

90577

ВК

БИБЛИОТЕКА
ИНОСТРАННОЙ
ВОЕННОЙ
ЛИТЕРАТУРЫ

ПРОСВЕЩЕНИЕ

ТАИС И РЕГЕЛЕ

САМОКАТНЫЕ ЧАСТИ

ПО ОПЫТУ
ВОЙНЫ
1914-1918 гг.

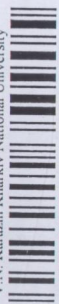
ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1928

Лп. 30.4-с

1 p. 10 к.



V.N. Karazin Kharkiv National University



00950223

5



OFF. 3040. III



DIE RADFAHRTRUPPE

NACH KRIEGERFAHRUNGEN BEARBEITET

von

MAJOR RUDOLF THEISS

und Stabshauptmann

DR. OSKAR REGELE

Mit 10 Skizzen und 1 Kartentafel in Steindruck

VERLAG VON R. EISENSCHMIDT.
VERLAGS-BUCHHANDLUNG FÜR MILITÄRWISSENSCHAFT
MITTELSTRASSE 18.
BERLIN 1925

Библиотечка техники
39
БИБЛИОТЕКА ИНОСТРАННОЙ ВОЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

ТЕЙС И РЕГЕЛЕ

САМОКАТНЫЕ ЧАСТИ

ПО ОПЫТУ ВОЙНЫ 1914—1918 ГГ.

с 25 рисунками и схемами в тексте

ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО
О. ТРИЭЛЬ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ И С ПРЕДИСЛОВИЕМ
Р. ЦИФФЕРА

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУКОВА
БИБЛИОТЕКА ХДУ
Ин. № 90542
X
Ab 108209
ПРОВЕРЕНО
ЦНБ 1945
V783
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ОТДЕЛ ВОЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1928 ЛЕНИНГРАД
5864
ПРОВЕРЕНО
ЦНБ 1939

1933

Тейс и Регеле. — „*Самокатные части*“. Предлагаемая вниманию читателя книга Тейс и Регеле является одним из немногих трудов, посвященных организации, подготовке и тактике самокатных частей. По этой книге каждый командир, не знакомый или мало знакомый с самокатными соединениями, сможет получить о них довольно полное представление.

СОДЕРЖАНИЕ.

	СТР.
Предисловие.....	7
Введение.....	11
I. Самокат.	
1. Его история	13
2. Разновидности самоката: высокий самокат (Паук), трех- колесный самокат, самокат на рельсах (дрезина), тан- дем, складной самокат, мотоцикл, самокат со вспомо- гательным мотором, мотоцикл на гусеничном ходу, самокат системы „I“, самокат с одним низким коле- сом	16
3. Требования, предъявляемые к военному самокату ...	22
II. История военного самокатчика.	
1. Посыльный и разведчик на самокате (войсковые само- катчики)	28
2. Самокатные части	32
3. Использование самокатчиков в мировую войну:	
а) Посыльный самокатчик.....	36
б) Самокатные части Германии, Австро-Венгрии, Франции, Италии, Бельгии	37
III. Основы применения и управления.	
1. Способ использования одиночных самокатчиков: по- сылные самокатчики; служба связи и служба в ко- лоннах; боевые единицы	50
2. Место самокатных частей среди других родов войск: пехоты, пехоты на автомобилях, конницы, броне- машин	51
3. Задачи самокатных частей: разведка, служба завесы, охранение, прикрытие, особые задачи в наступлении, малая война, особые задачи в обороне, другие задачи, применение в мирное время	54
4. Основы управления самокатными соединениями	57
IV. Организация.	
1. Индивидуальные требования к самокатчику	61
2. Посыльный-самокатчик	62
3. Самокатные части	62
4. Вспомогательные единицы	72
5. Гражданские организации	74

V. Одежда, вооружение, снаряжение.

1. Одежда и снаряжение	75
2. Вооружение	76
3. Противогазовая защита	77
4. Огнеприпасы	78
5. Саперное снаряжение	78
6. Средства связи	79
7. Санитарное оборудование	80
8. Продовольствование	80
9. Инструменты и потребные материалы	80
10. Нагрузка самоката	81

VI. Обучение и спорт.

1. Учебная езда и езда на местности	84
а) первые уроки езды	86
б) приобретение уверенности и езда по местности	88
в) пробеги на длинные дистанции	89
2. Преподавание технических сведений о самокате	91
3. Марши	94
4. Перевозка по железным дорогам, по водному пути, на автомобилях и переправы	102
5. Бой	104
6. Спорт	107

VII. 12 практических упражнений.

1 упражнение. Разведывательные действия отделения самокатчиков (с боем)	109
2 упражнение. Отделение попадает в засаду	110
3 упражнение. Дозорная служба и передача донесений	111
4 упражнение. Атака полуроты при преследовании	112
5 упражнение. Поэшелонное размещение пулеметной роты для противосамолетной обороны колонны	113
6 упражнение. Переправа через реку при преследовании	114
7 упражнение. Отрыв арьергарда от противника с одновременным разрушением моста	114
8 упражнение. Обход позиции противника самокатчиками, конницей, артиллерией и пехотой на автомобилях	115
9 упражнение. Конница и самокатчики, как подвижной резерв	117
10 упражнение. Действия против фланга противника	117
11 упражнение. Удержание переправы	118
12 упражнение. Прикрытие фланга	119

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Самокатные соединения, зародившиеся в конце прошлого столетия, медленно, но неуклонно развивавшиеся до 1914 года, доказали свою практическую полезность, большую боевую и оперативную ценность во время войны 1914—18 гг.

Правда, выводы в отношении возможности их применения и полезности будут значительно разниться в зависимости от местных условий театров военных действий, на которых самокатные соединения применялись. Весь опыт войны 1914—18 гг. на западно-европейском театре, в том числе и примеры, приведенные в настоящей книге, свидетельствуют, что в условиях западно-европейского театра с его густой сетью хороших дорог самокатные соединения могут полностью выявить все свои достоинства, в первую очередь — свою большую (в смысле скорости движения) подвижность, и не только в отдельных случаях заменить конницу, но и решать задачи, непосильные для конницы из-за меньшей скорости ее движения, большей уязвимости и меньшей огневой мощности.

Начиная с первых дней войны 1914—18 гг. на западно-европейском ее театре, самокатные соединения оказывали серьезнейшие услуги враждовавшим сторонам. Известны многочисленные примеры удачного применения бельгийских, французских и германских самокатных частей. Самый количественный и качественный рост самокатных соединений в германской, французской и других западно-европейских армиях свидетельствует о возможностях применения и оперативно-тактической полезности этого средства борьбы в условиях западно-европейского театра.

Конечно, не столь благоприятны для самокатных соединений были условия действий на восточно-европейском театре войны, где сеть дорог много беднее и много хуже. Все же, несмотря на это, самокатные соединения находят и на этом театре войны полезное применение, хотя и в меньшем масштабе, чем на театре западно-европейском. Примеры успешных действий самокатных соединений на восточно-европейском

театре войны 1914—18 гг. приведены в настоящей книге. Очень интересный пример использования крупного самокатного соединения — самокатной бригады — представляет собою операция германцев по захвату островов Эзель и Даго.

Столь же успешно применялись самокатные соединения австро-германцами при захвате ими в 1918 году Украины. Пока что эти действия германских и австрийских самокатных соединений (как нам известно) не нашли отражения в военной литературе.

Количество самокатных соединений в войну 1914—18 гг. увеличилось не только в армиях противников царской России. Самокатные соединения развились, и относительно довольно значительно, и в старой русской армии. Подробными сведениями об организации и боевом применении этих соединений, насколько нам известно, наша военная литература не располагает. Нам известны лишь отдельные небольшие статьи и очерки.

В гражданскую войну самокатные соединения, в силу особого характера этой войны и, главным образом, условий местности, в которых она развивалась (север, восток, юг и ближний запад России), не применялись, хотя, конечно, не приходится отрицать, что уже за линией Западного Буга и мы и наш противник в 1920 году могли бы с пользой применить самокатные соединения (если бы они у нас были). Повидимому, польское командование, учитывая в первую очередь свойства своей территории, и пришло после войны 1920 г. к решению о формировании самокатных частей. На это указывают данные настоящей книги, правда несколько не точные и преувеличенные.

Гораздо большее развитие самокатные соединения получили в финской армии, где в состав каждой дивизии организационно входит один самокатно-лыжный батальон. Свойства местности в Финляндии (за исключением приморской ее части) в весьма значительной степени ограничивают возможность использования конницы и как нельзя более удобны для широкого использования, взамен конницы, летом — самокатных, зимой — лыжных соединений. На это указывалось еще в старой русской военной литературе (см., например, К. Рыльский, „Особенности тактических действий в Финляндии“). Несомненно, что решение финского командования о включении самокатно-лыжных соединений в состав организации армии

вполне соответствует свойствам возможного для финской армии театра военных действий. Надо указать также, что самокаты широко распространены и в других прибалтийских республиках. Хотя в их армиях (армиях латвийской и эстонской) и нет постоянных самокатных соединений, все же, надо полагать, во время войны вполне возможно будет их создание и использование.

Вот почему, несмотря на то, что наша армия не применяла и не могла применять самокатные части в гражданскую войну, все же можно полагать, что эти части нужны нам и будут полезны в борьбе не менее, чем они нужны нашим соседям, в частности — финнам.

Между тем, знакомство наших командиров с военно-самокатным делом и особенно — со значением, организацией, подготовкой и тактикой самокатных соединений, весьма ограничено. До сих пор не появилось в нашей литературе ни одной работы на эту тему. Немногое, что было в старой русской литературе, забыто, представляет собою библиографическую редкость, да и неполноценно сейчас, так как естественно, что в этих трудах опыт войны 1914 — 18 гг. не мог быть предвиден и учтен.

Переводных трудов после военного времени в нашей литературе нет. Настоящая книга является первой в этой области.

Ее достоинства: составлена она не отвлеченными теоретиками, а офицерами-практиками, невелика по объему, но весьма содержательна, деловита и конкретна. Книга эта полностью использует опыт войны 1914 — 18 гг. и дает много практически-полезных и отлично систематизированных указаний по организации, подготовке и боевому использованию самокатных соединений. По этой книге каждый командир, не знакомый или мало знакомый с самокатными соединениями, сможет получить о них полное и отчетливое представление. Командиры, знакомые с самокатными соединениями, смогут по этой книге конкретизировать свои знания, их развить и углубить.

Достоинств у предлагаемой вниманию читателя книги больше, чем недостатков. Основных недостатков по существу два. Первый относится исключительно ко второй главе книги (исторической). Приводимые в ней примеры недостаточно систематизированы и недостаточно подробно изложены. Они,

быть может, понятны германскому и австрийскому офицеру, но, конечно, недостаточно убедительны для нашего командира, не имевшего опыта войны на западно-европейском театре. Было бы лучше, если бы этих примеров было меньше, а каждый был бы разработан подробнее и более систематично. Учитывая, что исторических примеров о применении самокатных соединений в нашей литературе почти нет, а также не располагая своими примерами, мы решили оставить эту главу в книге почти без изменений.

Второй недостаток и последний, по существу, — это отсутствие в книге разбора вопроса о возможностях применения самокатных соединений в зимних условиях. Об этом говорится только вскользь.

Сказанное выше о финской армии указывает на практическую возможность и полезность организации самокатно-лыжных соединений.

Мы надеемся осветить этот вопрос в дальнейшем на страницах нашей военно-периодической печати.

Несмотря на указанные немногочисленные недостатки, предлагаемая вниманию читателя книга сможет успешно заполнить существующий пробел в нашей военной литературе.

Являясь лучшим из западно-европейских трудов по военно-самокатному делу, она сможет не только ориентировать нашего читателя в основах этого дела, но и дать углубленное его знание и понимание.

Р. Циффер.

ВВЕДЕНИЕ.

В небольшой брошюре о самокатах в гражданской и военной жизни некий автор¹ напоминает, как Наполеон отклонил мысль об оружии, заряжающемся с казны, как Тьер считал, что железная дорога непригодна для перевозки войск, и как Жомини отрицал всякую практическую пользу воздушного шара.

„Но сколько с другой стороны имеется изобретений, — говорится дальше в этой брошюре, — которые живут крайне недолго и затем уходят в вечность. Мы напоминаем о подводных лодках, о пулеметах, о ракетницах...“

Этимися словами автор хотел, при всей объективности оценки достоинств самоката, все-таки предостеречь в то время юных самокатчиков от чрезмерных ожиданий в отношении военного использования самоката. С тех пор (с 1898 г.) прошло более чем четверть века. Самокат значительно усовершенствовался технически; уже десятилетия в армиях различных государств имеются отдельные самокатные части, и в войне 1914—18 гг. этот род войск принимал участие в различного рода боях.

И все-таки суждение о самокатных частях все еще неопределенное.

В то время как в первых годах XX столетия английский маршал лорд Уолслей, главнокомандующий британской армией, писал: „Командир, имеющий в своем распоряжении 2 или 3 самокатных батальона, 1 батальон ездящей пехоты и полк конницы с автоматическими пушками, — в состоянии выполнить самые рискованные планы,... и не далек день, когда мощные самокатные войска будут составлять неотъемлемую часть всех армий мира“... — мы читаем еще в 1916 году в швейцарском военном журнале мнение полковника Карла Эгли: „Решительного влияния на ход операций самокатчики не ока-

¹ Boguslawski. — „Das Fahrrad im bürgerlichen und militärischen Leben“, Berlin, 1898.

жут даже там, где дошли до создания самокатных батальонов“.

Литература после мировой войны вообще не занималась вопросами применения самокатных частей, если не считать появившихся кое-где небольших рассуждений на эту тему. О самокатчиках очень часто упоминается и зачастую им отдается должное, но относительно их характерных черт, их необходимости, их применения и управления более детально ничего не говорится. Это можно объяснить тем, что существовавшие самокатные соединения действовали частично в составе кавалерийских дивизий, и если они где-либо и выступали самостоятельно, то приравнивались к пехоте. В силу незначительности числа самокатных частей во всех армиях, возможность познать их имели лишь небольшое число командиров и войск, так что и сейчас к самокатным частям мало привыкли, и они для большей части армий остались вообще чем-то чуждым. Этот недостаток требует тем более вдумчивого к нему отношения, что как раз управление самокатной частью чрезвычайно трудно, и целесообразное ее применение требует со стороны командования точного и полного знания особенностей и тактики этого рода войск.

