

БИБЛИОТЕКА
ИНОСТРАННОЙ
ВОЕННОЙ
ЛИТЕРАТУРЫ

ТАИС И РЕГЕЛЕ

САМОКАТНЫЕ ЧАСТИ

ПО ОПЫТУ
ВОЙНЫ
1914-1918 гг.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1928



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

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

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. Позелонное 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. Рылский, „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...“

Этими 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 едущей 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 военнo-научной 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 десятиков 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

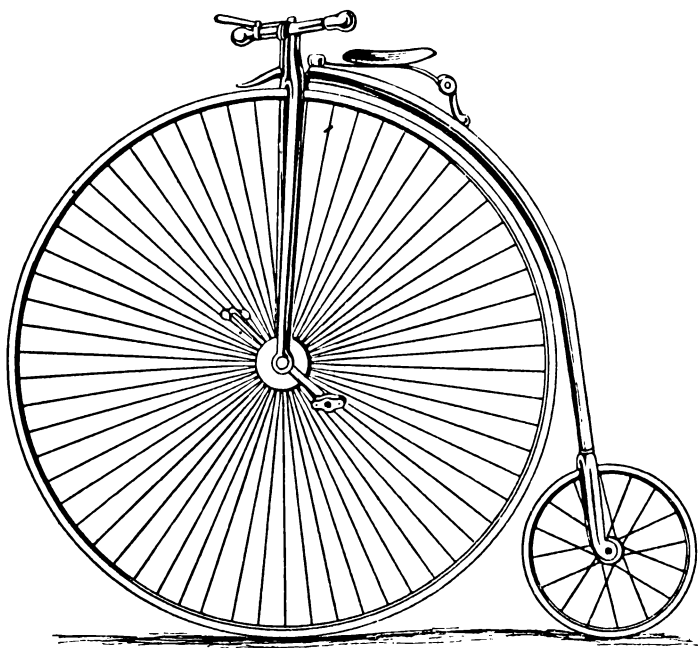


Рис. 2. Самокат типа „Паук“.

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.

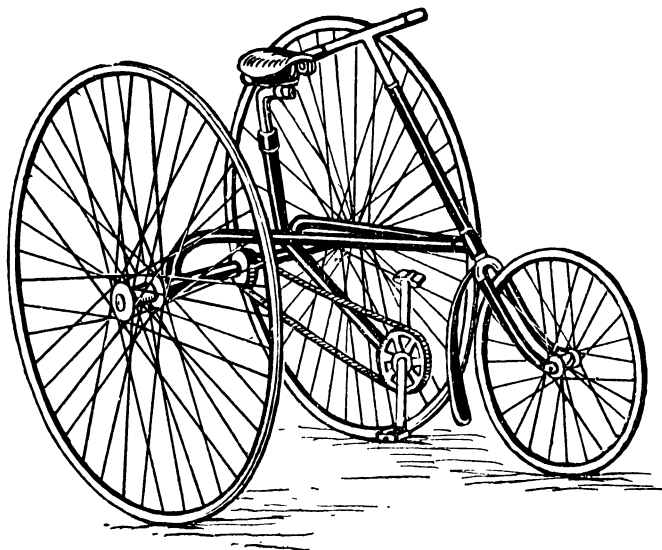


Рис. 3. Трехколесный самокат.

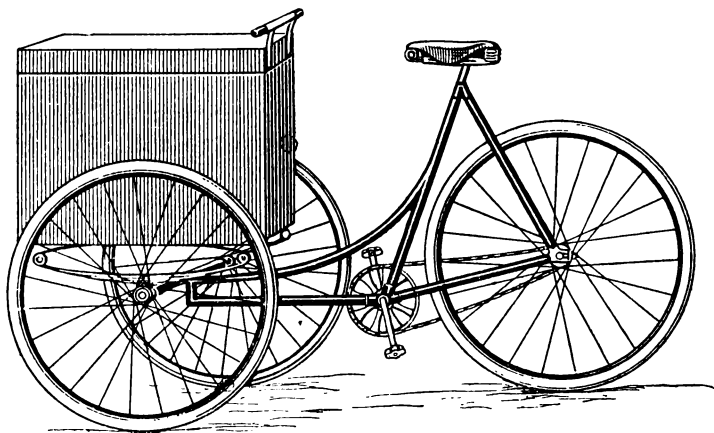


Рис. 4. Трехколесный самокат для перевозки груза.

Самокатные части.

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-

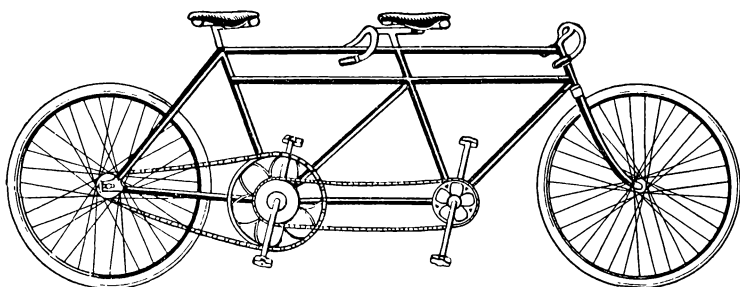


Рис. 5. Тандем двухместный.

ломке выводятся из строя сразу две единицы, что с военной точки зрения невыгодно. Выход из строя отдельных людей требует постоянной смены ездовых 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.*

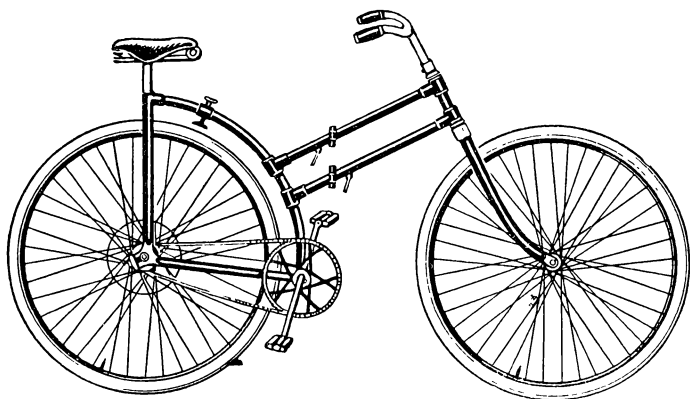


Рис. 6. Складной самокат системы Жерара.

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 издали 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 старее 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 мотоциклистов, 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 высококачественного 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

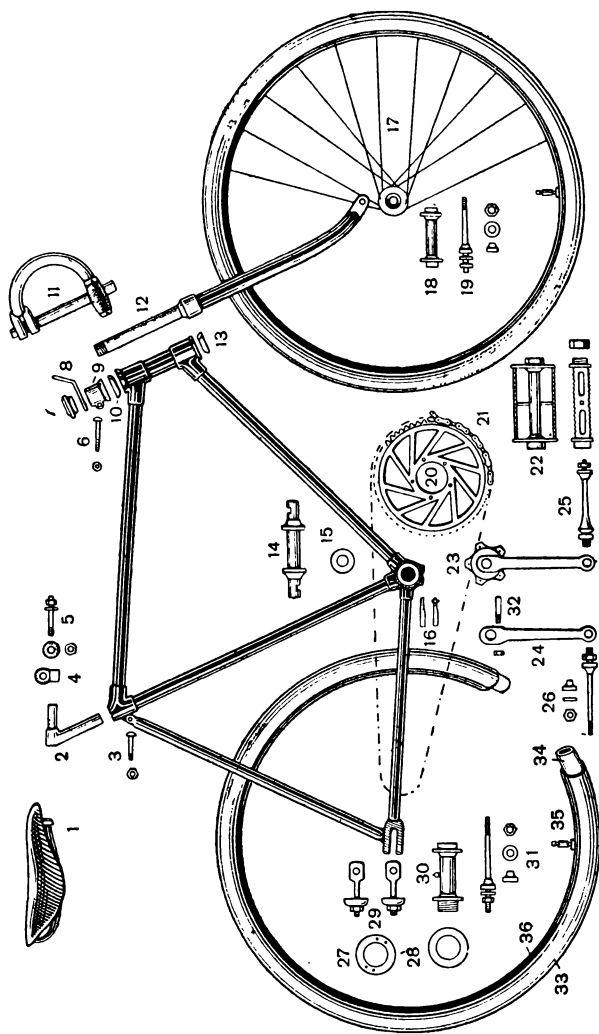


Рис. 8. 1—Седло самоката, 2—седельный крюк, 3—болт для крепления седельного крюка в раме, 4—замок для седла, 5—болт для крепления седла, 6—болт рулевого хомутка, 7—контрагайка, 8—фонарный крюк, 9—хомутки (рулевый), 10—головочная чашка (верхняя), 11—руль, 12—передняя вилка, 13—головочная чашка (нижняя), 14—ось каретки, 15—чашка каретки, 16—болты для скрепления чашек, 17—спицы, 18—передняя втулка, 19—передняя ось тун (левый), шайбой и конусом, 20—средняя (большая) шестерня, 21—цепь, 22—педали, 23—шатун (правый), 24—шатун (левый), 25—педали, 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 ездок, 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. Неважно, 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 ездок 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 (Стирра) — 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 проволочной 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 перво-классной 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, запрещающих военнотружущим 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 шести 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 возрастало 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 забыт 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-

