящей на фронтовой службе. Эти люди, которые на скромном посту часто в течение нескольких недель стояли в готовности к тревоге, которые в большинстве принадлежали к более старым годам призыва и не могли быть использованы на войне, своей выносливостью разбили неприятельские налеты. Таким образом, воздушная охрана тыла сохранила отечеству много человеческих жизней и неисчислимые материальные ценности.

Отделение пожарной охраны при штабе командующего возд. силами развило очень энергичную деятельность в тылу и на фронте. Указания и инструкции, осмотры и наставления на местах информировали относительно того, как предупреждать пожары и бороться с уже возникшими пожарами.

Пожарная опасность повысилась в виду того, что наши противники стали чаще сбрасывать зажигательные бомбы и зажигательные ракеты.

С разрешения военного министерства была создана организация пожарной охраны в тыловой области, угрожаемой воздушными нападениями; здесь, согласно указаниям отделения пожарной охраны, действовали 12 брандмайоров, которым были подчинены 115 военных брандмейстеров.

В районе операций при штабе каждой армии состоял армейский брандмайор, деятельность которого распространялась также на охрану складов снарядов, инженерных парков, магазинов и сельскохозяйственных построек.

Для охраны чрезвычайно обширных сооружений воздушного флота в тыловом и фронтовом районе при инспекции авиации и в генерал-губернаторстве Бельгии были назначены офицеры связи по пожарной охране. Наконец, при военном министерстве был назначен консультант по пожарной охране.

Высокие требования предъявил 17 год германскому воздушному флоту во всех пунктах мира, затронутых войной. Его сила должна была непрерывно развиваться, дабы он смог противостоять бурям следующего года войны.