Не подлежит никакому сомнению, что в будущем самокатные части могут как раз только выиграть в ценности, хотя бы вследствие необходимости в известных условиях исключить участие лошадей в бою.

Цель настоящей книги — ознакомить все роды войск с самокатными частями, изложить способы их применения и тактические особенности, дать командованию все необходимые отправные данные для полного и разумного использования самокатных частей и, наконец, привлечь внимание военнанаучной мысли к разрешению вопросов о современной организации самокатных частей и их подготовке.

I. САМОКАТ.

1. ЕГО ИСТОРИЯ.

Несмотря на то, что применение двухколесного самоката было известно еще в Китае за 2300 лет до нашей эры во время династии Иоа, все же изобретателем его надо считать немца.

В 1817 году баварский главный лесничий Карл-Фридрих Драйс (род. 1785 г. в г. Ансбахе в Баварии, умер в 1851 г.) изобрел это важное средство сообщения. Правда, первая его конструкция была очень проста и потребовалось много десятков лет, прежде чем в самокате были сделаны те усовершенствования, которые создали ему славу распространенного и доступного средства сообщения. Однако, этим не умаляется значение первого изобретения, так как принцип устройства самоката, цели, которым он должен служить, и общая форма конструкции — остались те же. Хотя развитие самоката в течение долгого времени шло по неправильному пути, все же постепенно оно возвратилось к основному образцу, после чего, наконец, самокат достиг полного совершенства.

Драйс был главным лесничим, и по своим служебным обязанностям он был принужден проходить большие расстояния. Одного этого обстоятельства было бы конечно недостаточно, чтобы изобрести самокат, но Драйс был к тому же профессором механики; отсюда станет ясным, что его технические познания существенно помогли ему в изобретении простого и нового средства передвижения для одного человека.

Его первый самокат состоял из двух, одно за другим стоящих колес в одной плоскости; поверх колес проходила штанга, соединенная с осями обоих колес посредством вертикальных стоек; спереди проходила еще поперечная короткая штанга. Ездок сидел на продольной штанге и держался руками за поперечную. Отталкиваясь ногами, достигавшими земли, самокатчик приводил самокат в движение, при чем самокат на ровной или слегка наклонной дороге скоро начинал двигаться

по инерции, развивая достаточную скорость и позволяя с небольшой затратой силы человека сравнительно легко преодолевать большие расстояния.

Таким образом, в этой конструкции были уже ясны принцип устройства и цель изобретения самоката.

Г. Джонсон, англичанин, соединил затем продольную перекладину непосредственно с осью переднего колеса, в силу чего самокат стал управляемым. После длительного промежутка

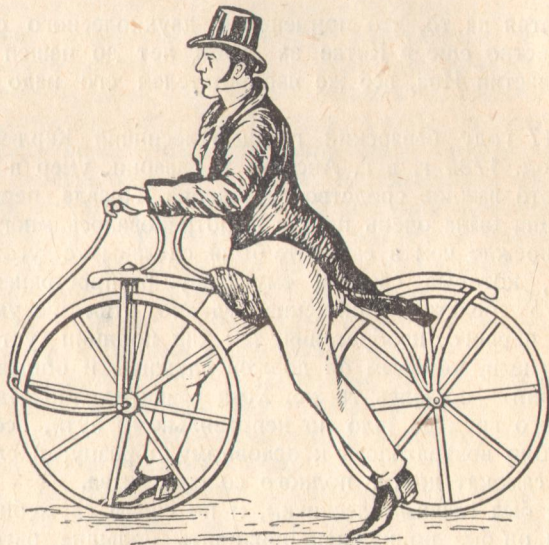


Рис. 1. Самокат, изобретение Драйса.

времени в 1862 году появилась новая французская конструкция самоката. Самокат этот — из дерева, имеет лишь некоторые отдельные части из железа и имеет уже педали.

Печальная слава дальнейшего неправильного развития самоката принадлежит английским и американским конструкторам. Несмотря на то, что они вполне целесообразно заменяют многие деревянные части стальными и железными, а также обтягивают твердыми резиновыми ободами деревянные колеса, все же, к сожалению, они отклоняются от основной формы конструкции. Из „низкого“ самоката изобретателя они делают

„высокий“, ¹ требующий уже большой ловкости от ездока и не могущий поэтому получить широкого распространения, да к тому же сложный по постройке.

Многие помнят еще это чудовище из дней своей юности. Многие еще сами на нем ездили, могут насчитать больше падений, чем пройденных километров и еще теперь с ужасом вспоминают о полученных повреждениях. Существует рассказ

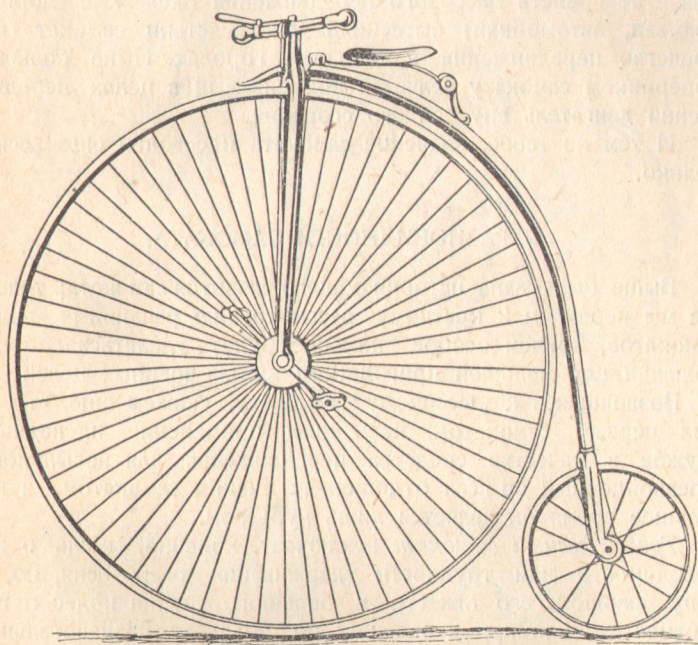


Рис. 2. Самокат типа „Паук“.

о состязании одного спортсмена на таком „высоком“ самокате с человеком, везущим тачку, причем в результате состязания выиграл последний. Чтобы быть справедливым, нельзя все же скрыть, что и на „высоком“ самокате были показаны единичные изумительные достижения, которые, конечно, для общего развития этого средства передвижения значения не имели.

¹ Известный у нас под названием „Паук“. Ред.

Лишь с переходом снова на „низкий“ самокат было создано то средство передвижения, которое, по применению новых усовершенствований (в 1890 г. Денлоп изобрел резиновые камеры, Америка применила резиновые покрышки, Англия — свободный ход), в короткое время завоевало весь мир.

В последнее десятилетие прошлого столетия применение самоката достигло наибольшего расцвета. Сильно растущее развитие средств массового передвижения (железные дороги, трамваи, автомобили) вытеснили впоследствии самокат как средство передвижения в больших городах. Ныне большим соперником самокату является применяемый в целях передвижения двигатель внутреннего сгорания.

И тем не менее, значение самоката и сегодня еще весьма велико.

2. РАЗНОВИДНОСТИ САМОКАТА.

Выше была дана история общего развития самоката; теперь же мы перейдем к краткому рассмотрению различных видов самокатов, причем особое внимание будет уделяться вопросу большей или меньшей пригодности их для военных целей.

Возвращаясь к „высокому“ самокату, укажем еще, что он был первым самокатом, нашедшим применение на военной службе в качестве средства передвижения для посыльного. Превзойденный во всех отношениях низким самокатом, в настоящее время он является лишь курьезом.

Трехколесный самокат исключает, конечно, мысль о необходимости или трудности удерживания равновесия, но, в виду большой его тяжести и большого трения колес о поверхность земли при движении, он обладает незначительной скоростью, по сравнению с затрачиваемой на вращение колес энергией, и может двигаться лишь по достаточно широким дорогам. Его можно было бы приспособить для перевозки тяжестей, но и для этой цели гораздо выгоднее мотоцикл. Таким образом, трехколесный самокат лишен какого бы то ни было значения для военных целей. Ныне его не применяют даже для перевозки боеприпасов, хотя прежде нельзя было отрицать такой возможности. Так, в позиционной войне на Пиаве (итальянский фронт) австрийские самокатные части имели трехколесные машины для подвозки огнеприпасов, причем машины эти с грузом в 100 кг достигали скорости до

8 км в час. Англичане еще в 1894 году пробовали применять трехколесный самокат для подвоза огнеприпасов.

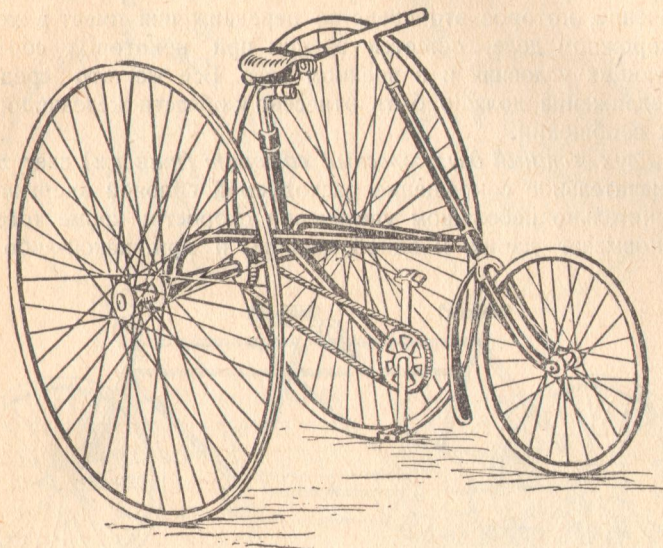


Рис. 3. Трехколесный самокат.

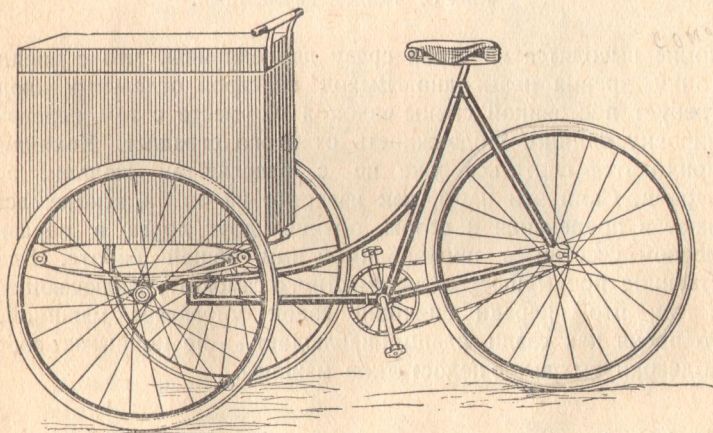


Рис. 4. Трехколесный самокат для перевозки груза.

Самокатные части.

2

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА
БІБЛІОТЕКА Х.Д.У.

90547

Самокат на рельсах (дрезина) напоминает о первом изобретателе самоката и его конструкции не только по некоторому созвучию названия (в иностранном правописании).¹ Значение, которое это средство передвижения имеет в железнодорожном деле, остается за ним при некоторых соответствующих условиях и в военном деле. Все же, это средство передвижения должно быть отнесено к области железнодорожных сообщений.

Двухместный двухколесный самокат (тандем) дает лишь незначительное сокращение расходуемой силовой энергии при сравнительно небольшом увеличении скорости; кроме того, он приковывает двоих к одной машине, и при какой-либо по-

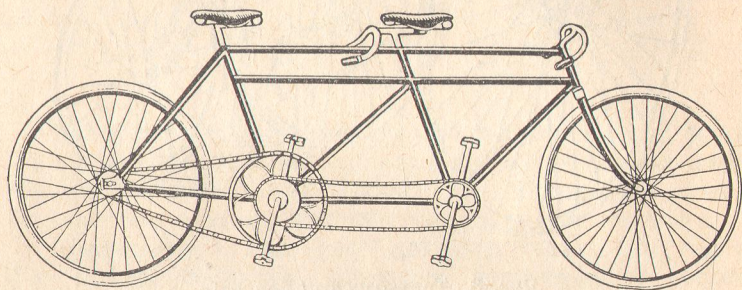


Рис. 5. Тандем двухместный.

ломке выводятся из строя сразу две единицы, что с военной точки зрения невыгодно. Выход из строя отдельных людей требует постоянной смены ездоков и, вместе с тем, перегруппировку единиц. Подвижность от этого страдает. Командиру приходится считаться уже не с отдельными людьми, а с парами. Сами эти пары, как известно из опыта, вскоре вступают в пререкания и ссоры, обвиняя друг друга в неравномерном участии в производимой ими общей работе. Единственное преимущество двухместного самоката, заключающееся в том, что впереди сидящий ездок управляет машиной, в то время как сзади сидящий наблюдает, — не покрывает собою подчеркнутых выше недостатков машины.

¹ Изобретатель первого самоката Drais. Дрезина по немецки пишется Die Draisine. *Ред.*

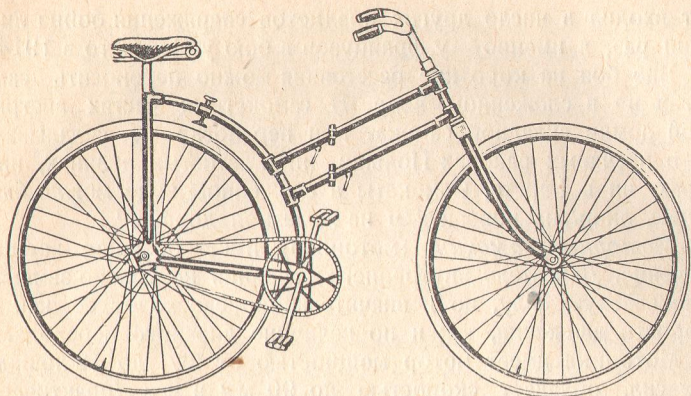


Рис. 6. Складной самокат системы Жерара.