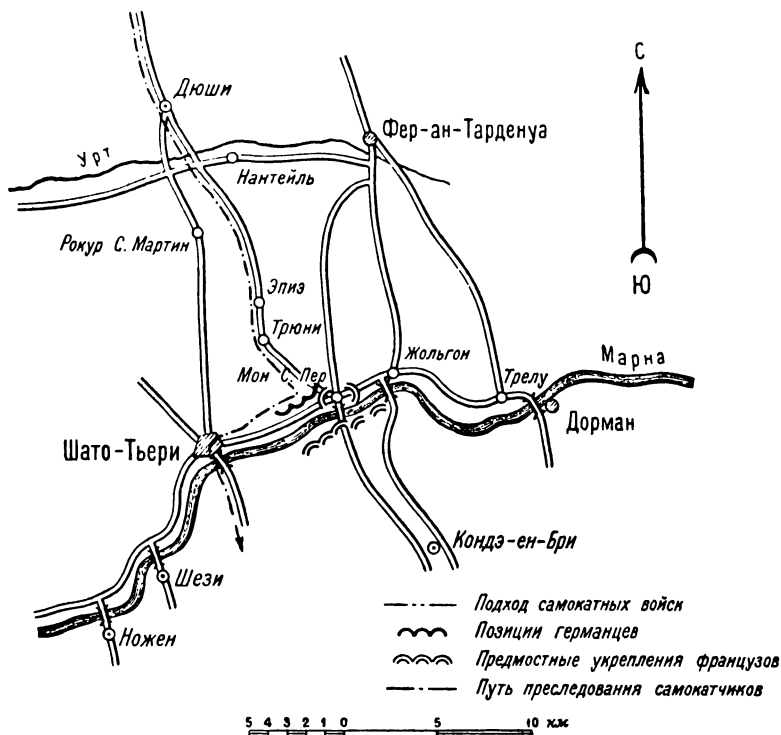


Схема 1. 1-я Самокатная рота германского гвардейского батальона в качестве преследующего авангарда 5-й кавалерийской дивизии у Мон-С.-Пер и Шато-Тьери.

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-Тьерри 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, бронемашины 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.

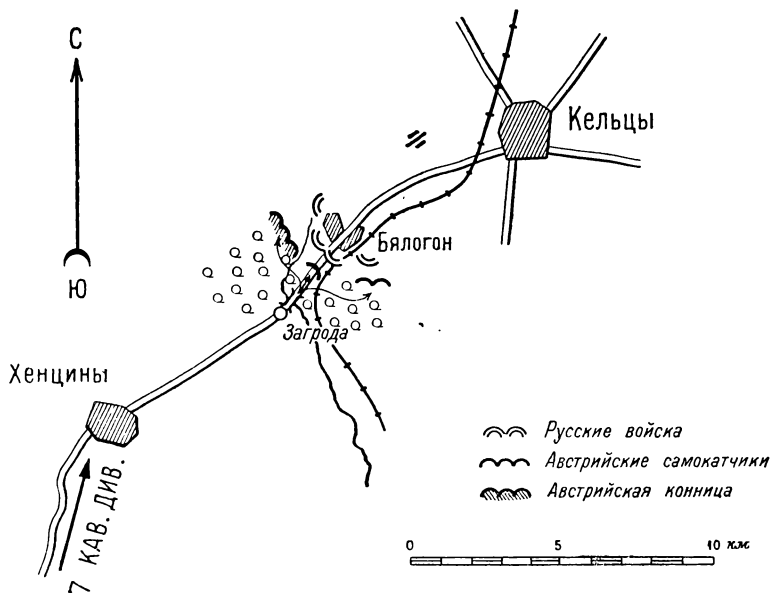


Схема 2. Боевая разведка 7 австрийской кавалерийской дивизии района Кельцы 13 августа 1914 г.

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 Загроды не заняты про-

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

Командир самокатной роты немедленно по вступлении в Загроды выделил один взвод для атаки. Этот взвод был вынужден перейти под огнем противника мост севернее Загрод, 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, оставшихся 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 ночлег 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.

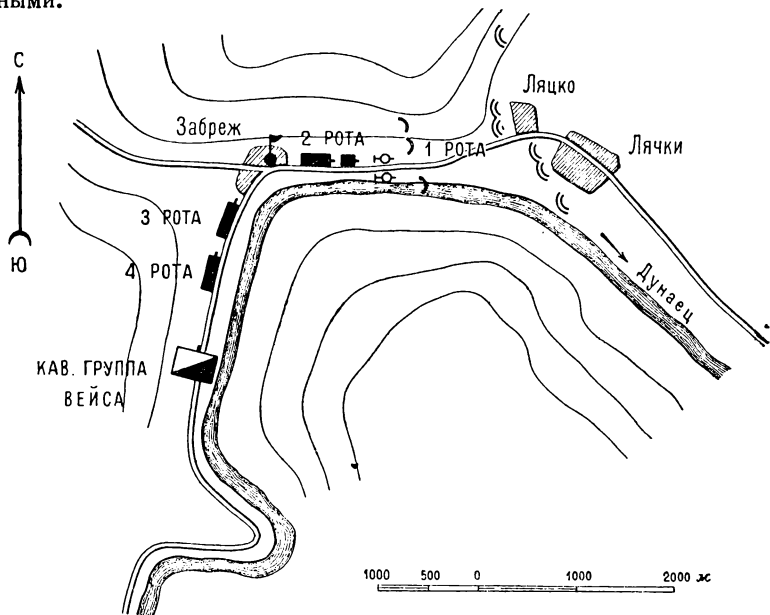


Схема 3. Австрийский самокатный батальон в качестве подвижного резерва в бою у Лимановы-Лапанов 11 и 12 декабря 1914 г.

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 Аши-ле-Гран с 7-й кавалерийской дивизией,

у Гренау 15 октября с 9-й кавалерийской 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

гсвым 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-Тьери. 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.

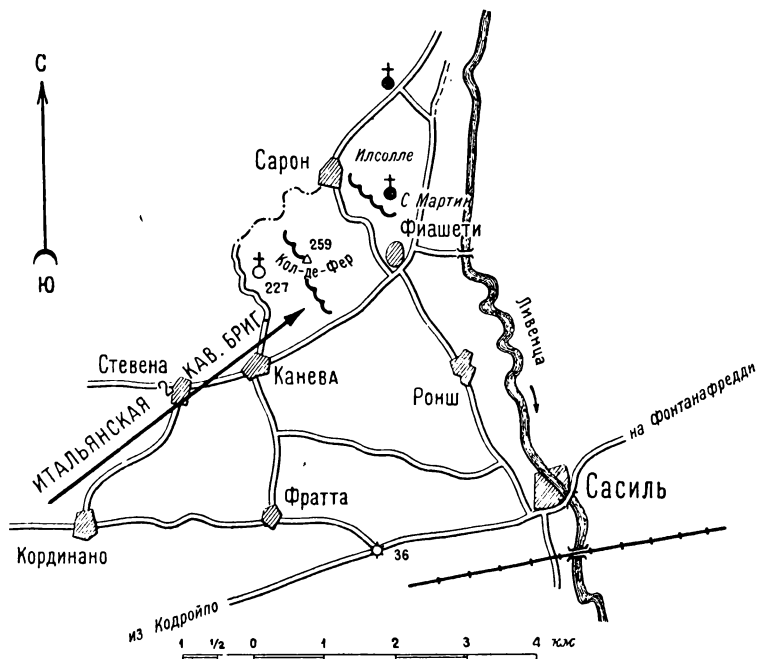


Схема 5. Самокатчики 2 итальянской кавалерийской бригады захватывают, обходя арьергард противника, мост у Фиашети 30 октября 1918 г.

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 посильную помощь, освобождая для движения самокатчиков наилучшую часть дороги.

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 развертыванию) 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 бронемашины представляют собой для высших соединений самокатных частей наиболее удобное оружие сопровождения (пулеметы и орудия).

3. ЗАДАЧИ САМОКАТНЫХ ЧАСТЕЙ.

Несколько 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 изготовиться 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 прикритии 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, бронемашинны 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 выючных 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.

IV. ОРГАНИЗАЦИЯ.

1. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К САМОКАТЧИКУ.

Требования, которые надо предъявлять к бойцу-самокатчику, определяются своеобразностью его использования. К ним относятся; более высокая тактическая сознательность, способность быстро схватывать и оценивать обстановку, способность быстро принимать решение, умение хорошо ориентироваться на местности, самостоятельность, ответственность и хладнокровие в решениях, которые постоянно будут требоваться в связи с изменением обстановки, умение оценивать обстановку в целом и наблюдать на далекие расстояния, наконец — совершенно исключительная любовь к своему делу, которое связано с чрезвычайным напряжением сил и большими лишениями.

Эти требования относятся не только к командирам различных степеней, но также и к каждому бойцу, поведение которого, как самокатчика, может иметь весьма большое значение для действий всей части.

Каждый боец самокатного соединения, как самокатчик, должен обладать очень хорошим зрением, здоровым сердцем и сильными легкими. Что касается роста, то люди среднего и малого роста более пригодны к службе самокатчиков; например, в шведской армии установлен для самокатчиков рост до 153 см, в то время как во всех других армиях этот рост считается уже негодным для службы в армии. Вес не должен превышать 70-75 кг. Искусные физкультурники (спортсмены) всегда будут иметь преимущество для несения самокатной службы.

Раньше требования, предъявляемые к самокатчикам, были весьма ограниченными. В 1891 г. в Швейцарии принимали в самокатные части лишь таких солдат, которые не были годны для службы ни в одном другом роде войск. Конечно, в то время учитывалось использование самокатчиков лишь для службы связи и передачи донесений за линией фронта.

2. ПОСЫЛЬНЫЙ-САМОКАТЧИК.

Все войсковые соединения, начиная с низших, должны иметь посыльных-самокатчиков. Эти посыльные-самокатчики имеют задачей доставку приказов, донесений и т. п., подерживание связи между частью и старшим начальником или соседями в тех случаях, когда связь техническими средствами невозможна или она неисправна. В низшем соединении достаточно одного самокатчика, в штабах небольших соединений трех, в полковых штабах — шести самокатчиков.

Эти посыльные-самокатчики, поскольку они принадлежат войсковым соединениям и штабам, будут комплектоваться из них, а полный курс обучения самокатчика-посыльного проходить при самокатных батальонах. Они постоянно числятся за своими войсковыми соединениями.

Посыльные-мотоциклисты и самокатчики штабов бригад и выше (пехотных и артиллерийских начальников) берутся из тех самокатных частей, которые в мирное и военное время входят в состав данного высшего соединения. Каждый штаб корпуса получает в военное время один взвод посыльных-мотоциклистов и один взвод посыльных-самокатчиков.

Точно такие же взводы, полувзводы и группы придаются штабам дивизий, кавалерийским соединениям, особым более крупным армейским группам различных родов войск и начальникам этапных пунктов.

Благодаря такой организации, широко обслуживающей все штабы и соединения посыльными-самокатчиками, не имеет места вредное зачастую дробление самокатных соединений для этого рода службы.

В состав дивизии современной организации будет входить таким образом, в круглых числах, до 200 посыльных-самокатчиков и 60 посыльных-мотоциклистов.

3. САМОКАТНЫЕ ЧАСТИ.

При организации самокатной части необходимо иметь в виду три важных фактора:

а) Достижение соответствующей огневой силы, с сохранением при этом большой подвижности, путем ограничения числа людей.

б) Для облегчения тактического использования огневая

мощь (в пешем бою) должна соответствовать огневой мощи какой-нибудь определенной пехотной единицы.

в) Снабжение достаточным количеством саперных средств и средств связи, дабы были возможны самостоятельные действия.

Наиболее соответствующей организацией для самокатного соединения, зачастую называемого „егерями-самокатчиками“, является батальон в составе штаба, саперного и связного отделений, трех самокатных рот, одной пулеметной роты и обоза на автомобилях.

Самокатная рота расчленяется на штабную группу (фельдфебель и хозяйственный унтер-офицер, посыльные писаря, повар, сапожник, портной, механик, мотористы, санитары, оружейный мастер—17 ч.) и 4 взвода. В первом взводе—2 стрелковые группы (4 унтер-офицера и 16 бойцов): в остальных трех взводах в каждом по одной стрелковой и одной пулеметной группе (каждая 4 унтер-офицера и 10—18 бойцов). В каждом взводе по 1 посыльному. Всего в роте 5 офицеров и 107 чинов.

При выборе типа машин необходимо учитывать подъемную способность мостов военного времени, так как самокатная часть в большинстве случаев должна пользоваться простейшими временными устройствами для перехода через реки и т. п.

Самокатная пулеметная рота имеет на вооружении 8 пулеметов. В ее состав входят 4 взвода по две пулеметных группы каждый (4 унтер-офицера и 20 бойцов), 4 посыльных (по одному на каждый взвод) и штабная группа из 19 чинов. Итого: 5 офицеров и 119 чинов.

Таким образом, стрелковая группа состоит из 2 унтер-офицеров и 8 бойцов; пулеметная группа—из 2 офицеров и 10 бойцов.

Сила и состав всех остальных частей батальона легко определяется по его ядру—четырем ротам.

Обслуживающий персонал штабного взвода и обоза, так же как и саперного взвода и взвода связи, в хозяйственном отношении представляют единое целое.

Придача *минометов* не является целесообразной.

По поводу вышеприведенных цифровых организационных данных следует еще заметить следующее;

Для *нижших подразделений* самокатных частей наименьшим числом чинов является, приблизительно, 100 (Англия, 1913 г.),

ШТАТ САМОКАТНО

	Штаб и штабной взвод.	Взвод связи.	Сапер- ный взвод.	1-я рота.	2-я рота.
Командиры (офицеры) . .	1	1	1	1	1
Адъютанты	2	—	—	—	—
Офицеры	—	—	—	4	4
Унтер-офицеры	—	7	6	16	16
Завхоз (офицер)	1	—	—	—	—
Помощники завхоза (ун- тер-офицеры)	1	—	—	1	1
Казначей (офицер)	1	—	—	—	—
Врачи	2	—	—	—	—
Фельдшера (унтер-офице- ры)	1	—	—	1	1
Санитары	4	—	1	2	2
Старший механик	1	—	—	—	—
Механики	—	—	1	2	2
Старш. оруж. мастер (зав. оружием)	1	—	—	—	—
Оружейные мастера	—	—	—	1	1
Штабные унтер-офицеры .	1	—	—	1	1
Шоферы	1	—	—	1	1
Пом. шоферов	—	—	—	1	1
Посыльные-мотоциклисты .	6	—	—	1	1
Посыльные—самокатчики (из них 1 трубач)	1	—	—	5	5
Портные и сапожники . . .	2	—	—	2	2
Писаря	3	—	—	1	1

ГО БАТАЛЬОНА.

3-я рота.	Пулеметная рота.	Обозы.			Итого.	Пояснения.
		Боевой.	Снабженческий.	Вещевой.		
1	1	—	1	—	8	<i>11 автомобилей обоза имеют следующее применение (легковой автомобиль и 5 легких грузовиков для огнеприпасов входят в колонну части); 1 легковой автомобиль для начальника обоза; 1 автомобиль-кухня для приготовления однодневного полного питания для всего соединения (его сопровождают также повара для раздачи пищи в боевой обстановке); 1 автомобиль ремонтная мастерская с необходимым имуществом для починки самокатов, оружия и запасом топлива; 1 санитарный автомобиль; 1 автомобиль с саперным имуществом и имуществом связи; 2 автомобиля для перевозки самокатов, 1 автомобиль с горючим и прочими материалами; 3 автомобиля для перевозки имущества.</i> <i>Эти 11 машин разделяются на: боевой обоз (5 машин), состоящий из следующих автомобилей: 1 кухня, 1 санитарный, 1 с саперным имуществом и имуществом</i>
—	—	—	—	—	2	
4	4	—	—	—	16	
16	16	—	—	—	77	
—	—	—	—	—	1	
1	1	—	—	—	5	
—	—	—	—	—	1	
—	—	—	—	—	2	
1	1	—	—	—	5	
2	2	—	—	—	13	
—	—	—	—	—	1	
2	2	—	—	—	9	
—	—	—	—	—	1	
1	2	—	—	—	5	
1	2	—	—	—	6	
1	2	5	2	4	17	
1	2	5	1	4	15	
1	1	—	1	—	11	
5	5	—	—	—	21	
2	2	—	—	—	10	
1	1	—	—	—	7	

	Штаб и штабной взвод.	Взвод связи.	Сапер- ный взвод.	1-я рота.	2-я рота.
Повара	2	—	—	2	2
Стрелки	—	18	24	70	70
Пехотные винтовки. . . .	14	24	29	93	93
Револьверы.	16	2	4	19	19
Пулеметы	—	—	—	3	3
Самокаты	24	26	33	109	109
Мотоциклы	6	—	—	1	1
Легковые автомобили . .	1	—	—	—	—
Автомобиль-кухня	—	—	—	—	—
Ремонтный автомобиль. .	—	—	—	—	—
2,5 т грузовики.	—	—	—	—	—
Грузовики для перевозки самокатов.	—	—	—	—	—
1,5 т грузовики для огне- припасов.	—	—	—	1	1
Сан. автомобили.	—	—	—	—	—
Итого	7/28/8/24	1/26/0/26	1/32/0/33	5/107/1/109	5/107/1/109

Всего: 26 офицеров, 2 врача, 1 офицер — заведующий хоз
114 револьверов, 17 пулеметов, 11 мотоциклистов, 529 самокатов, 17 ав

максимальным — 250. Промежуточными являются: 116 (Германия, 1914 г.), 125 (Франция, 1899 г.), 179 (Швейцария), 162 (Австро-Венгрия), 120 (Венгрия, Чехо-Словакия), 127 (Италия, 1899 г.) 175 (Франция, 1901 г.), 169 (предложение Имменхаузера), 180 (предложение Рорбека), 200 (предложение Масалиа, Жерара), 250 (наивысшее число, предложенное Буркаром и Швейцарией, 1925 г.)