Так называемый *складной самокат* существовал в армиях многих стран. Благодаря остроумной конструкции его можно складывать и в сложенном виде нести на спине.

Несмотря на это, фактическая выгода такой конструкции чрезвычайно мала. Человек в боевой обстановке в полном боевом снаряжении не в состоянии нести на спине еще и самокат. Это делает его неуклюжим, дает возможность противнику еще издали опознать его как самокатчика, слишком утомляет и значительно понижает его качества как бойца. Некоторые складные самокаты были устроены таким образом, что разделялись на две части; при этом самокат раненого бойца могли нести дальше на спине два других самокатчика (итальянский самокат образца „Мелли“). Непосредственно в бою складной само-



Рис. 7. Солдат самокатного батальона французской армии в пешем строю.

кат входил в число других предметов снаряжения бойца лишь один раз, а именно—у французов в бою у Нефшато в 1914 г.

Вне боя на короткие расстояния можно переносить самокат и не в сложенном виде. В самокатных частях австрийской армии складной самокат при переноске не складывался ни в песчаных районах Польши, ни в лесистых низинах, ни в горах, ни в Карсте. Самокаты в сложенном виде можно было видеть лишь на повозках и на железной дороге.¹

Моторный самокат (мотоцикл) имеет большое военное значение. Двигатель внутреннего сгорания не только заменяет человеческую силу, но и значительно превосходит ее как по скорости движения, так и по величине дневного перехода.

Мотоцикл имеет мотор мощностью от $2\frac{3}{4}$ до 12 лошадиных сил, обладает скоростью до 90 км в час (практически 30—50 км), берет подъемы до 1:25, может везти до 100 кг полезного груза и расходует на 100 км всего лишь около 5 кг бензина и $\frac{1}{2}$ кг масла.

На мотоциклах вполне возможно совершать дневные переходы в 200—300 км. К сожалению, мотоциклы имеют и большие недостатки, в силу которых они не могут стать единственным средством передвижения самокатных частей. Работа мотора связана с треском, который уже с больших расстояний выдает мотоциклиста противнику, лишая вместе с тем мотоциклиста возможности пользоваться своим слухом. Кроме того, поднимающиеся при езде большие облака пыли преждевременно привлекают внимание противника. Наконец, моторист принужден уделять большую часть внимания машине и дороге, и ему, таким образом, остается меньше возможностей для наблюдения. В этом отношении положение моториста то же, что и водителя танка. Он ничего не слышит и очень плохо видит. Наоборот, противник уже издалека его и видит и слышит. Затем, на мотоцикле нельзя пользоваться многими дорогами, которые были бы вполне пригодны для простого самоката.

Можно указать еще на одно важное обстоятельство. Мотоцикл находится еще в стадии почти-что начального развития.

¹ Складной самокат завода Пух 1896 г., завода Стириа 1897 г.—оба в Австрии. В Германии самокаты Зейделя и Наумана, далее—во Франции (Жерар), Бельгии, Японии, Италии и России. Швейцария еще в 1903 г. совершенно отказалась от применения в армии складного самоката.

Несмотря на достигнутые успехи в технике, мотоцикл является все-таки еще слишком чувствительным механизмом. Число повреждений, получающихся во время продолжительных поездок совсем не по вине ездока и могущих препятствовать правильной работе мотора, — велико. В этих случаях начинается, большей частью, продолжительное отыскивание причины порчи работы мотора, а после нахождения этой причины — еще более долгое исправление. Чем старше и чем более изношена машина, тем чаще такие остановки, преимущественно — порчи тяжелого характера, которые в полевой обстановке совершенно не могут быть исправлены.

Батальон самокатчиков-мотоциклистов, как боевое соединение на походе и в бою, является еще и сейчас чем-то невозможным, и может идти речь лишь об отделениях мотоциклов, применяемых в качестве посыльных и для связи.

Значение мотоцикла для службы связи и для быстрой передачи на походе донесений и распоряжений — действительно чрезвычайно велико. В соединениях самокатчиков мотоциклы играют ту же роль, что и лошадь в пехоте. Командир пехотного соединения и его вестовой имеют положенных им верховых лошадей, этот же командир и вестовой в самокатных соединениях должны иметь мотоциклы.

В военном деле мотоцикл имеет такое же важное значение и как средство подвоза. С его помощью оружие, огнеприпасы, боевые средства всякого рода могут быть быстро доставлены в район боевых действий. *Мотоцикл с коляской*, очень удобный для обслуживания органов управления, еще более отвечает этим целям.

Самокат с приставным мотором заменяет мотоцикл и, таким образом, с военной точки зрения равноценен ему. Его работоспособность в отношении грузоподъемности и скорости передвижения все же во многом уступает мотоциклу.

Мотоцикл на гусеничном ходу был испробован в 1921 году в Англии и Америке в качестве первого самоката на гусеничном ходу. Гусеница сделана из резины. Быстрота передвижения его на ровной поверхности достигает 39 км в час. Англия и Америка возлагают большие надежды на этого „коня будущего“. Правда, в последнее время об этом мотоцикле ничего не слышно, но все-таки, если даже этот „конь“ и в дальнейшем будет лишь делом будущего, здесь намечаются новые пути усовершенствования самоката.

Наконец, упомянем еще о новом виде самоката, появившемся кое-где в последние годы, а именно самокате системы „I“. В то время как у обыкновенного самоката движение передается вращением шатуна (человеческая энергия приводит в движение шатун), в самокате нового образца вращение колес достигается поступательным движением ног вперед (прямолинейным), как при раздувании кузнечным мехом. Чтобы судить о ценности, в военном смысле, этого нового изобретения, нужно сначала основательно испытать, дает ли этот новый способ приведения в движение самоката существенную экономию затрачиваемой энергии, по сравнению с нормальным типом самоката, и применим ли этот самокат для военных целей так же, как и обычный самокат.

Дальнейшей новостью является *самокат с одним низким колесом*. Он состоит из одного обыкновенного колеса небольшого размера, во втулке которого находятся на оси шатуны с педалями, подобно „высокому“ самокату, но без заднего опорного колеса. Этот самокат был и ранее одним из излюбленных номеров цирковых программ, теперь же кое-где его можно встретить и на дорогах. Сохранение равновесия на этой машине очень трудно, достигаемая скорость очень незначительна. Для военных целей этот самокат не имеет никакого значения.

3. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВОЕННОМУ САМОКАТУ.

Так как военному самокатчику ставятся иные требования, чем общегражданскому, то, следовательно, и к военному самокату приходится предъявлять особые требования.

Первым условием должно быть применение высокосортного материала при изготовлении самоката и безупречное исполнение всех его составных частей.

Вес самокатчика в походном снаряжении, зачастую увеличенный весом специального снаряжения, плохие в большинстве случаев дороги и необходимость преодоления встречающихся препятствий — обуславливают конструкцию более крепкого, особенно прочного типа самоката. Само собой разумеется, что благодаря этому увеличивается *вес* самоката, что, в свою очередь, влечет уменьшение развиваемой на нем скорости. Безусловно необходимая прочность самоката вместе с некоторым увеличением веса не должна слишком сильно понижать

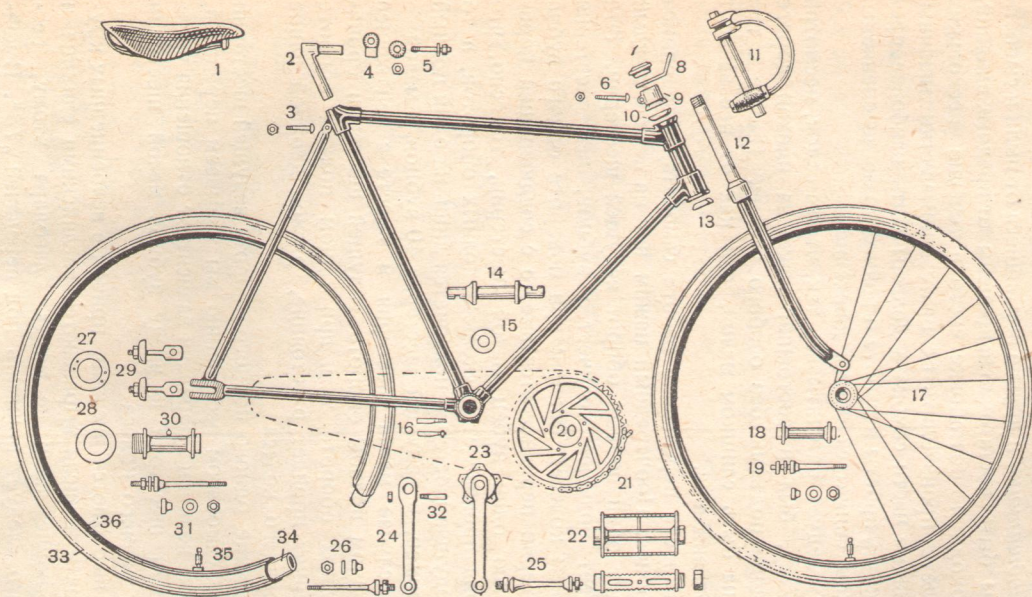


Рис. 8. 1—Седло самоката, 2—седельный крюк, 3—болт для крепления седельного крюка в раме, 4—замок для седла, 5—болт для крепления седла, 6—болт рулевого хомутка, 7—контрагайка, 8—фонарный крюк, 9—хомутик (рулевой), 10—головочная чашка (верхняя), 11—руль, 12—передняя вилка, 13—головочная чашка (нижняя), 14—ось каретки, 15—чашка каретки, 16—болты для скрепления чашек, 17—спицы, 18—передняя втулка, 19—передняя ось с гайкой, шайбой и конусом, 20—средняя (большая) шестерня, 21—цепь, 22—педаль, 23—шатуны (правый), 24—шатуны (левый), 25—педаль. ось с гайкой, шайбой и конусом (прав.), 26—тоже (левая), 27—контрагайка задней втулки, 28—задняя (малая) шестерня, 29—натяжки для цепи с гайками, 30—задняя втулка, 31—задняя ось с гайкой, шайбой и конусом, 32—клинки для шатунов с гайками, 33—покрышка, 34—камера, 35—винты, 36—обод.

скорость самоката. Здесь противостоят друг другу два трудно согласуемых требования.

Шарикоподшипники и другие портящиеся от пыли и сырости части должны быть достаточно защищены от вредных влияний, так как в походной обстановке часто в течение нескольких дней не придется производить основательной чистки машины.

Все составные части самоката должны быть наиболее простой конструкции, просты в работе и возможно легче сменяемы.

Колеса должны сниматься одним движением.

Передачу следует рассчитывать так, чтобы ездки, несмотря на всю нагрузку, был в состоянии даже на плохой дороге брать небольшие подъемы без особого усилия. Вместе с тем она не должна быть слишком малой, так как от нее зависит скорость передвижения.

В виду важности передачи в работе самоката, остановимся на ней подробнее. Поочередный нажим ног на педали каждый раз производит один полный оборот ведущей шестерни. Эта шестерня имеет большее количество зубцов, чем шестерня малая на заднем колесе. Так как при повороте одного зубца ведущей шестерни передвигается вместе с соединяющей передаточной цепью один зубец малой шестерни, то ясно, что малая шестерня произведет несколько полных оборотов, в то время, как ведущая шестерня повернется лишь на один полный оборот. Например, в ведущей шестерне 40 зубцов, в малой — 20. В этом случае малая шестерня и вместе с ней заднее колесо при одном полном обороте ведущей шестерни произведет два полных оборота, т. е. при одном полном обороте шестерни самокат пройдет расстояние, равное двойной длине окружности заднего колеса.

Это отношение одного полного оборота ведущей шестерни к пройденному самокатом расстоянию мы называем передачей. Таким образом, величина передачи зависит от отношения числа зубцов ведущей шестерни к числу зубцов малой шестерни и к диаметру заднего колеса

Передача выражается числами, причем в велосипедных кругах всего мира эти числа выражаются английскими единицами меры. Несведущие люди не могут, благодаря этому, расшифровать, что следует понимать под передачей „75“. В действительности же, под передачей „75“ надо понимать следующее. При одном обороте шатунов пройденное самокатом расстояние равно длине окружности колеса с диаметром в 75

английских дюймов. Следовательно, чтобы получить действительную величину передачи, надо сперва 75 англ. дюймов превратить в сантиметры и помножить потом на $\frac{1}{2R_1}$ (где R_1 — радиус ведущей шестерни).

Поэтому повторим здесь предложение, сделанное б. оберлейтенантом австрийской службы Чейпеком. Вот оно: если самокат при одном обороте шатуна проходит расстояние в 5,5 м, то его передача обозначается „5,5“. Трудно найти более простое и соответствующее назначению определение.

Вычисление передачи производится по следующей несложной формуле: $\pi = \frac{KD}{3}$, где π — передача, K — число зубцов ведущей шестерни, 3 — число зубцов шестерни заднего колеса, D — диаметр заднего колеса.

Берем для пояснения простой пример. В большой шестерне — 40, а в малой 14 зубцов, диаметр заднего колеса обыкновенно равен 28 англ. дюймам. Основываясь на вышеприведенной формуле, легко вычислить, что передача равна $\frac{40 \cdot 28}{14} = 80$. Переводя английские дюймы на сантиметры (80" равны 200 см) и умножая их на π^1 , мы получаем число 628, которое обозначает, что самокат с передачей „80“ при одном полном обороте шатуна проходит расстояние в 628 см или 6,28 м. По предложению Чейпека, эту передачу следует обозначить „6,28“.

Величина передачи имеет большое значение как для гражданского самокатчика вообще, так и для военного в особенности. От величины передачи зависит скорость движения. Отсюда можно было бы сделать вывод, что самые большие передачи — наилучшие, но это не так: на приведение самоката в движение при таких передачах приходится соответственно затрачивать гораздо больше энергии. Передача не может ничего изменить в соотношении времени к дороге и силе. Наоборот, при подъеме в гору большая передача требует необычной силы ног.

На опыте показано, что самая рациональная передача для военного самокатчика, одетого в полное боевое снаряжение и принужденного брать небольшие подъемы, выражается в числах от „56“ до „65“ (4,2 — 5).

¹ Длина окружности равняется длине диаметра, умноженного на π . $\pi = 3,14$. π — отношение длины окружности к ее диаметру.

Резиновые покрышки на военных самокатах также должны быть большей прочности. Лучше всего отвечают своему назначению покрышки с тройной прокладкой полотна. Независимо, что от этого покрышка будет несколько шире, — скорее это даже выгоднее для военного самоката. Правда, широкая покрышка при сухом, твердом грунте дороги испытывает большое трение; зато узкая покрышка при мягком грунте врезается в него сильнее, чем широкая. В то время как в первом случае увеличивается затрата энергии на преодоление трения, задерживающего очень незначительно, во втором случае имеется уже огромная разница, и даже существует предел, при котором самокат с более узкой покрышкой не в состоянии двигаться дальше по мягкому грунту, а самокат с широкой покрышкой вполне благополучно по нему движется. В силу этих же соображений, узкие покрышки гоночных машин для военных самокатов не применяются.

Литые шины, требовавшиеся во избежание повреждений воздушных камер, не могут заменить собою пневматиков.

Вращающийся на 90° руль имеет при погрузке самокатов на транспортные средства то преимущество, что благодаря ему на 20% уменьшается потребность в месте и достигается лучшая установка самокатов.

Каждый военный самокат должен быть снабжен *багажником* и допускать возможность погрузки на него различных средств.

Окраска всех частей самоката должна удовлетворять требованиям маскировки; в первую очередь, надо избегать какого-либо блеска и глянца.

При ночных движениях, когда разрешено пользоваться *освещением*, самокатчику необходим легко обслуживаемый и притом продолжительно и хорошо горящий фонарь. Применение карбида нельзя считать целесообразным, так как карбид чувствителен к влажности, а потому в полевой обстановке не всегда действует безотказно. Продолжительность горения вполне заправленного фонаря должна быть не менее 4 часов.

Средним размером военного самоката следует признать следующий:

Длина — от 1,9 до 2 м.

Высота — 1 м (седло, конечно, выше).

Наибольшая ширина — от 0,5 до 0,6 м (у руля).

Диаметр колес — 0,7 м (с покрышкой).

Вес — 18 — 20 кг (без нагрузки).

Требование, чтобы самокат был настолько низок, что ездить мог бы сразу доставать ногами до земли и стрелять стоя, в настоящее время совершенно не выдерживает критики.

Для сведения приводим наиболее интересные данные о *весе самокатов*: немецкий военный самокат 1899 г. — вес 15 кг (длина 1,8 м); французский складной самокат (Жерар) — вес 13,5 кг (длина 1,59 м); итальянский складной самокат (Карраро) — вес 12 кг, позднее 28 кг; австрийский самокат (Стирва) — вес 12,5 кг; английский стальной самокат (Дорстей-Педерсен) — вес 7,5 кг.

В общем, военный самокат должен соответствовать следующим требованиям: большая прочность материала; продолжительность службы; не слишком тяжелый вес (14—15 кг); снабжение хорошими пневматиками (9/10 всех починок падает на починки камер и покрышек); защита подшипников от пыли; передача около 5 м („65“).

II. ИСТОРИЯ ВОЕННОГО САМОКАТЧИКА.

1. ПОСЫЛЬНЫЙ И РАЗВЕДЧИК НА САМОКАТЕ (ВОЙСКОВЫЕ САМОКАТЧИКИ).

После того как самокат завоевал место в гражданской жизни, и у войсковых организаций возникло стремление заставить самокат служить военным целям.

Раньше всего пришла в голову мысль использовать быстроту самоката для службы связи. Таким образом, использование самоката для службы связи (для посыльных, ординарцев) было первым применением самоката в рамках войсковых соединений. Вскоре использование самоката расширилось, но все же еще продолжали считать, что самокаты применимы лишь в качестве отдельных единиц при командных пунктах и войсковых соединениях.

Англия, Швеция и Норвегия, Австро-Венгрия и Германия, Франция и Бельгия, Швейцария, Италия, Испания и Болгария — занялись вопросами использования самоката в военном деле, делая опыты применения посыльных-самокатчиков.

В голове этого течения шла Англия. Хотя она и не являлась родиной самоката, но зато была страной, в которой прежде других мощно расцвело производство самокатов. Уже в 1885 году в Англии были организованы первые самокатные части, в составе соединений волонтеров того времени, насчитывавшие 10 офицеров и 98 чинов, позднее — „части добровольцев-самокатчиков“, уже в составе 3 рот по 11 офицеров и 209 чинов каждая. В 1889 году на маневрах были испробованы 4 соединения самокатчиков. Помимо обыкновенной службы посыльных, эти соединения использовались для разведки и охранения, для разрушения железнодорожных путей, для ведения боя прикрывающими частями с последующим отрывом от противника. Таким образом, тогда уже были намечены пути применения самокатчиков, как боевой части.

В 1897 году каждый батальон добровольцев имел 24 самокатчика; всего в английских войсках имелось в то время уже

5 000 самокатчиков. В маневрах в 1901 года приняло участие 2 000 самокатчиков (в каждом пехотном полку было по 40 самокатчиков).

Английский полевой устав 1890 года учитывал уже применение самокатчиков для военных целей.

На континенте примеру Англии скоро последовали Франция и Италия — страны, в которых широкому использованию самоката благоприятствовала хорошая сеть дорог.

Во французской армии в 1886 году на маневрах впервые применялись посыльные на самокатах (командованием XVIII корпуса). Можно упомянуть о следующем единичном историческом факте, заслуживающем внимания: в 1871 году в осажденном Бельфоре самокатчики на высоких самокатах (пауках) были привлечены к работе в качестве посыльных вместо недостающих конных ординарцев; это — первое применение самоката во время войны.

В 1889 году каждому пехотному полку было придано 4 самокатчика; в 1892 году мы уже находим самокатчиков-посыльных при всех штабах. 1892 год памятен тем, что в этом году вышел „Временный устав организации и использования самокатной службы в армии“, и, таким образом, был создан устав для военных самокатчиков. По этому уставу, круг деятельности самокатчиков был ограничен службой связи и службой разведки — как в маневренной и позиционной войне, так и на этапах. Количество посыльных самокатчиков достигало во французской армии к этому году 5 000.

В 1891 году, под председательством генерала *Боадефр*, была создана комиссия для изучения вопроса о применении в военном деле самоката. Комиссия работала год и занялась, главным образом, вопросом применения отдельных посыльных. Эти „войсковые самокатчики“ для получения права зачисления по 1-му разряду (при высших штабах) должны были проходить в течение 6 часов расстояние в 90 км; чтобы выдержать испытание по 2-му разряду (для кавалерийских дивизий), надо было в то же время проходить 48 км. Помимо службы связи, допускалась возможность применения самокатчиков для разведки в маневренной и позиционной войне, причем завязка самокатчиками боевых действий, при некоторых условиях, считалась возможной.

В течение 1893 — 1898 гг. организуются самокатные отделения в пехотных полках, причем эти отделения комплекто-

вались и из добровольцев (1893 г.); в штат пехотных полков введены — 4 посыльных-самокатчика, в штат егерских батальонов — 3 посыльных-самокатчика; 2 самокатных отделения использованы на маневрах, на которых отделение капитана *Жерар* (1 офицер и 22 самокатчика) показало весьма удовлетворительные результаты (1895 г.). Одновременно появляется постоянный устав для самокатчиков.

Первые попытки итальянцев в этой области были сделаны в 1870 году, т. е. еще во времена высокого самоката (паука). В течение 1874—1886 гг. итальянцы производят испытания пригодности самокатчиков для военных целей, придав их, в числе трех, каждому пехотному полку и изучая этот вопрос на более крупных маневрах.

Германия и Австро-Венгрия в начале держались выжидательно; затем применение самокатов для военных целей шло у них такими же шагами, как и в других, наиболее передовых в этом отношении, странах. В Германии лишь в 1892 году войсковым частям впервые были приданы отдельные самокатчики; в 1894 году на маневрах участвует небольшое отделение самокатчиков; в 1896 году дозор на самокатах в течение одного дня на маневрах проходит 170 км. Особенно большое внимание уделялось самокатному делу в Баварии. В 1894 году появилась там „Основная инструкция для самокатной службы в войсках“. В 1895 году был издан в Берлине „Устав самокатчиков“. Год спустя баварское самокатное отделение (4 офицера и 54 самокатчика) принимает участие на больших маневрах для службы связи и разведки, причем этому же отделению ставятся задачи по занятию важных в тактическом отношении точек, задачи тактики малой войны и, наконец, задачи по разрушению железнодорожных путей.

Маневры 1897 года говорят о дальнейшем развитии использования самоката: 2 самокатных отделения (в одном — 2 офицера и 72 бойца и в другом — 3 офицера 57 бойцов) вели между собою бой. Эти самокатные соединения на маневрах были выделены кавалерийскими дивизиями; каждая из этих дивизий имела, кроме того, отделение сапер-самокатчиков, примененных в виде опыта. Посыльные-самокатчики, находившиеся в войсках одной пехотной дивизии, могли быть сведены в соединение силою, приблизительно, в 100 самокатчиков.

В Австро-Венгрии значение применения самоката для воен-

ных целей было осознано уже к 1885 году, когда по этому вопросу началось чтение лекций в фехтовально-гимнастической школе в Винер-Нейштадт. В 1890 году был совершен первый 12-дневный пробег самокатчиков (21 самокатчик). Как и в других странах, и здесь войска получают отдельных самокатчиков в качестве посыльных. В 1895 году начинается курс лекций по самокатному делу в Пржемысле и Граце; курс лекций в Граце ведется под руководством лейтенанта пехотного полка Франца Смутни и вскоре становится настолько известным, что за границей считают полезным посылать своих представителей для изучения этого вопроса в Грац. Маневры 1896 года показали, что обучающиеся на этих курсах (29 самокатчиков) достигли полного совершенства. Прохождение курса не ограничивалось одними задачами по службе разведки, донесений и охранения, но касалось и еще целого ряда боевых задач (занятие важных тактических точек, арьергардная служба, прикрытие артиллерии, оборона дефиле) и развивало исключительные маршевые возможности для несения службы дозоров и службы связи.

Развитие этого вопроса в других европейских армиях, в общем, шло по тому же пути.

Норвегия уже в 1890 году имела в каждом батальоне от 4 до 6 „всадников-самокатчиков“ для разведки, службы связи, разведки дорог. Швеция после испытания 2 самокатных отделений, по 1 офицеру и 11 самокатчиков в каждом, уже в 1890 году, для обслуживания высших штабов, всех войсковых корпусов и этапов, ввела определенное число посыльных самокатчиков. Голландия организовала в 1888 году отборный „корпус“ самокатчиков; состоящие в нем получали чин офицера.

Далее надо отметить следующее: Швеция и Бельгия (1890 г.) — войсковые самокатчики; Россия (1891 г.) — войсковые самокатчики; (1894 — 1897 гг.) маневренные самокатные роты из 3 офицеров 60 чинов; Испания (1890 г.), Болгария (1894 г.) — каждая пехотная дивизия получила самокатное отделение из 9 самокатчиков; Португалия (1893 г.), Сербия (1893 г.), Дания и Румыния — ввели самокаты в состав своих армий.

Мы видим, таким образом, что развитие в Европе самокатного дела для военных целей с 1885 года (изобретение низкого самоката) до середины 90-х годов ограничивалось

только тем, что штабы и войска получали посыльных-самокатчиков, и на маневрах применялись, в качестве опыта, небольшие самокатные соединения, в большинстве случаев — в составе соединений конницы. Круг деятельности самокатчиков был сравнительно небольшой, и возможность применения самокатчиков как боевых частей еще не принималось во внимание, хотя кое-где (Франция, Германия, Австро-Венгрия) самокатным соединениям поручались уже определенно боевые задачи. В общем же еще не перешагнули через „войскового самокатчика“, и о „самокатной части“ еще не могло быть и речи.

2. САМОКАТНЫЕ ЧАСТИ.

Вокруг вопроса о развитии и, в особенности, о полезности самокатных частей в 90-х годах прошлого столетия завязался горячий спор, который не мог привести к определенным выводам, потому что до войны 1914—18 гг. отсутствовал какой-либо боевой опыт в этой области, а многочисленных теоретических рассуждений для решения этого вопроса было недостаточно. Опыт применения самокатов на многих маневрах также не мог внести в этот вопрос достаточной ясности.

В вопросе о необходимости существования *войсковых самокатчиков* разногласия исчезли очень скоро. Эти самокатчики выполняли такие задания по службе связи и донесений (в качестве посыльных при штабах, при охраняющих соединениях на отдыхе и движении), которые пехотинцами или кавалеристами, а в прежнее время и проволоочной связью, выполняться не могли.

Появившиеся в это время всюду на маневрах части самокатчиков были лишь опытом: для несения службы посыльных-самокатчиков их было слишком много, а чтобы образовать самостоятельную часть — слишком мало. Что должно было в дальнейшем выйти из этого?

Этим вопросом занялась Франция, причем благодаря первоклассной сети дорог ее скоро удалось занять в этой области руководящую роль.

Уже в 1896 году правительство внесло в парламент предложение о создании 25 самокатных рот при кавалерийских дивизиях (по 5 офицеров и 199 чинов) и при штабах корпусов (по 3 офицера и 117 чинов). Таким образом, должны были создаться самостоятельные самокатные

соединения. Обер-лейтенанты Жерар и Мордак, активные борцы широкого применения самокатов в армии, нашли мощную поддержку в этом вопросе со стороны кавалерийского генерала Галифе, который в отличие от других генералов — командиров корпусов, запрещавших военнослужащим езду на велосипедах, горячо отстаивал дальнейшее развитие самокатного дела в армии.

В 1898 году создается одна рота, в 1899 году уже организуется 2 роты (каждая по 5 офицеров и 120 самокатчиков); в 1903 году 6 рот шести егерских батальонов реорганизируются в самокатные роты (по 4 офицера и 120 самокатчиков каждая); это является началом осуществления большого плана генерала Ланглуа по снабжению 18 егерских батальонов самокатами, с сохранением за этими батальонами одновременно и задач егерей.