3-я рота.	Пулеметная рота.	Обозы.			Итого.	Пояснения.
		Боевой.	Снабженческий.	Вещевой.		
2	2	—	—	—	10	связи, 2 для перевозки самокатов. <i>Обоз снабжения</i> (2 машины), состоящий из следующих автомобилей: 1 — с горючими и прочими материалами, вещевой обоз (4 машины), состоящий из следующих автомобилей: 1 легковой, 1 ремонтный, 3 для перевозки имущества.
70	80	—	—	—	352	
93	90	10	4	8	458	
19	34	—	1	—	114	
3	8	—	—	—	17	
109	119	—	—	—	529	
1	1	—	1	—	11	
—	—	—	1	—	2	
—	—	1	—	—	1	
—	—	—	—	1	1	
—	—	1	1	3	5	
—	—	2	—	—	2	
1	2	—	—	—	5	
—	1	—	—	—	1	
$\frac{5}{107/1/109}$	$\frac{5}{119/1/109}$	$\frac{1}{22}$	$\frac{1}{0}$	—		

ством, 1 офицер — казначей, 542 бойца (в общем 572 чел.). 458 винтовок, мобилей.

Многие из этих цифр приведены без учета современного вооружения пулеметами.

Французы остановились на типе соединения промежуточном, между ротой и батальоном, а именно — на *группе*. Эта группа (группа егерей-самокатчиков, 1924 г.) разделяется на штаб, штабной взвод, одну минометную группу, 2 роты по два взвода и одной пулеметной группе и, наконец, 1 тяжело-

пулеметный взвод. В общем, это составляет 280 чинов (егерей-самокатчиков); в военное время число это безусловно увеличится по крайней мере до 420. В 1916 году одна группа насчитывала 10 офицеров и 450 егерей.

Польская самокатная рота, помимо группы связи и технического имущества, имеет 2 стрелковых взвода и 1 легкопулеметный.

Швейцария в 1925 году перешла к боевыми ротам в составе 1 штабного взвода, 3 самокатных взводов и 1 легкопулеметного. Пулеметы перевозятся на мотоциклах.

Венгрия имеет самокатные батальоны в составе: штаба, штабного взвода, 2 самокатных стрелковых рот и 1 самокатной пулеметной роты. Каждая самокатная рота подразделяется на два стрелковых взвода, 1 легкопулеметный взвод и 1 группу связи. В пулеметной самокатной роте, состоящей из двух взводов станковых пулеметов, помимо группы связи, имеется еще и саперный взвод. Общий итог — 400 человек.

В австро-венгерской армии самокатный батальон насчитывал 726 человек и состоял из штаба, штабного взвода (с отделениями связи и сапер), 3 рот (каждая по 2 стрелковых взвода и 1 пулеметный взвод), 1 пулеметной роты с 8 пулеметами и 1 автомобильной колонны в 16 автомобилей.

Как видно из вышеизложенного, *организация батальона* в отношении численности колеблется от 400 чел. (Венгрия) и 420 чел. (французская группа) до 450 (Италия), 600 (предложение Кохенгаузена) и, наконец, 769 чел. (предложение Рорбека). Здесь будет безусловно правильным держаться середины, т. е. от 400 до 600 человек.

Организация, подобная предложенной в таблице, соответствует поставленным требованиям. Боевой состав для пешего боя и количество пулеметов приблизительно соответствуют мощи современного пехотного батальона; при этом самокатный батальон все-таки легко управляем и весьма подвижен. Его техническое, хозяйственное и санитарное оборудование делает его способным на более длительные самостоятельные предприятия.

При трехполковой организации кавалерийской дивизии (6 дивизионов — 24 эскадрона) соотношение кавалерийского полка к пехотному батальону и к самокатному батальону выражается цифрами 1:1 $\frac{1}{2}$.

Соединение крупнее батальона в самокатных частях организуется лишь в особых случаях. Такие соединения будут находиться, согласно вышеприведенному расчету, в следующем соотношении с кавалерийскими и пехотными соединениями.

1 самокатный батальон равен $1\frac{1}{2}$ пех. батальона или $1\frac{1}{2}$ кавалерийского полка.

2 самокатных батальона равны 1 пех. батальону, или 1 кавалерийскому полку.

3 самокатных батальона равны 1 самокатному полку, или $1\frac{1}{2}$ пехотного полка, или 3 кавалерийским дивизионам.

4 самокатных батальона равны 1 самокатному полку, или 2 пехотным батальонам, или 4 кавалерийским дивизионам.

5 самокатных батальонов равны 1 самокатному полку, или $2\frac{1}{2}$ пехотным батальонам, или 5 кавалерийским дивизионам.

6 самокатных батальонов (1 самокатная бригада) равны 1 пехотному полку или 1 кавалерийской дивизии.

Самокатный полк должен быть высшим практически применяемым самокатным соединением.

Вопросом, разрешить который всегда было трудно, является вопрос о *придаче пулеметов*. Пулеметы большей части европейских армий не годны для перевозки в разобранном виде на самокате. Поэтому пытались использовать следующие средства передвижения пулеметов: а) специальный самокат; б) самокатную тягу (3 самокатчика тянут 1 пулемет); в) прицепную коляску (площадку); г) вместе составленные (скрепленные) самокаты; д) лошадиную тягу (упряжки по 2 и 4 лошади в пулеметную повозку); е) небольшие автомобили; ж) мотоциклы; з) повозки с гусеничным ходом.

Способы 2, 3, 4 и 7 должны быть исключены как непригодные; 7-й способ исключается потому, что шум, производимый мотоциклом, неприемлем для большей части боевых положений.

Конная тяга имеет тот недостаток, что вследствие придания лошадей собственная скорость движения самокатной части сильно понижается.

Способы 6 и 8 в некоторых армиях в настоящее время находятся на испытании и, во всяком случае, требуют обсуждения.

Наиболее совершенным способом все еще является первый способ, который допустим лишь при разбираемом пулемете

(тело пулемета и отдельно тренога или салазки). Такие пулеметы, как, например, *австрийский пулемет Шварцлозе*, могут легко перевозиться на обычных самокатах, причем необходимо сделать лишь незначительные изменения в обыкновенном типе самоката, а именно усилить переднюю вилку и шире расставить педали. Большим преимуществом является то, что с самокатом обычного типа и при сохранении обычной скорости движения самокатного соединения (причем одновременно противнику трудно установить, что это двигается пулеметное соединение) можно всюду иметь в своем распоряжении *тяжелый пулемет*. Тот же самый тяжелый пулемет Шварцлозе может быть установлен на небольшую треногу и превращен в *легкий пулемет*.

В виду отсутствия соответствующего пулемета, некоторые армии, как, например, французская, в течение долгого времени отказывались от использования в самокатных частях тяжелого пулемета. Теперь эту проблему пытаются разрешить таким образом, чтобы иметь *легкий* пулемет на самокате и *тяжелый* пулемет, перевозимый при помощи механической тяги (Франция, после мировой войны).

В некоторых армиях и до настоящего времени самокатные части имеют несколько верховых лошадей и повозки с конной запряжкой. Этим хотят дать возможность командиру передвигаться в бою по любой местности и облегчить бесшумное продвижение вплоть до передовых линий. Во французской армии при организации первых самокатных частей командиры были снабжены верховыми лошадьми. В германской армии самокатные роты дивизий одно время (1919 — 20 гг.) имели часть обоза на повозках с конной запряжкой.

Несмотря на некоторые преимущества постоянной организационной придачи самокатным частям лошадей, все же такая придача не может считаться целесообразной, так как лошади при первом же серьезном марше отстанут. К этому вопросу мы еще вернемся в дальнейшем.