В 1905 и 1906 году на маневрах впервые в составе дивизии участвует целый самокатный батальон, который используется как подвижной резерв высшего командования. Эти маневры должны были дать ответ на вопрос об организации самокатных частей. Французское командование не остановилось ни на батальоне, ни на роте, а выбрало в качестве боевой единицы „группу“. Эта группа являлась чем-то средним между ротой и батальоном. В 1906 году были организованы 5 таких групп (по 4 офицера, 9 унтер-офицеров и 166 самокатчиков в каждой), а также 2 кавалерийских саперных отделения на самокатах (по 2 офицера и 33 самокатчика каждое). К 1913 году число этих групп соответствовало числу существовавших кавалерийских дивизий, а именно — их было 10; организованы они были из шестых рот егерских батальонов и возросли численно до 8 офицеров и 320 самокатчиков каждая.

Таким образом, среди мощных в военном отношении держав Франция первая обладала хорошо организованными и многочисленными самокатными соединениями, способными выполнять боевые задания. Соединения эти являлись частью конницы и в первую очередь предназначались для поддержки и усиления ее. В то время каждая французская дивизия была снабжена соединением для разведки, в состав которого, наряду с всадниками и бронемашинами, вооруженными пулеметами, входил и самокатный эскадрон. 5 кавалерийских дивизий имели каждая по одной группе егерей на самокатах и по одному саперно-самокатному отделению.

Довольно рано привились самокатные части и в Италии, главным образом, благодаря усиленной пропаганде в этой области обер-лейтенанта Массалиа и лейтенанта Натали.

Первая самокатная рота в Италии, насчитывавшая 4 офицера и 60 самокатчиков (Берсалиери сиклисти), была организована в 1899 году. В 1900 году мы имеем там уже 4 роты. В 1905 году число рот удваивается. 1913 год знаменует переход к трем батальонам, по 3 роты каждый. Незадолго до войны 4-ые батальоны Берсалиерских (стрелковых) полков были преобразованы в 12 самокатных батальонов (№№ 1 — 12). Батальоны эти были приданы кавалерийским дивизиям. В Сардинии была сформирована 1 самокатная рота. Вместе с тем, все 12 берсалиерских полков должны были реорганизоваться в 12 самокатных полков по 2 батальона каждый. (?)

Параллельно с Францией, по пути создания боевых самокатных соединений шла и Бельгия. Вскоре в Бельгии четвертые роты каждого батальона карабинерных полков были реорганизованы в самокатные роты. В 1906 году были реорганизованы и пятые роты этих полков.

К этому времени Бельгия насчитывала 4 самокатных части (по одной на каждый армейский корпус), 2 полка егерей-самокатчиков и 1 батальон саперов-самокатчиков.

Англия, получившая в колониальной войне положительные данные в отношении применения самокатчиков-посыльных, организовала в 1904 г. батальоны самокатчиков, которым были приданы пулеметы и всадники. В Англии поборниками самокатного дела в армии были полковники Сейвиль и Страсей. Их поддерживал лорд Уолсли. Их усилиями и были созданы самокатные части. Перед войной английская армия имела на каждый батальон добровольцев одну самокатную роту и помимо того еще 13 территориальных батальонов самокатчиков.

Германия и Австро-Венгрия сильно отстали в организации войсковых самокатных соединений. Хотя и здесь не было недостатка в офицерах, которые словом и делом боролись за развитие самокатного дела в армии (в Германии майор Буркарт и обер-лейтенант фон-Путкаммер, в Австро-Венгрии — обер-лейтенант Чейпек и лейтенант Смутни, из высшего командования генералы ф.-Бернгарди и ф.-Рейнлендер), все же очень долгое время в армии не создавали твердой организации самокатных частей,

Германия в 1913 году создала первые самокатные роты

(120 самокатчиков, 1 автомобиль, 2 грузовика) в прусских егерских батальонах и вступила в войну 1914 — 18 гг. с 18 ротами егерей-самокатчиков (каждая по 3 офицера и 113 самокатчиков) и 5 мотоциклетными ротами. Пехота и конница имели небольшие самокатные соединения в полках. К 1918 году число самокатных рот превысило 80.

В мирное время были также саперы-самокатчики, предназначенные для использования их кавалерийскими дивизиями.

Рейхсвер имеет, помимо войсковых самокатчиков, только взводы мотоциклистов, состоящие в распоряжении начальника автосил дивизии.

В Австро-Венгрии в 1909 году были созданы три опытные самокатные роты, которые участвовали в маневрах 1909, 1910 и 1911 гг.; однако, командование не пришло к какому-нибудь определенному выводу в отношении организации самокатных частей. Эти опытные роты испытывали военный складной самокат марки Стейер М. 10.

1 ноября 1911 года четвертые роты четырех полевых егерских батальонов были реорганизованы в самокатные роты; в 1914 году к этому были прибавлены еще две самокатные роты гонведа (Венгерские части. *Ред.*).

На войне путем сведения 2 егерских рот был образован самокатный егерский батальон № 1; путем сведения самокатчиков-добровольцев — батальон № 2 и посредством дальнейшего комплектования рот гонведа — самокатный батальон гонведа.

К началу войны имелось также одно соединение мотоциклистов-добровольцев. В современной австрийской армии насчитывается до 6 самокатных батальонов.

Швейцария дольше всех откладывала мысль о создании боевой самокатной части, Несмотря на это, она все-таки организовала сравнительно большое число рот самокатчиков, главным образом — взамен недостающей конницы. В 1914 году швейцарская армия имела 8 рот самокатчиков для перволинейных частей, 6 для ландвера и некоторое число их для ландштурма.

Теперь Швейцария имеет 9 боевых рот самокатчиков с пулеметами, 9 дивизионных рот самокатчиков (для службы связи: посыльные-самокатчики и мотоциклисты-посыльные, без пулеметов) и 3 группы, составляющие в общем 9 рот, — для 3 кавалерийских бригад.

Швеция имеет 1 роту при Готландском полку, Норвегия— 5 рот для 5 кавалерийских бригад (зимой эти роты становятся на лыжи), Испания—1 самокатный дивизион, Венгрия— 7 самокатных батальонов, Чехо-Словакия— 3 самокатных эскадрона при 3 кавалерийских бригадах и по 1 самокатной роте при 10 пограничных батальонах, Польша— по 1 самокатной роте при каждой пехотной дивизии,¹ Голландия— 8 самокатных рот и 1 смешанную (в состав ее входит и конница), самокатную бригаду.

С середины 90-х годов до начала мировой войны мы, согласно вышеизложенному, имеем второй период развития самокатного дела в армии.

Армии Франции, Италии и Бельгии приступили к организации боевых самокатных соединений, т. е. к созданию совершенно нового вида боевых частей.

Этот новый вид войск, — вначале, как правило, придаваемый коннице и мыслимый лишь как вспомогательное оружие конницы, или как подвижной резерв в руках командования, — стремился, как мы можем увидеть из соответствующей периодической литературы того времени, вырваться из этих организационных рамок и занять гораздо более самостоятельное место. Лишь война 1914-18 гг. могла дать необходимый опыт, позволяющий правильно определить организационные формы самокатных частей, место их в составе всей армии и ясно очертить круг их деятельности.

Чтобы быть в состоянии с наибольшей сознательностью подойти к оценке опыта войны, надо познакомиться сперва с использованием самокатчиков на различных участках театра мировой войны, с использованием их в различных армиях.

3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОКАТЧИКОВ В МИРОВУЮ ВОЙНУ.

а) Посыльный самокатчик.

Не приходится долго доказывать ценность посыльного-самокатчика. С начала войны его можно найти и в штабах и в войсках. Посыльный-самокатчик или посыльный-мотоциклист являются во всякой обстановке неоценимым средством связи. Их значение возросло вместе с затягиванием войны. Если

¹ Эти данные весьма сомнительны. *Ред.*

несколько десятилетий тому назад ценили самокатчика-посыльного, потому что проволочная связь *еще не* обслуживала армию, то теперь нужно было опять к нему вернуться, так как проволока *уже не* могла обеспечить бесперебойность работы связи. В больших боях, в качестве посыльного, ординарца, посыльного-самокатчика, на первый план выступил опять по преимуществу человек, наряду с посыльными собаками и почтовыми голубями, так как механические средства связи, из-за разрушительного действия артиллерии, часто отказывали в действии. Посыльный-самокатчик, действующий один или в составе звена летучей почты из самокатчиков, не может быть позабыт и в будущем. В настоящее время нет ни одного штаба,¹ ни одного войскового соединения, в штате которых не было бы посыльных на самокатах или мотоциклах.

б) Самокатные части.

Начало мировой войны сразу же должно было доказать ценность во всех отношениях самокатного соединения, как боевого средства.

В составе армейской конницы самокатная часть, наравне с первой, часто применялась уже в первые недели мировой войны для выполнения *дальней разведки*.

Не только в германской и австро-венгерской армиях на востоке и западе, но также и у их противников самокатные части принимали участие в боях вместе с передовыми частями армий. Германские кавалеристы и самокатчики натолкнулись 8 сентября 1914 г. на мосту через Малый Морин у Буатрон на английских самокатчиков; 7 октября у Эдемолен — на бельгийских и 10 октября у Руж-Круа, Дулье и Морслед — на французских самокатчиков.

Затем к этим действиям присоединились действия *по разведке, по несению службы завесы и по преследованию*. Из многочисленных примеров использования самокатных частей на западе в 1914 году, приведем, прежде всего, пример действий германских самокатных частей.

В состав авангарда 5-й германской кавалерийской дивизии, преследовавшей противника, входила 1-я самокатная рота гвардейского стрелкового батальона. (См. схему 1.)

¹ В западно-европейских армиях. *Ред.*

3 сентября 1914 г. названная рота, после 35-часового марша подошла к р. Марне, через которую надо было переправиться у Мон-С.-Пер, и достигла реки в нескольких километрах восточнее Шато-Тьери. Французы так мало ожидали появления сил противника, что беспечно и открыто располо-

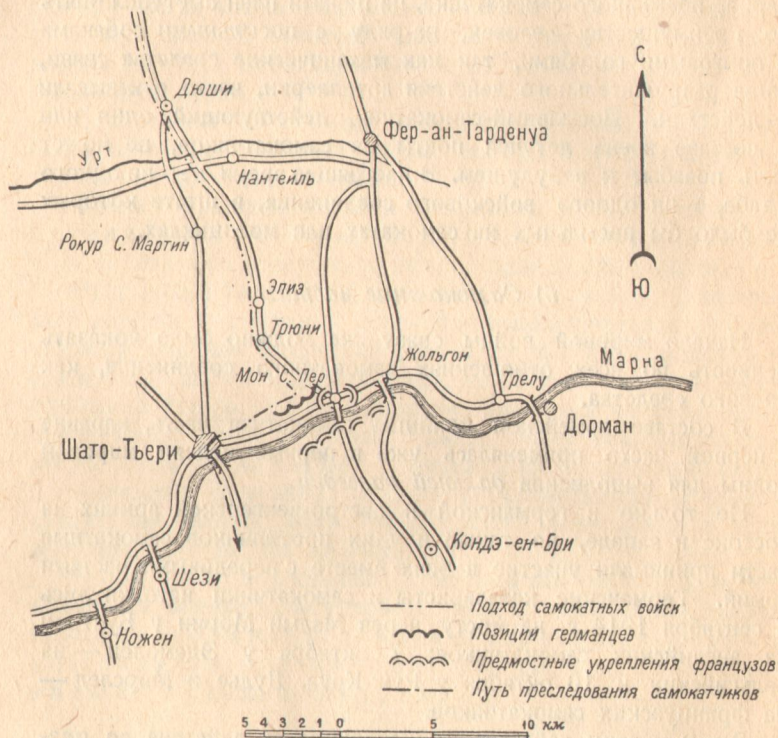


Схема 1. 1-я Самокатная рота германского гвардейского батальона в качестве преследующего авангарда 5-й кавалерийской дивизии у Мон-С.-Пер и Шато-Тьери.

жились на южном берегу и лишь частично укрепили предмостные укрепления на северном берегу.

Самокатная рота неожиданно открыла огонь по французам, чем вызвала ужасную панику. Части французских войск на северном берегу реки были также захвачены совершенно врасплох и, несмотря на то, что на их стороне был зна-

чительный перевес в силах, бросились в паническом бегстве через мост. Пехота и всадники густо толпились на мосту, который, к тому же, был преждевременно взорван. Эта катастрофа и меткий огонь самокатной роты привели к полному уничтожению французских частей. Большинство их нашло ужасную смерть в волнах реки, многие были застрелены во время бегства, остаток (1 рота) был захвачен в плен на северном берегу реки.

После этого успешного боя самокатная рота немедленно направилась для выполнения основной задачи — переправы через Марну. Она продвинулась к Шато-Тьери и там переправилась через реку.

Этот бой 1-й самокатной роты гвардейского стрелкового батальона ясно доказывает, какую большую пользу можно извлечь из правильного и решительно примененного самокатного соединения даже при действиях против превосходящего в силах противника.

Преследование противника самокатчиками нашло применение в других боевых эпизодах, а именно: германскими самокатчиками на Востоке — в 1914 г. под Гумбиненом и Эйдкуненом (причем самокаты зачастую оставлялись сзади на удалении до 5 км); на Западе — 6 сентября 1914 г. двумя самокатными отделениями и пятью эскадронами X резервного корпуса через Эстерней; двумя самокатными ротами с конницей, орудиями и саперами (гвардейского корпуса) против Сены в тот же день; самокатным батальоном гвардейской кавалерийской дивизии против Ля-Бассе и Бетюн в октябре 1914 г.; в Валахии в 1916 г., где особенно интересны бои при преследовании противника 1-й самокатной германской бригадой в соединении с австрийской группой полковника ф.-Шиво, между Черна и Альт; в Венеции в 1918 г., где для занятия районов, очищенных австро-венгерской армией, итальянцами использовались группы конницы, бронемашин с пулеметами и самокатчики, особенно в составе кавалерийских корпусов; 9 сентября 1914 г. преследующие французы переправились через р. Марну раньше всего самокатными частями 10-й кавалерийской дивизии.

Задача быстро захватить важные в тактическом отношении местные предметы, чтобы этим облегчить подход и развертывание главных сил, часто поручалась самокатным соединениям.

Так, 14 августа 1914 г. Ассесе было занято до подхода

противника 2 германскими эскадронами, 1 самокатной ротой и 2 орудиями; 30 августа германская самокатная рота вместе со всадниками предупредила, благодаря своевременному появлению, подрыв моста через р. Уазу у Рибекур, чем обеспечивалась возможность для кавалерийского корпуса ф.-Рихтхофена беспрепятственно переправиться через реку; подобно этому в 1914 г. на востоке подоспевшими самокатчиками был спасен уже горевший мост через р. Ниду Мотковиц; обеспечен мост через р. Чарна, благодаря захвату высот севернее Моравиц (у Кельцы); своевременно захвачены для переправы мост у Косульца и Колы и три переправы через р. Бзуру у Алексадрова. 10-я французская самокатная группа в сентябре 1914 г. неоднократно применялась (например, у Варленкур) для облегчения развертывания кавалерийской дивизии.

Но не только отдельные важные местные предметы и пункты могут быть заняты самокатчиками раньше, чем каким-либо другим соединением, — самокатчики могут так же занимать большие участки фронта и удерживать их до момента подхода главных сил.

Во время боев на р. Эн в 1914 г. на долю германского самокатного батальона, состоящего из 5 рот, выпала задача удерживать район Черни, южнее Лаон, от 14 до 23 сентября.

Бой у Хален в 1914 г. является примером использования бельгийских самокатчиков. Генерал де-Витте (бельгийская кавалерийская дивизия) получил задачу задержать противника на линии Гетте-Демер. Для этой цели он занял Диест самокатной ротой саперов, Цельк — одним эскадроном и 2 самокатными взводами, Хален, — 1 самокатной ротой и 2 самокатными взводами, Гет-Бетц — 1 эскадроном, Будиген — 1 эскадроном и Дриц — 1 самокатным взводом. За этим фронтом обороны он сосредоточил в Лохберген, в качестве ударного резерва, 13 эскадронов конницы, 3 батареи и 1 самокатную роту с пулеметными взводами. Перебрасываемая к Лохбергу 4-я бельгийская бригада (спешившая на поддержку) была еще в 21 км от него, когда самокатчики 7-го и 9-го германских егерских батальонов, в качестве головного охранения кавалерийского корпуса Марвица, уже начали бой с бельгийскими силами. Так как следующая за самокатчиками германская пехота запаздывала, германские самокатчики задерживались бельгийцами в течение 7 часов.

Хороший пример использования самокатчиков

совместно с конницей для разведки дает австро-венгерская армия.

2 драгунских эскадрона 7-й кавалерийской дивизии австро-венгерской армии, которая уже с первых дней войны вела стратегическую разведку западнее Вислы, и самокатная рота 24-го фельдъегерского батальона образовали разведывательное соединение, которое должно было разведывать в направлении Кельц.

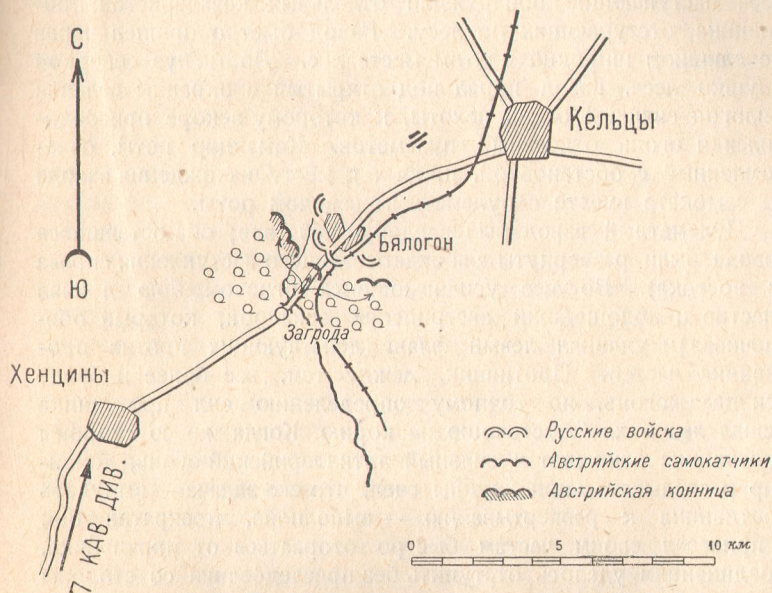


Схема 2. Боевая разведка 7 австрийской кавалерийской дивизии района Кельцы 13 августа 1914 г.

Всадники и самокатчики двигались по большой дороге от Мехова (Краков) к Кельцам, чтобы установить нахождение предполагаемой там кавалерийской дивизии противника. 13 августа передовые самокатчики на высотах у Хенцины натолкнулись на кавалеристов противника. (См. схему 2.)

Кавалеристы сделали несколько выстрелов и немедленно стали отходить по дороге на север. Следовавший за ними разведывательный дозор донес, что Загороды не заняты про-

тивником, а дороги и дефиле непосредственно к северу от Загород заняты противником.

Командир самокатной роты немедленно по вступлении в Загород выделил один взвод для атаки. Этот взвод был вынужден перейти под огнем противника мост севернее Загород, развернулся затем по обеим сторонам дороги и продвинулся одним махом, несмотря на огонь, до леса, так как противник нигде ближе не был обнаружен. Шагах в 100 от опушки леса наступающие обнаружили отдельных кавалеристов противника, отступающих по лесу. Взвод быстро прошел через не слишком широкий в этом месте лес. Достигнув северной опушки леса, взвод попал под открытый с окраины селения Бялогон сильный огонь пехоты, к которому вскоре присоединился и огонь отдельных пулеметов. Командир роты, ознакомленный с обстановкой, прибыл к месту нахождения взвода на самокате вместе с пулеметным взводом роты.

Пулеметный взвод был введен в действие; оба оставшихся взвода были развернуты для охватывающего наступления справа (с востока). Во все усиливающемся огневом бою принял участие и подошедший австрийский эскадрон, который обеспечивал и удлинял левый фланг действующих против противника частей. Противник, между тем, все более и более усиливал огонь, но точному определению сил противника мешал лес и хлеба, стоящие на корню. Когда же со стороны противника открылся и сильный артиллерийский огонь, командир разведывательной группы счел, что его задача — вынудить противника к развертыванию — выполнена, прекратил бой и приказал своим частям быстро оторваться от противника. Соединениям удалось отступить без преследования со стороны противника и достигнуть высот севернее Хенцины под прикрытием отдельных дозоров, остававшихся в районе боя.

По поводу отступления самокатной роты и отрыва ее от противника следует заметить, что вначале отступили те взводы, самокаты которых находились в большем удалении, в то время как пулеметный взвод и прикрывающие его части продолжали бой с противником и затем, пользуясь самокатами, быстро присоединились к отступившим частям.

15 августа главные силы самокатных батальонов австрийской армии, охранявшие ночью 7-й кавалерийской дивизии получили задачу произвести разведку из Кие. Самокатчики скоро натолкнулись на передовое охранение русской конницы,

которое они удачно рассеяли решительным огневым нападением у моста через р. Ниду в районе Маровиц. Русские отошли без дорог на Кельцы, причем в продолжении всего отступления, как только они возвращались на дороги, их настигали преследующие самокатчики; наконец, продвинувшиеся вперед самокатчики обогнали их и оттеснили от Келец. Самокатный батальон продолжал свою разведку и за Кельцами.

Образование смешанных разведывательных соединений, как указано в предыдущем примере, широко практиковалось еще 1914 году. Часто самокатчикам и кавалеристам придавали еще радиостанцию, — например, при разведке гвардейской кавалерийской дивизии против Намюр-Динан 8 августа 1914 г. и в других случаях.

В 1914 г. в бою у Лиманова-Лапанов в самый критический момент у Ст.-Санден, где был большой прорыв и куда противник хотел бросить целый корпус, в распоряжении австрийского командования, в качестве *последнего резерва*, был самокатный батальон, который мог еще во-время поспеть к месту прорыва. Конница была брошена навстречу противнику, уже наступающему на Забжеж, но прорыв все еще не был закрыт. Самокатный батальон был поднят ночью по тревоге, отправлен по железной дороге в Неймаркт и оттуда выслан на Забреж, чтобы ударить противнику в тыл. 11 декабря 1914 г. (поворотный момент в этом бою был в ночь на 12 декабря) самокатчики получили приказ направиться из Забрежа в направлении к Ляцко, Лячки и задержать наседающего противника. (См. схему 3.)

Рота передового охранения самокатчиков подошла на 2 км к местечку Ляцко, расположила здесь на позиции пулеметный взвод и одним взводом начала наступление; два других взвода здесь ожидали противника в полной боевой готовности. Увидя наступающие цепи и почувствовав действие огня пулеметного взвода, противник быстро освободил занимаемые им позиции. Пока передовая рота, развернутая для пешего боя, собиралась у самокатов, командир батальона двинул 2-ю роту на самокатах для немедленного преследования противника. Преследование происходило 11 декабря до темноты и продолжалось 12 декабря.

Во время боя продвижение частей было следующим. Справа и слева вдоль долины (по направлению к высотам) двигались в боевом порядке в пешем строю по одной роте. Две осталь-

ные роты двигались, как резерв, по дороге и везли с собой перекатами самокаты всего батальона. Когда передовые роты донесли, что высоты не заняты противником, две роты, находящиеся при самокатах, не теряя времени были брошены для преследования противника; передовые роты в это время возвращались к своим самокатам и затем последовали за остальными.

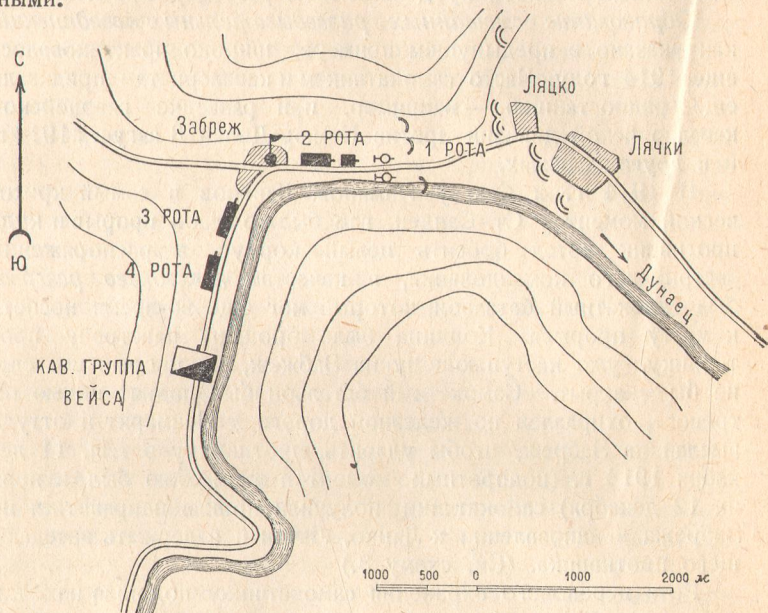


Схема 3. Австрийский самокатный батальон в качестве подвижного резерва в бою у Лимановы-Лапанов 11 и 12 декабря 1914 г.

Как у Лимановы опасный прорыв был успешно прикрыт самокатными частями, так и в других случаях самокатные части часто применялись в качестве резерва на угрожаемых направлениях.

В бою германской кавалерийской бригады у Кьерчи 16 сентября 1914 г. одна самокатная рота являлась *последним резервом*. При „беге к морю“ мы постоянно видим, как самокатчики бросаются для противодействия продвижению противника; так было при Мирамон во II кавалерийском корпусе 28 сентября при Ашии-Ле-Гран с 7-й кавалерийской дивизией,

у Гренау 15 октября с 9-й кавлерийской дивизией, причем самокатчики прикрывали артиллерию дивизии от наступающего противника.

На востоке 2-я самокатная германская бригада в августе 1916 г. наступает на Пантирский перевал. В Румынии в 1916 г. IX армия образовала самокатный резерв.

Итальянцы в 1916 г. бросили навстречу наступающим австро-венгерским частям (на Цезара-Меата) своих самокатчиков — Берсалиеров — в качестве последнего резерва. 73-м австрийским пехотным полком эти самокатчики были захвачены в плен вместе со всем самокатным парком. Во время июньского боя на Пиаве (1918 г.) каждый итальянский корпус имел, в качестве подвижного резерва при действиях на открытой местности, по 3 самокатных батальона. В австро-венгерских войсках было 3 самокатных батальона, которые были использованы для развития начального успеха.

Наконец, при *охране границ* (в Семиградье) самокатные соединения представляли собой подвижные резервы, которые, например, при Шверценбахе 31 октября 1921 г. предотвратили проникновение противника быстрым появлением на угрожаемом направлении.

Французские самокатчики также были неоднократно использованы в составе кавалерийских дивизий на Западе в 1914 г. Особенно поучительны бои 5-й французской самокатной группы 8 и 9 августа.

Во время марша конницы на Бюиссонвиль самокатчики выставили неподвижное боковое охранение при Жемель. Подобным же образом самокатчики охраняют конницу во время всего марша до моста на Пульсэр. При отступлении конницы самокатчики остались в арьергарде. В районе Эрбэ самокатчики удерживали переправы через Урт, чтобы обеспечить отдых конницы. В продолжение двух дней самокатчики попеременно были в *авангарде, боковом охранении и арьергарде, в разведывательных соединениях и передовых заставах* и, наконец, в течение дня и ночи прошли 140 км. 8 и 9 сентября 1914 г. французские самокатчики в лесах Вилле-Котере сделали удачный налет на германскую автомобильную колонну с огнеприпасами, сопровождаемую самокатчиками. 20 сентября они повторили подобный налет на дорогу Камбре — С.-Кэнтэн.

Очень часто самокатные соединения выполняли задачи

охранения — не только в качестве авангарда, арьергарда и флангового охранения, но также и в качестве особых боевых групп.