Каждый самокатный батальон имеет в мирное время *мотоциклетное отделение* для подготовки и обучения мотоциклистов, а также резервное отделение посыльных самокатчиков. В случае войны из этих двух соединений выделяются все посыльные самокатчики для собственного батальона и, помимо того, образуется рота посыльных-самокатчиков для соответствующего корпуса. Эта рота посыльных-самокатчиков выде-

ляет: 1 взвод посыльных-самокатчиков и 1 взвод посыльных-мотоциклистов — в распоряжение штаба корпуса; $\frac{1}{2}$ взвода посыльных-самокатчиков и $\frac{1}{2}$ взвода посыльных-мотоциклистов — на каждую пехотную дивизию или кавалерийское соединение и, наконец, группы посыльных — для обслуживания этапных пунктов.

Таким образом, все высшие штабы снабжаются хорошо обученными посыльными-самокатчиками, и тем самым становится излишним зачастую вредное откомандирование самокатчиков из состава самокатных частей для несения службы посыльных при штабах и командовании. Исключается, также необходимость использования для этой цели чинов из самокатных пулеметных частей, которые, благодаря этому, всецело предназначаются для решения боевых задач.

Необходимость создать два рода самокатных соединений — *боевых рот* и *рот самокатчиков-посыльных* — не может быть обойдена. Кое-где мы находим и собственные мотоциклетные взводы при старших штабах или собственные роты ординарцев самокатчиков (например, в Швейцарии). В Швейцарии каждая дивизионная самокатная рота имеет свой мотоциклетный взвод, так как служба ординарцев является их основной задачей.

Попытки организовать *боевые мотоциклетные роты* окончились неудачно. Франции также пришлось отказаться от этой мысли. Мотоцикл в настоящее время используется, главным образом, как средство передвижения ординарца, посыльного.

Относительно числового соотношения самокатных частей с другими войсковыми соединениями армии нельзя установить определенного правила, так как руководящими здесь являются, главным образом, географические данные и наличие сети дорог в своей стране и на возможном театре военных действий.

Такие государства, как Германия, Франция и Италия, должны иметь на каждую кавалерийскую дивизию по 1 самокатному батальону, не считая самокатчиков для обслуживания командования, причем потребное для этого число самокатчиков должно быть не меньше половины числа самокатчиков, находящихся в самокатных частях.

Включение самокатных частей в кавалерийские соединения безусловно необходимо; об этом подробнее сказано в главе III. Все высшие кавалерийские соеди-

нения, помимо самокатчиков, получают еще взвод конной или моторной артиллерии, взвод пулеметов, также передвигаемых моторной тягой, бронемашину, пехоту на автомобилях, соединения сапер и связистов верхом, на самокатах или автомобилях. Эти смешанные „легкие“ соединения, основой которых все же остается конница, имеют тот большой недостаток, что благодаря различным средствам передвижения (лошадь, самокат и автомобиль) они не обладают однородной подвижностью и поэтому трудно управляемы. С другой стороны, не подлежит сомнению, что конница и самокатчики в более крупных сочетаниях, без постоянной и своевременной поддержки артиллерией, саперами и войсками связи, никогда не смогут полностью решить поставленные им задачи.

Даже тем армиям, которые во время мировой войны придавали разведывательным органам дивизии (пехотным и кавалерийским соединениям) отдельные самокатные роты, — в мирное время полезно образовать самокатные батальоны, чтобы упростить обучение самокатчиков и сделать его однородным.

Обязательность придачи кавалерийским соединениям *сапер* и *связистов* наталкивает на мысль об образовании собственных самокатных соединений в инженерных войсках и в войсках связи. Бельгия уже имеет саперный батальон самокатчиков. Франция имела в коннице сапер-самокатчиков; организация таковых предполагалась и в Германии. Войска связи и в своей области всегда смогут наилучшим образом использовать собственных самокатчиков (например, при наблюдении за линиями связи).

4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ЕДИНИЦЫ.

То обстоятельство, что езда на самокатах широко развилась среди населения, и что для гражданина, едущего на службу и обратно на самокате, не представит каких-либо особых трудностей несение самокатной службы связи в армии, может легко навести на мысль о необходимости образовывать в военное время вспомогательные самокатные части.

Однако, от этого надо всячески и всячески предостерегать. Даже выносливый и ловкий спортсмен-самокатчик в снаряжении солдата-самокатчика и при движении в колонне самокатного соединения сможет удовлетворять требованиям, предъявляемым

военному самокатчику, лишь спустя довольно продолжительное время (см. раздел „Обучение“). Суть обучения самокатного соединения в первую очередь — в технике марша. И если именно на это требование смотреть спустя рукава, это значит — быть совершенно безграмотным в отношении сущности самокатной части. Именно езда соединением по плохим дорогам, в темноте, на сравнительно большом удалении друг от друга, в боевом снаряжении — требует от каждого отдельного самокатчика соответствующего обучения (также и в техническом отношении), если только нет желания растерять по дороге половину роты.

Еще серьезнее следует предостеречь от образования *вспомогательных пулеметных самокатных соединений*. Чтобы такое соединение могло принести пользу, обстановка должна быть исключительно благоприятной. Как правило, такие попытки будут иметь весьма сомнительные последствия.

Рекомендуемое иногда сведение войсковых самокатчиков (*посыльных*) в боевое самокатное соединение может быть допущено в виде исключения в крайне необходимых случаях. При этом людей применяют для задач, которые им не свойственны, которым они не обучены, и, тем самым, подвергают их опасности понести большие потери, лишая в то же время войсковые соединения важного и в бою часто необходимого средства связи — самокатчика-посыльного. Это почти то же, как если бы захотели из всех чинов пехотного полка, которым полагается верховая лошадь, образовать боевое кавалерийское соединение.

Наконец, имеется предложение одного французского полковника — посадить целые пехотные соединения на самокаты, главным образом для того, чтобы в мирное время быть в состоянии достигать далеко расположенных учебных полей. Конечно, это не вполне бесполезное предложение, хотя в боевой обстановке такое использование самокатов для скорейшего сближения будет лишь редким исключением и позволит достигнуть поставленной цели лишь при несоразмерно больших жертвах в людях и средствах (вследствие недостаточной подготовки). Такое использование самоката редко может оправдываться обстановкой.

Если было бы действительно так просто посадить людей на самокаты, снабдить их оружием и использовать как боевую часть, то, безусловно, не нужны были бы специально самокат-

ные части. На деле же это не так просто, и за ошибочный вывод в этом отношении придется очень дорого расплачиваться в военное время.

5. ГРАЖДАНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ.

Самокат не является военным изобретением. Таким образом это современное средство военной техники получило прежде всего распространение в гражданской жизни. Много нового в отношении самокатов впервые было найдено и обобщено в гражданской жизни, — раньше, чем самокат получил распространение в армии.

Гражданские самокатные спортивные организации получили, после милитаризации самокатного дела, большое значение для армии. Во многих государствах при организации самокатного дела в армии были призваны на помощь, в качестве советчиков, гражданские спортивные самокатные организации.

В Италии, Бельгии, Голландии и Швейцарии гражданские спортивные организации допускались в качестве поставщиков посыльных-самокатчиков на маневрах; были даже случаи (они являются исключением), что гражданские спортивные организации производили испытания для зачисления в военные самокатчики (Голландия). Также и во Франции союз самокатчиков уже в 1891 году деятельно поддерживал развитие самокатного дела в армии. Австро-Венгрия использовала гражданские организации путем образования из их членов „Добровольцев-мотоциклистов“ для несения службы в армии. Так были созданы части „австрийских добровольцев-мотоциклистов“, которые обслуживали в отношении связи войсковые организации. Венгрия тоже имела подобную организацию, носившую название „венгерский мотоцикло-самокатный корпус“.

Задачей правительства должно быть стремление развивать гражданский самокатный спорт, так как развитие этого спорта весьма полезно для мощи государства.

V. ОДЕЖДА, ВООРУЖЕНИЕ, СНАРЯЖЕНИЕ.

1. ОДЕЖДА И СНАРЯЖЕНИЕ.

Одежда самокатчика должна отвечать как специальным условиям работы тела при езде на самокате, так и боевой деятельности его как пехотинца в пешем бою. Помимо того, эта одежда не должна слишком отличаться от общевойсковой формы обмундирования, так как в противном случае пополнение предметов одежды в боевой обстановке, при неоднородности предметов снабжения, ведет к излишним затруднениям.

К одежде самокатчика предъявляются следующие требования:

В качестве головного убора служит (помимо стального шлема) мягкая шапка с козырьком, фасона головного убора бывшей австрийской армии. Эта шапка имеет отворачиваемую сзади часть и благодаря этому хорошо закрывает уши, шею и подбородок, оставляя открытым лицо; она является поэтому великолепной защитой от всяких влияний погоды. Ее можно одевать и под стальной шлем.