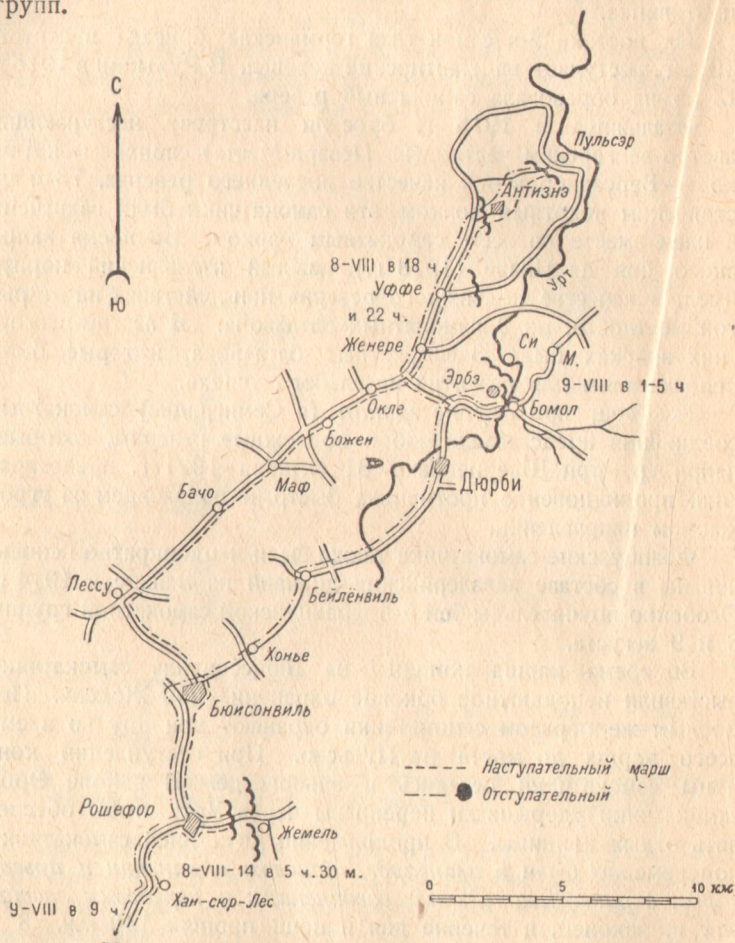


Схема 4. Бои 5-й французской самокатной группы в качестве авангарда, флангового охранения и арьергарда кавалерийской дивизии 8 и 9 августа 1914 г. Всего пройдено 140 км.

Германские самокатчики с гвардейскими кирасирами и 2 батареями с 16 по 19 августа 1914 г. у Порнод являлись флан-

госым прикрытием кавалерийского корпуса Рихтенгофа. 31 августа самокатчики прикрывали у Лонгейль переправу германской 4-й кавалерийской дивизии через р. Уазу, а 8 сентября 1914 г. вместе с одним батальоном *прикрывали* у Мари-Лиси правое *крыло* кавалерийского корпуса Марвица, обороняющего линию р. Марны. Примером действий в качестве *арьергарда* могут служить действия французских самокатчиков (10-й группы) 24 сентября 1914 г. у Перон-Берни, где они отступали на трех участках и боем за местные предметы облегчили новую группировку пехоты у Фермандовиль. Немецкий арьергард из самокатчиков, гусар и пехоты удерживал 8 и 9 сентября предмостные укрепления у Шато-Тьерри. При отступательных боях в Албании (Охридазе, 12 сентября 1917 г.) в качестве арьергарда австрийских частей участвовали: 20-я горная бригада и 2 самокатные роты, 1 саперно-самокатная рота и горные батареи. 1 ноября 1918 г. самокатный батальон гонведа прикрывал отступление II корпуса у Пизано. В качестве *тыльного прикрытия* гвардейской кавалерийской дивизии, на которую было произведено нападение противника, у Лейли (1 сентября 1914 г.), вели бой самокатчики и 2 батареи. Через некоторое время, а именно 11 сентября, выдвинутая вперед 1-я самокатная рота гвардейского стрелкового батальона являлась *арьергардом* отступающей 5-й кавалерийской дивизии. Французская дивизия *зуавов* произвела нападение на фланг, и самокатчики, развернувшись в направлении угрожаемого фланга, задерживали противника до тех пор, пока кавалерийской дивизии не была обеспечена безопасность. Перед концом боя все самокаты половиной личного состава были перенесены под огнем противника по пахоте в укрытие, и лишь оттуда продолжалось дальнейшее движение на самокатах. Благодаря скорости движения, роте удалось после удачного решения задачи боем очень быстро опять вернуться к выполнению задач арьергарда.

Из особых боевых действий следует, кроме того, отметить следующее:

Разрушение железнодорожной линии Гент-Куртей на узловом пункте у Варегхем 6 октября 1914 г. силами соединения в составе 1 эскадрона, 1 самокатной роты, 2 батарей и 1 радио-станции. Эта группа была выделена баварской кавалерийской дивизией для решения частной задачи по подрыву железнодорожной линии.

Взрыв моста через реку Шельду у Орруар (в тот же день), выполненный конницей, усиленной 1 самокатной ротой, 1 кавалерийским саперным отделением и 1 батареей 3-й германской кавалерийской дивизии.

Несение службы завесы при отходе армии ф.-Клука. Для несения службы завесы была выделена 9-я кавалерийская дивизия с 1 самокатным батальоном (у Розуа 6 сентября 1914 г.); образование 2-й французской самокатной группой 8 сентября 1914 г. „подвижного заграждения“ перед фронтом противника поочередным занятием различных пунктов, чем должна была быть введена в заблуждение пехота; применение самокатных соединений в 1917 г. для завесы при отходе германских частей на позиции Зигфрида.

Окружение арьергарда 2-й итальянской бригады конницей и самокатчиками у Фиашетти 30 октября 1918 г.

В то время как конница связывала противника у Кол-Де-Фер и затем с фронта у Иль-Солле, самокатчики и всадники совершили обход с севера и достигли, таким образом, моста у Фиашетти, который они захватили без сопротивления противника. Здесь мы имеем особенно типичный способ использования самокатной части.

Совместно с автоброневиками и автомобилями, вооруженными пулеметами, самокатные части применялись немцами в наступлении на лес у фон-Ниеп 13 апреля 1918 г. и французами при обороне Эдемолен 7 октября 1914 г. против авангарда баварской кавалерийской дивизии, состоящего из 1 эскадрона и 1 самокатного соединения. Итальянцы осенью 1918 г. также придали бронемшины самокатным батальонам, а именно 4 ноября 1918 г. в действиях против II австро-венгерского корпуса.

Летучая почта в 1914 году была организована германскими самокатчиками между армейским командованием в Кельцы и командованием кавалерийской дивизии в Воля-Яклова.

Все эти примеры подчеркивают многостороннее и успешное применение самокатных частей, особенно в *маневренной войне*.

Фактически деятельность самокатных частей была шире, использование их чаще; здесь приведены лишь наиболее характерные примеры их использования. Мы находим самокатчиков буквально на всех фронтах во все время войны 1914 — 1918 г.г.

На итальянском фронте при очень растянутых (со стороны австрийцев) участках особенно проявилась ценность *подвижного самокатного резерва* высшего командования.

Самокатчиков, всегда имевшихся (в небольшом количестве) в распоряжении командования, бросали на опасные участки, и всегда они поспевали во-время.

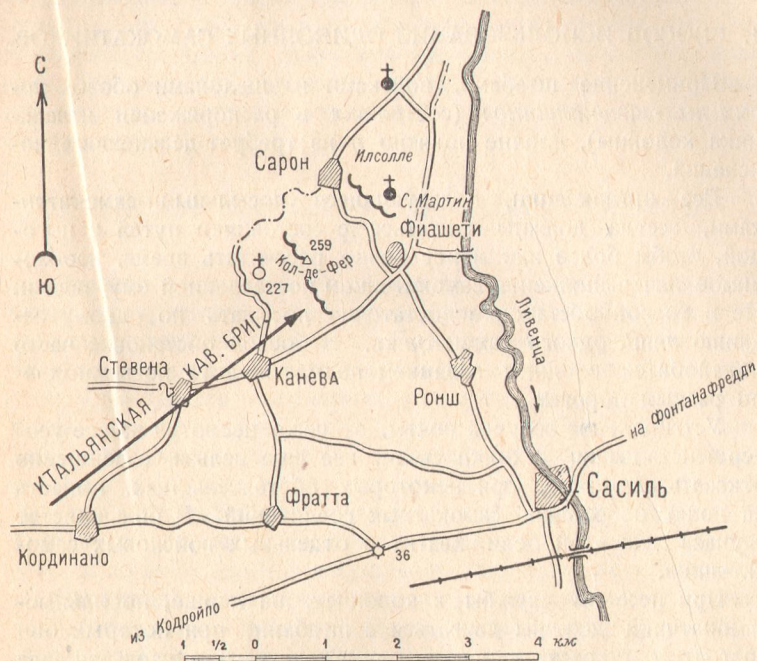


Схема 5. Самокатчики 2 итальянской кавалерийской бригады захватывают, обходя арьергард противника, мост у Фиашети 30 октября 1918 г.

Таким образом и позиционная война, в основном, не уменьшила значения и ценности самокатных частей; они должны были лишь правильно применяться. Когда французы после начала позиционной войны превратили своих самокатчиков в пехоту, они сделали этим грубую, впоследствии ими же осознанную ошибку.

III. ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ.

1. СПОСОБ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОДИНОЧНЫХ САМОКАТЧИКОВ.

Применение штабами, войсками и эшелонами обозов *посыльных-самокатчиков* (состоящих в распоряжении начальника колонны), вполне понятно и не требует дальнейших пояснений.

Все организации, пользующиеся посыльными-самокатчиками, всегда должны считаться с состоянием путей и погодой, чтобы более или менее точно рассчитать время, необходимое для выполнения самокатчиком поставленной ему задачи. Не в боевой обстановке достаточно посылать по одному заданию лишь одного самокатчика. В боевой обстановке часто понадобится с одним заданием посылать двух посыльных — по разным дорогам.

Установление летучей почты, от чего, несмотря на все усовершенствования техники связи, все еще нельзя совершенно отказаться, может, при некоторых обстоятельствах, выпасть на долю небольших самокатных соединений. В большинстве случаев для этой цели хватит и отдельных войсковых самокатчиков.

При несении службы в колоннах, на марше, посыльные-самокатчики должны двигаться с штабами, при которых они состоят, т. е. вести самокат в руках, так как длительная езда на самокате со скоростью движения пехоты слишком утомительна. Войска на марше должны оказывать посыльным-самокатчикам при исполнении последними своих обязанностей сильную помощь, освобождая для движения самокатчиков наилучшую часть дорог.

Боевые соединения самокатных частей применяются либо совершенно самостоятельно, в качестве, например, батальона самокатчиков (или группы из нескольких батальонов) — для выполнения определенных задач, доступных решению самокатных частей, либо в составе кавалерийского соединения, чтобы взять на себя решение некоторых задач, которые могут

быть поставлены коннице, тем самым облегчая последней выполнение других задач; наконец, самокатная часть может быть использована без самокатов, как пехота. Эта последняя возможность является исключением (позиционная война), с которым все-таки придется в будущем столкнуться. Если использование самокатной части как пехоты длится более или менее продолжительное время, то в этом случае самокатная часть должна быть снабжена всем тем, что нужно пехоте для боя, а именно: лошадьми, вьючными животными, повозками, приспособлениями для переноски легких пулеметов и т. п. Только при этих условиях самокатная часть сможет успешно решать пехотные задачи.

2. МЕСТО САМОКАТНЫХ ЧАСТЕЙ СРЕДИ ДРУГИХ РОДОВ ВОЙСК.

Самокатные соединения являются такой частью наземных войск, которая может быть использована на *наибольших удалениях* от ядра главных сил. Поэтому они могут давать командованию разведывательные данные или решать боевые задачи (принуждать противника к разворачиванию) уже тогда, когда ни один другой род войск не сможет этого сделать. Они могут также в критические моменты боя, даже находясь на большом удалении, все же своевременно поспеть для участия в действиях на решающем направлении, чего никто другой сделать не в состоянии. Наконец, они могут больше, чем какие-либо другие соединения, поразить *внезапностью*.

Самокатные соединения наиболее приспособлены для выигрыша времени, — либо своими действиями перед фронтом, с целью продлить время, необходимое командованию для принятия решения, либо быстрыми действиями в качестве последнего резерва.

Это, может быть, является ценнейшим свойством самокатных частей.

Своей способностью быстро двигаться, быстро преодолевать большие расстояния и открывать на самых удаленных расстояниях и в сравнительно короткое время заслуживающий достаточного внимания огонь — самокатные части превосходят части других родов войск.

В силу способности самокатных частей оторваться от противника и, пользуясь самокатами, быстро отойти — им могут

ставиться задачи, требующие более длительного соприкосновения и боя с противником, а также задачи требующие большего удаления от основного ядра сил. Большую ценность, особенно ночью, имеет бесшумное движение самокатной части и то, что самокатная часть в движении представляет собою для противника трудно поражаемую цель.

На марше самокатные части, благодаря сильному растягиванию в глубину особенно нечувствительны к воздушным нападениям. С точки зрения современных условий боя преимуществом может считаться также полное отсутствие в составе части лошадей.

Пехота на автомобилях никогда не может заменить собой самокатные части. Весьма затруднительная погрузка и разгрузка части, большой шум, а часто также пыль при движении машин, большая и, благодаря тесному скоплению людей, благоприятная цель для противника, полная беспомощность такой пехоты в пути, невозможность близко подъехать к противнику, зависимость машин от дорог (воронки от разрывов снарядов, повреждения пути, взрывы полотна шоссе), дробление соединений, лишение их лошадей и обозов и т. п. — являются весьма чувствительными недостатками всякой пехоты, посаженной на автомобили.

Конница и самокатчики не исключают друг друга; скорее они служат друг для друга наилучшей поддержкой и дополнением. Никогда нельзя ставить вопроса так: „или конница, или самокатчики“, потому что всегда нужны и конница и самокатчики.

Уже Наполеон писал: „Конница нуждается в придаче пехоты, которая способна всюду за ней следовать“. Этой цели служили его „роты вольтижеров“, которые должны были слиться с конницей в чередующемся выполнении задач.

Легкие (подвижные) пехотные батальоны, полевые егеря, пехота на автомобилях, ездящая пехота — встречаются в истории войсковой организации в составе конницы при таких условиях, при которых ныне применяются, главным образом, самокатные батальоны. Самокатчики являются, конечно, не только вспомогательным оружием конницы, но, наравне с другими задачами мы находим и эту.

Лошадь и самокат имеют каждый свои достоинства и недостатки. Самокат не нуждается в водопое, корме и конюшне, он всегда готов к поездке без седловки и взнуздывания. Он

не утомляется как лошадь. Уход за ним требует от ездока меньше усилий, чем уход за лошадыю. Самокат любит твердые дороги и движется без особых осложнений также по льду. Он гораздо дешевле лошади. Во время боя самокат может быть положен на землю и оставлен без наблюдения. Повреждения его огнем противника значат для него далеко не то, что ранения для лошади. Газовая защита самоката — излишня. Самокат меньше боится также и атак с воздуха.

К недостаткам самоката относятся: большая зависимость от состояния дорог (грязь, глубокий песок, снег при мягком вязком грунте) и от погоды, чувствительность ездока к встречному и боковому ветру, не всегда легкое подтягивание самокатов, когда спешенная часть ведет бой с противником.

Преодоление с самокатом небольших местных препятствий (изгородей, заборов, каменных стенок, рвов, ручьев) просто: самокат поднимается и переносится через препятствие. Всадник же имеет то преимущество, что он может вместе с лошадыю преодолеть реку, не пользуясь при этом вспомогательными перевозочными средствами; в поле, однако, необходимость в этом встретится редко. Как бы то ни было, всадник имеет большую тактическую подвижность благодаря более легкой возможности уйти от противника, не считаясь с дорогами.

Самокатная часть может всегда вводить в дело больше огнестрельного оружия, чем спешенная кавалерийская часть, так как при самокатах остается лишь небольшое число людей, в то время как в коннице по крайней мере четверть всех всадников должна остаться коноводами при конях. Самокатная часть гораздо больше способна немедленно завязать пехотный бой, чем конница.

В то время, когда конница решала задачи, главным образом, атакой в конном строю (господствовавшее до мировой войны мнение), роль приданной самокатной части была иной чем сегодня. В то время самокатчики, спешившись, должны были преодолевать сопротивление пехоты противника и, таким образом, открывать дорогу коннице. После мировой войны конница, благодаря своему вооружению и снаряжению, способна к самостоятельному проведению любого пехотного боя. Самокатчики, таким образом, используются уже с другими целями, а именно — там, где решающую роль смогут сыграть их преимущества в скорости движения.

В составе кавалерийского соединения самокатчики используются на хороших дорогах; на тех боевых участках, которые неудобны для самоката, — используются всадники. Самокатчики образуют авангард (иногда также охранение одного или обоих флангов), часть их двигается, в качестве резерва, за главными силами конницы в постоянной готовности к боевым действиям на больших удалениях. При удержании и обходе противника самокатчики и всадники последовательно сменяют друг друга в зависимости от условий местности.

При совместном наступлении самокатчики должны, посредством движения перекатами, соразмерять скорость своего движения со скоростью движения конницы.

Таким образом, следует установить, что всегда и везде будут возникать задачи, для решения которых потребуются *или* конница, *или* самокатные части, или же эти задачи смогут быть решены совместными действиями конницы и самокатчиков.

При *бронемашинах* (броневики, танки) самокатные части берут на себя, в зависимости от обстановки, разведку, охранение, обслуживание командования и связь. И в этой области мы видим также не взаимное вытеснение или замену, а как и раньше — целесообразное и полезное взаимное дополнение. Отдельные бронемшины представляют собой для высших соединений самокатных частей наиболее удобное оружие сопровождения (пулеметы и орудия).

3. ЗАДАЧИ САМОКАТНЫХ ЧАСТЕЙ.

Насколько части самокатных соединений можно использовать исключительно для службы связи, донесений и службы в колоннах, — было уже сказано выше. Ограничимся здесь лишь напоминанием, что такое использование самокатных частей все-таки остается исключением.

К боевым задачам относится *разведка* — как ближняя, так и дальняя. Применение авиации для целей разведки никоим образом не сделало ненужными в этом отношении конницу и самокатные части. При благоприятной погоде можно дальнюю разведку предоставить авиации, ближняя же разведка местности, сбор сведений о противнике и его расположении, а также захват пленных, определение сил передовых частей противника посредством постоянного соприкосновения, — может проводить-

ся лишь силами наземных войск путем стычек с противником. Самокатная часть может (благодаря своей способности быстро передвигаться) быстро собрать разведывательные данные и так же быстро передать эти сведения назад, при чем имеет значение также и проводимая одновременно разведка дорог.

Самокатному батальону следует назначать для разведки полосу не свыше 20 км в ширину.

Несение службы завесы. Применение самокатчиков весьма пригодно для организации завесы перед широким участком своих частей, или на флангах. Такой завесой можно скрыть не только сосредоточение значительных сил, но и отсутствие (за завесой) на данном участке фронта войск, например, в промежутках между соединениями. Самокатная часть может действительно обмануть противника: ее способность „быть всюду и нигде“, ее появление то тут, то там может оказывать серьезную поддержку собственному командованию и вводить противника в заблуждение.

Охранение. Во время движения самокатная часть особенно удобна для выделения ее в качестве авангарда, бокового охранения и арьергарда высших соединений. Выделяя подвижные и далеко вперед уходящие щупальцы, она может раньше чем другие наземные войска установить наличие противника в определенной зоне и донести об этом главным силам.

На отдыхе самокатные части с успехом применяются для *службы передового охранения*. Особенно удобно это при охранении кавалерийского соединения, потому что далекое выдвижение постов передового охранения и способность самокатной части быстро изготавиться к бою по тревоге может обеспечить коннице достаточно время для принятия боевой готовности и, таким образом, предохранить ее от внезапных нападений.

К задачам охранения следует отнести также *прикрытие* (тактическое прикрытие, сопровождение) *других частей, находящихся в движении*, как, например, конницы, артиллерии, бронемашин, пехоты на автомобилях, радиостанций, сапер, которым поставлены самостоятельные задачи; наконец сопровождение и охранение более крупных автомобильных транспортов.

Одними из главных задач самокатной части всегда будут *прикрытие открытых флангов* (удлинение последних), *заполнение промежутков и прикрытие отступления*. В последнем случае самокатчики могут гораздо дольше удерживать против-

ника, чем какие-либо другие арьергады, потому что, пользуясь самокатами, они могут, оторвавшись от противника, быстро преодолеть большие расстояния и быстро присоединиться к главным силам. Быстрота их движения облегчает отрыв от противника.

В маневренной войне часто понадобится также *прикрытие* частей, ведущих бой, *с тыла*, что может быть выполнено самокатчиками.

В наступлении на долю самокатчиков выпадает быстрое *занятие* выдвинутых далеко вперед важных местных предметов, узлов дорог, переправ, высот и т. п., своевременное занятие и удержание которых ценно в тактическом отношении. В этом случае, как и при *прикрытии* отступления, бой за местные предметы является рекомендуемым образом действий. При наступлении это необходимо для облегчения планомерного подхода главных сил, при отступлении — для того, чтобы обеспечить более спокойный отход главных сил.

Если в наступательном бою производится прорыв фронта противника, то самокатчиков применяют для *расширения прорыва* и использования успеха. Они должны возможно раньше перейти к преследованию, в котором, при правильном руководстве и управлении, они могут достигнуть весьма больших успехов. Небольшие самокатные соединения, смело наседавая на отступающего противника и нанося ему удары в спину, превращают поражение в бегство и панику. Конница, при преследовании ее самокатчиками попадает в особо неблагоприятные условия.

При возможности *охватить и окружить* противника самокатчики предназначаются, в силу их подвижности, для действий на крайних флангах охватывающих частей.

К задачам, которые могут встретиться при наступлении, относится также *малая война* на флангах и в тылу противника, к которой всегда следует стремиться, так как обычно такие действия имеют большое значение. Рука об руку с такими действиями идут действия (поиски) *с целью разрушения и уничтожения* железнодорожных путей, мостов, обозов противника, аэродромов и т. п.

Если противником оказывается сильное сопротивление в населенных пунктах и местных предметах, то рекомендуется для преодоления этих препятствий придавать самокатным частям бронемашину (танки).

В обороне задачами для самокатных частей являются:

Охранение границ, т. е. наблюдение, прикрытие и обеспечение границ (побережья). Своевременное установление активных намерений и попыток со стороны противника, задержка последнего в бою за местные предметы, отклонение противника в определенное желаемое направление, оборона важных пунктов.

Оборона рек неустанным наблюдением за берегами и отражение противника действиями подвижных резервов.

Охранение железных дорог на участках, подвергающихся опасности.

Оборона более легко удерживаемых участков фронта (реки, болота, гребни высот), чтобы освободить пехоту для атаки на других участках поля боя.

Преднамеренно-отступательные действия.

Особые задачи:

Оперативный резерв в маневренном и позиционном сражении, а также „последний резерв“, применяемый во всех критических случаях.

Противовоздушная оборона частей на марше путем применения противосамолетных пулеметных взводов самокатных частей,двигающихся вдоль линии марша перекатами и отражающих воздушные атаки противника.

Сопровождение обозов на беспокойных участках театра военных действий.

Полицейская служба на дорогах при усиленных передвижениях войск.

Наконец, о *применении самокатных частей в мирное время* следует сказать, что их очень хорошо можно использовать при всяких происшествиях благодаря их способности быстро прибыть на место происшествия, хотя следует оговориться, что применение их на самокатах в качестве вспомогательной части при подавлении беспорядков и волнений в населенных пунктах не может иметь места.

4. ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ САМОКАТНЫМИ СОЕДИНЕНИЯМИ.

а) Каждый командир, которому подчинены самокатные соединения, должен точно ознакомиться и усвоить *тактические и технические возможности* этого рода войск.

б) Прежде чем применить самокатную часть, необходимо

всегда оценить оперативную (*тактическую*) обстановку с точки зрения действий самокатной части, чтобы, вводя эту часть в дело, поставить ее в такие условия, при которых она могла бы развить наибольший успех. Расчленения самокатного соединения и сильного его дробления следует избегать. Изменения в задаче самокатной части, которая часто получает задания на несколько дней вперед с момента начала ею действий, в большинстве случаев невозможны. *Письменных приказов* брать с собой в бой нельзя, так как в приказах, касающихся действий именно самокатных частей, имеется много оперативных данных, и, если эти приказы попадут в руки противника, они могут послужить для него важным материалом. Самокатным соединениям во время выполнения ими задачи следует всегда обеспечивать большую свободу действий.

в) При применении самокатных частей следует постоянно учитывать, что *боевая мощь* тактических единиц самокатных соединений, в смысле упорства сопротивления и наличия боевых средств, меньше, чем у соответствующих единиц пехоты. Притом участки по фронту у тактических единиц гораздо шире при маневренных действиях, чем при позиционных; поэтому, применяя самокатные части, необходимо учитывать, что, в то время как мощность самокатного соединения (по сравнению с пехотой) уменьшается, фронт, на котором ему придется действовать, расширяется. Всегда надо стремиться использовать подвижность и скорость самокатной части таким образом, чтобы тактическая цель действий достигалась скорее маневром, чем непосредственно боем. Разделения отдельных рот следует избегать.

г) При всяком применении самокатных частей большую роль играет состояние дороги, погоды и время года. Применение самокатных частей без учета этих факторов может привести к большим потерям. *Быстрое освобождение наилучшей части дороги* для проезжающего самокатного соединения должно быть строго предписано всем войскам.

Лучше всего организовывать марш самокатного соединения так, чтобы оно по пути не встречало других колонн. Если на данном боевом участке в ближайшем будущем не предвидится возможности использовать имеющиеся самокатные части, необходимо их немедленно передать в распоряжение высшего командования.

д) Необходимо точно продумать, какие задачи падут на долю *конницы*, и какие-на долю *самокатных частей*. При этом надо учесть имеющуюся сеть дорог и характер действий на несколько дней вперед, чтобы избежать излишнего мотания частей. Удлинения пути при выполнении маршрута по хорошим дорогам не являются удлинениями, если более короткая дорога плоха.

е) Для каждой боевой задачи необходимо точнейшим образом установить порядок *подчинения* самокатных частей.

Если боевая задача дается непосредственно самокатной части, то все приданные ей средства (конница, артиллерия, саперы, бронемшины и т. п.), независимо от чина их командиров, поступают в распоряжение старшего офицера самокатного соединения и беспрекословно исполняют его распоряжения.

Если же самокатные соединения только помогают в выполнении задач какому-либо другому роду войск (охранение, наблюдение, служба завесы, разведка.), то они поступают в распоряжение этого другого рода войск, причем старшинство командиров самокатных соединений также не принимается во внимание. Такими задачами будут: поддержка конницы, ведущей разведку, охранение конницы на отдыхе, сопровождение и прикрытие пехоты, перевозимой на автомобилях, танков, саперных частей (при производстве ими работ по разрушению), охрана артиллерийских групп и т. п.

ж) При более крупных боевых операциях решающее значение приобретает *питание* самокатных соединений *огнеприпасами*. Огнеприпасов, перевозимых на самокате, хватает лишь на короткие боевые действия. По большей части открытое положение самокатчиков, ведущих бой, исключает достаточно полное использование, в качестве средства подвоза огнеприпасов, автомобилей или мотоциклов. Легких ручных повозок или вьючных животных в распоряжении самокатных частей нет.

з) Использование самокатной части, *как пехоты*, при котором бойцы надолго (недели и месяцы) разлучаются с самокатами, может допускаться лишь в исключительных случаях. В этих случаях самокатную часть следует снабжать всем недостающим пехотным имуществом.

и) Всегда надо верно улавливать момент, когда самокатчики, после выполнения поставленной задачи, должны оторваться от противника и собраться, прежде чем приступить к

дальнейшим действиям. Этот *сбор*, хотя и на короткое время, облегчает желательное зачастую возобновление прерванного движения вперед, а также дает возможность пополнить огнеприпасы, чем повышается боеспособность части.

к) *Самокатные части* лучше всего применять для коротких отдельных боевых эпизодов, ставя им четкие и точно очерченные задачи. Используемые таким образом, они всегда сумеют доказать свою равноценность другим родам войск.