Куртка должна иметь отложной воротник, оставляющий шею свободной, встречную или бантовую складку на спине и четыре больших кармана. Под нее одевается фланелевая рубашка под цвет куртки; при желании, можно надеть и платок на шею (галстук).

Брюки наиболее удобны широкие, застегивающиеся у колена. Для прочности они имеют кожаные леи. Икры охватываются мягкими, растягивающимися гамашами.

Обувь (шнуровые ботинки) должна быть очень хорошо пригнана и не должна иметь гвоздей, набитых на подошвы.

Зимой самокатчик безусловно нуждается в теплых перчатках, лучше всего — рукавицах, тыльная часть которых обшита кожей.

Трудно разрешается вопрос о верхней одежде. С одной стороны, самокатчик нуждается в такой же шинели, как и

пехотинец, — для пешего боя и для отдыха; с другой стороны, он нуждается в верхней одежде, защищающей его при езде на самокате в плохую погоду, а этому условию обычная шинель плохо отвечает. Легкая брезентовая куртка или короткое непромокаемое пальто здесь более целесообразны. Легкая брезентовая куртка имеет перед непромокаемым пальто то преимущество, что последнее при ветре очень сильно мешает езде. Все попытки создать однотипную верхнюю одежду в виде плаща с рукавами или обыкновенной верхней одежды с капюшоном не дали пока удовлетворительных результатов.

Снаряжение самокатчика должно быть, по возможности, легким. Поэтому при себе он имеет лишь самую необходимую одежду (исключение составляет вторая пара нижнего белья).

Белье и предметы повседневного обихода, питания и часть огнеприпасов кладется в вещевой мешок, который у самокатчика заменяет ранец и хлебный мешок. Верхняя одежда может быть погружена на багажник, так же как и часть палатки и брезентовая куртка; наконец, все это может быть прикреплено и к рулевой штанге.

В общем, самокатчик должен быть так одет, снаряжен и вооружен, чтобы быть в состоянии в любой момент оставить самокат и вести, хотя бы и несколько дней, бой в качестве пехотинца. Все необходимое для обычного полевого снаряжения (одеяло, вторая пара обуви и т. п.) находится в автомобильном обозе.

В Германии и Австро-Венгрии самокатчики времен мировой войны имели на себе хлебный мешок, в то время как ранец находился в обозе.

2. ВООРУЖЕНИЕ.

Франция вооружила самокатчика сначала карабином, впоследствии пехотной винтовкой, затем вновь карабином. Италия — карабином, так же как и Голландия, Бавария и Австро-Венгрия. В Швейцарии и Швеции самокатчик вначале имел лишь револьвер; такое же положение было и в Германии в 1894 году, потому что тогда шла речь лишь о самокатчиках-посыльных. Первые немецкие (прусские) самокатные роты были вооружены пехотной винтовкой. В качестве винтовки пригодна лишь короткая винтовка: кавалерийский карабин или штуцер. Винтовка вешается с правого плеча к левому бедру. При движении на самокате ее можно повернуть на грудь. Основа-

тельное прикрепление винтовки к самокату не является целесообразным, потому что в таком случае, при вынужденном немедленном вступлении в бой, самокатчик был бы не боеспособен. Открепление винтовки от самоката в сфере непосредственного влияния противника будет всегда являться моментом слабости.

Каждый самокатчик имеет при винтовке и штык.

Револьвером вооружены лишь те самокатчики, которые не имеют винтовки, т. е. часть пулеметной прислуги и санитарный персонал. Одновременное вооружение винтовкой и револьвером — излишне.

Пулемет в самокатных частях является, в общем, такой же неотъемлемой частью, как и в пехоте. Как мы уже знаем из раздела „Организация“, речь может идти о пулемете, допускающем перевозку на самокате. Будет ли это „легкий“ или тяжелый пулемет, — зависит всецело от веса, который надо перевозить, и возможности прикрепления и погрузки пулемета на самокат. Во всяком случае, отдельные части, как например, бронированное покрытие кожуха или щит, должны оставаться сзади и перевозиться на автомобиле. Характер боев, которые обычно придется вести самокатным соединениям, позволит зачастую обойтись без этих приспособлений.

3. ПРОТИВОГАЗОВАЯ ЗАЩИТА.

Самокатчик нуждается в особом виде противогазовой защиты, так как обычная маска слишком затрудняет дыхание и слишком сильно ограничивает поле зрения. Каждое уменьшение объема дыхания сказывается отрицательно на движении на самокате. Пешеход при нормальном ходе дышит 7 раз в минуту, при чем объем дыхания его равен 1300 куб. см; самокатчик, при скорости движения 15 км в час, дышит 12 раз в минуту, при чем объем выдыхаемого воздуха у него уже равен 2500 куб. см. Езда на самокате с обычным противогазом поэтому почти невозможна.

Средства против газовой защиты самокатчика должны быть устроены так, чтобы не влиять слишком сильно ни на зрение, ни на дыхание. Судить о том, годятся ли в современных условиях противогазовые средства защиты, введенные в немецкой армии во время мировой войны, закрывающие отдельно глаза, нос и рот, — почти невозможно, в виду недостатка

опытных данных в этом отношении. Во всяком случае, вопрос соответствующей противогазовой защиты самокатчика — вопрос серьезный и еще не решенный. Надо помнить, что не удалось даже ввести очков, защищающих глаза от пыли, вследствие плохой видимости сквозь стекла. Поэтому вопрос изобретения не запотевающих стекол для очков также ждет своего разрешения.

4. ОГНЕПРИПАСЫ.

Хотя самокатные части главное поле своей деятельности находят в маневренной войне, а потому соответственно редко втягиваются в длительные бои, требующие громадного расхода огнеприпасов, — все же наличие огнеприпасов у самокатчиков должно быть достаточно значительным, так как подвоз огнеприпасов при зачастую открытом расположении самокатных частей, ведущих бой, чересчур затруднителен.

Вяснилось, что стрелкам, вооруженным винтовками, необходимо иметь при себе 140 патронов (80 в патронташе, 60 в вещевом мешке), причем запас в 60 патронов на каждого стрелка следует в ротном автомобиле.

Пулемет пулеметной группы должен иметь при себе на 4 подносчиков патронов 2 000 штук (4×500) и, в качестве дополнительной нагрузки у пяти остальных самокатчиков, 1 250 патронов (5×250), а всего 3 250 патронов. Это является максимумом, который можно иметь при пулемете. В ротном автомобиле перевозится еще по 8 000 патронов (иногда 6 750) на пулемет. Таким образом, каждый пулемет самокатной роты располагает патронами в количестве до 10 000. Такое снабжение огнеприпасами отвечает всем требованиям, конечно, при условии, что дальнейшее пополнение огнеприпасов налажено и происходит без задержек.

К этому снабжению огнеприпасами следует еще отнести снабжение световыми и сигнальными припасами, необходимыми при стрельбе из сигнального пистолета, имеющегося в каждом взводе, а также и выдаваемые перед боем каждому самокатчику 3 ручных гранаты.

5. САПЕРНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ.

В отношении саперного снаряжения надо различать снабжение, всех самокатчиков вообще и снабжение специальных саперно-самокатных соединений.

Общее снабжение саперным имуществом всех самокатчиков включает в себе снабжение ножницами для резки проволоки и пехотной лопатой (киркой), которые вообще почти всегда прикрепляются к самокату. В предвидении боя эти инструменты прикрепляются к поясному ремню.

Саперно-самокатные соединения имеют особое саперное оборудование. Сапер-самокатчик лично снаряжен так же, как и каждый самокатчик, потому что и он должен быть способен к боевым действиям. Необходимейшее саперное имущество и инструменты перевозятся на самокатах. Вид и количество перевозимого на самокате саперного имущества отвечает обычным и чаще всего требующимся саперным работам, к которым относятся; подрывные работы разрушения путей сообщений, починка разрушенных участков дорог настолько, чтобы самокатное соединение *могло* проехать, устройство небольших мостиков, полевые фортификационные работы и т. п.

Вторая часть оборудования, т. е. более тяжелые инструменты и имущество для постройки мостов, запасы взрывчатых веществ, 1—2 легких лодки, особые средства боя, например, пехотные прожекторы и т. п. — находятся на автомобиле.

Саперное оборудование, перевозимое на самокате, может, само собой разумеется, для отдельных и заранее известных работ подбираться особо, например — только инструменты для взрывания и взрывчатые вещества. Самокатный батальон должен иметь при себе, по крайней мере, 150 кг взрывчатых веществ.

Подбор видов и количество инструментов, которыми снаряжен саперно-самокатный взвод, в общем соответствует подбору во взводе инженерных войск.

6. СРЕДСТВА СВЯЗИ.

В штате каждого самокатного батальона имеется достаточно посыльных, ординарцев на самокатах и мотоциклах, автомобилях (легковых), имущества связи и прожекторов. Сюда же относятся специальные средства связи, как, например, проволочные и беспроводные средства связи и сигнальное имущество. Взвод связи самокатного батальона из этого имущества должен иметь: 8 телефонных полевых аппаратов с 30 км проволоки, 4 телефонных аппарата общегражданского типа для включения в общегражданскую сеть, приспособления

для включения в гражданскую сеть, 1 радиостанцию с радиусом действия в 100 км, 2 малых радиостанции с радиусом действия в 30 км, 4 радиоприемных станции, 4 средних по дальности действия светосигнальных набора и наборы для сигнализации флагами. Почтовые голуби придаются в случае надобности

Как и в самокатно-саперном взводе, взвод связи имеет некоторое количество оборудования на самокатах, остальное имущество на автомобиле. Также и здесь самокаты можно нагружать лишь определенным видом имущества для отдельных случаев, например, только проволочными средствами связи и т. п.

7. САНИТАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.

Каждый самокатчик постоянно имеет при себе два индивидуальных перевязочных пакета. В каждой роте выделяется санитарная группа (1 унтер-офицер — лекарский помощник и 2 самокатчика), которая имеет легкие полевые носилки и 3 сумки с санитарным перевязочным имуществом. Саперный взвод и взвод связи имеют сообща одного лекарского помощника.

В самокатном батальоне, помимо этого, имеются 2 врача, 5 санитаров и, наконец, санитарный автомобиль для подвоза санитарного имущества к батальонному пункту подачи первой помощи и для эвакуации тяжело раненых.

8. ПРОДОВОЛЬСТВОВАНИЕ.

У каждого самокатчика имеется миска, полевая фляжка, ножик, вилка и ложка. Помимо хлеба — еще и неприкосновенная дача.

Горячая пища готовится ежедневно в полевой кухне (специальный автомобиль) и выдается непосредственно из нее, или же подвозится к части поварами. Роты могут выделять собственных кашеваров.

Вторая полная суточная дача находится в автомобильном обозе.

9. ИНСТРУМЕНТЫ И ПОТРЕБНЫЕ МАТЕРИАЛЫ.

Каждая самокатная рота может при помощи состоящих в ней двух механиков исправлять обычные повреждения са-

мокатов. Зачастую механикам придется придавать на некоторое время и помощников.

Батальонный ремонтный автомобиль имеет необходимые инструменты и может развернуть небольшую мастерскую для починки более сложных повреждений самокатов, мотоциклов и автомобилей. Этот же автомобиль имеет при себе однодневный запас горючего на все машины соединения (бензин, масло, смазка). Так как каждая машина имеет при себе однодневный запас, — батальон, таким образом, постоянно располагает запасом горючего на два дня.

В ремонтной мастерской имеются также оружейные мастера.

Самокаты самокатчиков-посыльных, находящихся при войсковых соединениях и штабах дивизий, должны для ремонта направляться в ремонтные мастерские дивизионной автомобильной колонны.

10. НАГРУЗКА САМОКАТА.

Установление, что из снаряжения должно находиться на человеке и что на самокате, должно производиться строго обдуманно.

Та часть снаряжения, которая безусловно необходима для боя, должна быть на самокатчике и во время марша (винтовка, огнеприпасы и т. п.). Остальное снаряжение может быть с выгодой погружено на самокат. Тело человека надо освободить от всякой излишней нагрузки, так как эта нагрузка тяжело отзывается на мускулах и на деятельности легких.

Если немедленное вступление в бой не предвидится, то, по возможности, большая часть снаряжения должна быть помещена на самокате, как было указано выше, т. е. все снаряжение, которое немедленно не понадобится для боя.

Размещение снаряжения на самокате должно производиться таким образом, чтобы разница между нагрузкой на переднее и заднее колеса не была слишком велика. Нагрузка на раму между обоими колесами (передний треугольник рамы) является наиболее правильной.

При нагрузке снаряжения на самокат нужно обращать внимание не только на равномерное распределение веса, но и на то, чтобы нагрузка не мешала при движении на самокате, а это, в свою очередь, зависит от конструкции самоката.

Переднее колесо и руль не должны быть ограничены в своей подвижности. Поэтому здесь могут быть помещены лишь предметы небольшие — как по объему, так и по весу. Удобнее всего применить прикрепляемый к рулевой трубе карманообразный мешок, в котором перевозится часть палатки, брезентовая куртка или какая-либо другая мелочь.

Прикрепление багажника к заднему колесу возможно и удобно. На нем может перевозиться большая часть снаряжения. Распределение грузов по раме, т. е. как раз в середине самоката, также является правильным решением. Надо только не забывать, что здесь же находится корпус человека и приводятся в движение педали, вращению которых никоим образом не должны мешать прикрепленные грузы. В австрийской армии пулемет со всеми материалами и огнеприпасами перевозился на самокатах. Это имеет место и сейчас в Австрии и Венгрии. Пулемет „Шварцлозе“ может быть легко разложен на две части (тело пулемета и станок). Каждая из этих частей прикрепляется к верхней горизонтальной трубе рамы. Чтобы не мешать работе ног, на таких самокатах педали и шатуны расставлены шире. Такие педали облегчают помещение главного веса на раме, что является большим преимуществом при нагрузке самоката.

Наконец, отдельные предметы могут прикрепляться к различным частям самоката. Например, короткая лопата может быть прикреплена к вилке заднего колеса, свернутая верхняя одежда — под седлом и т. п.

В общем, необходимо помнить, что нагрузка снаряжения на самокат ни в коем случае не должна ограничивать его работу, и что нагрузка середины самоката гораздо меньше затрудняет езду на самокате, чем нагрузка обоих колес.

Все особое снаряжение (пулеметное имущество, саперное, связное, санитарные материалы и т. п.) должно быть распределено по отдельным бойцам соответствующих соединений таким образом, чтобы ни один человек, вместе с своим боевым снаряжением, не имел нагрузки на самокате более 12—15 кг, максимум 25 кг. При нагрузке более 15 кг в долгих маршах должны выделяться запасные ездоки, например, для очередной перевозки пулемета. Уже эта нагрузка значительно уменьшает подвижность соответствующего соединения при больших переходах. Увеличенная нагрузка повлекла бы отставание ездока, который везет эту увеличенную нагрузку, а

следовательно, и отставание дополнительного снаряжения, или же она и¹ бы следствием значительное понижение скорости движения всего соединения.

Поэтому особое снаряжение (дополнительное) во всех тех случаях, когда оно не потребуется (на марше), должно быть погружено на автомобили.

VI. ОБУЧЕНИЕ И СПОРТ.

Обучение самокатных частей охватывает три главных отдела.

а) Полный курс обучения бойца, как военного самокатчика; сюда относится и овладение техникой самоката (устройство, работа самоката и уход за ним).

б) Общая военная подготовка бойца как пехотинца, согласно принципу: самокатчик должен быть также и полноценным пехотинцем.

От $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{4}$ самокатчиков части должны быть обучены подрывному делу. Сюда же входит и обучение тактике самокатных частей: маршам, перевозкам и бою.

в) Третий отдел обучения — это спорт, усердное занятие которым завершает полный курс обучения.

Самокатная часть, обученная по этим принципам, будет отвечать всем требованиям. Она сможет показать достижения как отдельных самокатчиков, так и небольших групп их; она сможет, как первоклассная пехотная часть, вести бой совместно с соединениями других родов войск; ей может быть поручено выполнение самостоятельных боевых задач, и при правильном использовании ее подвижности и боевых качеств ею будут решаться такие задачи, которые только ей и могут быть поставлены.

1. УЧЕБНАЯ ЕЗДА И ЕЗДА НА МЕСТНОСТИ.

К военному самокатчику предъявляются очень большие требования. Между ним и обыкновенным спортсменом, „катающимся“ на самокате, — громадная разница. На эту разницу раньше, в большинстве случаев, не обращали внимания, а потому приходили к неправильным выводам.

Боец-самокатчик должен на тяжелом самокате, в тяжелом снаряжении даже по скверной дороге ехать с определенной скоростью, покрывая в день 60—80 км, и оставаться, несмотря на все это, боеспособным. В этом — основная разница

между военным самокатчиком и простым спортсменом; и вполне правильно утверждение специалистов этого дела, что даже лучшие гонщики без специальной подготовки не всегда пригодны как военные самокатчики. Если кто-нибудь научился держать равновесие на самокате, то он далеко еще не самокатчик, и чтобы стать *военным* самокатчиком, ему недостает очень многого.

При езде на самокате напрягаются не те мускулы, что при ходьбе. Главным образом, здесь работают седалищные мышцы и икры. Эти мышцы должны быть укреплены или даже сперва разработаны, что может быть достигнуто лишь планомерным обучением.

Езда на самокате предъявляет особые требования к человеческому организму, главным образом — к легким и сердцу, но и другие органы также должны быть вполне здоровыми. Малейшая неправильность работы сердца при езде на самокате очень быстро превращается в порок сердца. Слабые или ослабленные легкие не могут отвечать тем требованиям, какие ставит езда на самокате органам дыхания. Не следует также упускать из виду разгоряченность тела самокатчика при езде быстро и следующее за ней охлаждение при остановках.

Совершенно ошибочно мнение, что при езде на самокате затрачивается гораздо меньше сил, чем при движении пешком. Ошибочно оно потому, что хотя для преодоления единицы расстояния самокатчику потребуется, конечно, меньше сил, чем пешеходу, зато в единицу времени самокатчик затрачивает несравненно больше энергии, чем пешеход; другими словами, на то, чтобы преодолеть известное пространство, самокатчик затратит меньше силы, чем пешеход. Такой способ использования самоката находит широкое применение в гражданской жизни, когда кому-либо надо доехать, например, до места службы и, таким образом, надо покрыть известное, точно установленное расстояние. У военного же самокатчика дело в большинстве случаев обстоит иначе. Средний однодневный переход пехотинца — 15 — 20 км, а для самокатчика этот переход равен 60 — 80 км. Оба они затратят на покрытие указанных расстояний 4 — 5 часов. Но езда в течение четырех часов на самокате требует гораздо большего напряжения энергии, чем переход пехотинца в течение 5 часов.

По данным Л. Цунца, человек расходует на 1 км при ходьбе (скорость движения — 4 км в час) 40,3 калорий, а

при езде на самокате (скорость движения — 25 км в час) — 20,84 калорий, т. е. в последнем случае вдвое меньше сил, чем требуется для преодоления того же расстояния в первом случае. Напротив, в течение часа при ходьбе ровным шагом расходуются 145,07 калорий, а при езде на самокате — 314,80 калорий, т. е. в последнем случае расходуетсa более чем двойное количество сил. К этому надо еще прибавить, что самокатчик принужден дышать ускоренно, менее глубоко, что влечет за собой усиленную деятельность сердца. Поэтому затрата энергии при езде на самокате увеличивается также с увеличением скорости движения.

Сообразно с этими фактами, обучение самокатчиков распадается на разделы: а) первые уроки езды, б) приобретение уверенности и полевая езда (езда на местности), в) тренировка в езде на длинные дистанции.

а) Первые уроки езды.

Первые уроки езды на самокате должны происходить обязательно под наблюдением лица командного состава.

Каждый обучаемый получает самокат; к каждому обучаемому прикомандировывается инструктор.

Инструктор прежде всего указывает обучаемому основные части самоката: руль, седло, педали. Проезжая сам некоторое расстояние, он поясняет обучаемому на примере, как надо управлять рулем, чтобы держать равновесие. При этом обучаемый идет рядом с самокатом с левой его стороны, слегка придерживаясь правой рукой за лежащую на руле левую кисть руки инструктора.

Затем ученик садится на седло, берется обеими руками за руль и ставит ноги на педали. Инструктор держит самокат правой рукой сзади за седло, а левой рукой обхватывает левую руку ученика, лежащую на руле.

Инструктор начинает сам катить самокат, причем объясняет ученику, как надо работать ногами, и заставляет это сейчас же проделать. Поставленную в основном положении (вверху, несколько вперед) педаль надо давлением правой ноги привести в нижнее положение. По достижении этого надо перестать давить правой ногой. В это же мгновение на другую педаль начинает давить левая нога, приводя левую педаль из верхнего в нижнее положение, и т. д.

Как только ученик это усвоил и в состоянии сам приводить в движение самокат, инструктор, без длинных наставлений, переносит все свое внимание на обучение ученика сохранению равновесия. Несколько освобождая его левую руку, инструктор дает ученику возможность препятствовать падению самоката и удерживать равновесие, управляя рулем.

Главное, чтобы инструктор при обучении соблюдал следующие основные правила:

а) Наклонению самоката в сторону ученик не должен противодействовать наклоном корпуса в противоположную сторону. Корпус следует всегда держать спокойно и прямо, с легким наклоном вперед.

б) Ученик должен всегда смотреть не на самокат, а на дорогу, шагов на 20 вперед, и ни в коем случае не на какой-нибудь определенный предмет.

в) Ученик не должен забывать работать ногами.

Как только ученик сделает какую-либо из перечисленных здесь ошибок, инструктор сейчас же поправляет его замечаниями: „сидеть прямо“, „смотреть вперед“, „работать ногами“ и т. п.

Теперь уже дело инструктора — правильно оценивать успехи обучаемого; постепенно освобождая сперва левую, а потом и правую руку, с одновременным увеличением скорости движения, он может предоставить управление самокатом ученику.

Так как опытом доказано, что ученик сначала всегда боится ехать один и что, когда инструктор внезапно отпускает руки, ученик в 99 случаях из 100 падает, — то инструктор должен и после того, как он отпустит руки, бежать рядом с самокатом, чтобы оказывать моральную, а в случае падения и фактическую поддержку ученику.

Держаться совершенно прямо (прямая посадка) при продолжительной езде утомительно. Поэтому необходимо дать опору верхней части корпуса. Это легко достигается небольшим наклоном корпуса вперед и легкой опорой рук на руль. В сидячем положении дыхание животом сильно затруднено. При езде на самокате к этому присоединяется еще сужение грудной клетки, вызываемое положением рук на руле. Дыхание затрудняется также при сильном наклоне корпуса. Поэтому правильная посадка — сидеть почти прямо, лишь слегка наклонившись вперед. Посадка гонщика не может служить доказательством обратного, ибо она вызвана другими соображениями,

Позднее, подучившимся уже ученикам, разделенным на группы по их успехам, дается один общий инструктор, к которому прикомандировывается помощник.

Следующие упражнения, в которых надо практиковаться, это: „Садись“ (начало движения) и „Слезай“ (прекращение движения).

Затем инструктор приказывает своему помощнику ехать медленно, описывая большой круг, а ученикам следовать за ним поодиночке. Постепенно уменьшая расстояние между отдельными ездоками, он образует „колонну по одному“. Езда колонной имеет большое значение (см. ниже раздел „Марши“), поэтому в ней надо усиленно практиковаться. При каждом упражнении надо проверять соблюдение ездоками указанных дистанций и часто их менять.

Достигнув этой стадии обучения, очень полезно предоставлять учащимся самим себе и разрешать им самостоятельную езду на учебном плацу, ибо таким образом они могут многому научиться. Но и при этом должен присутствовать инструктор, который зорко следит за ошибками учеников и немедленно их поправляет, дабы ошибки не стали плохими привычками.

б) Приобретение уверенности и езда по местности.

Когда отдельные самокатчики уже в состоянии самостоятельно садиться на машину, спокойно ехать по заданному направлению и правильно слезать, — можно перейти к дальнейшим упражнениям. Этими упражнениями являются:

Езда в ряд попарно и по четыре и, наконец, как высшее достижение, езда в одну шеренгу.

Езда с определенной скоростью с последовательным увеличением или уменьшением ее.

Крутые, резкие повороты с диаметром дуги их менее, чем ширина улицы (дороги).

Моментальная остановка и спрыгивание с самоката.

Упражнения во время езды: махание фуражкой вокруг головы, подача знаков руками; умение вынимать и класть в карманы разные предметы; чтение донесений, чтение карт.

Различные способы садиться на самокат: с правой стороны, слева и справа, становясь ногой на педаль в верхнем ее положении и, наконец, „с маху“ вспрыгиванием.

Объезд встречных подвижных и неподвижных предметов.

Преодоление препятствий. Большие неровности поверхности дороги или поля (широкие рвы и возвышенности) следует переезжать наискосок, а маленькие (канавки, железнодорожные рельсы) — по возможности перпендикулярно. При переезде через препятствие следует приподниматься с седла, перенося тяжесть тела на педали, чтобы избежать излишнего сотрясения самоката и ездока. Ездок должен научиться быстро рассчитывать, следует ему переезжать препятствие или спрыгнуть с самоката и перенести его на руках.

Езда по тропинкам и трудно проезжим дорогам. Езда по коротким и узким мостикам без перил. Преодоление горок по дороге с помощью разгона.

Езда с двумя самокатами, т. е. умение ездить на самокате, управляя одной рукой и ведя другой рукой второй самокат, подобно тому, как кавалерист верхом на лошади ведет на поводу вторую лошадь.

При проведении этих упражнений следует включать и упражнения на сохранение равновесия: при езде класть руки попеременно за спину, ехать по кругу, вытянув руки горизонтально; ехать оглядываясь назад, подымать на ходу лежащие на земле предметы и т. п. Только таким образом самокатчик научится вполне владеть самокатом и приобретет ту полную уверенность в езде, которая ему понадобится в поле, в темноте, на плохих дорогах и во время боя.

При езде соединением следует с самого начала приучать каждого самокатчика всегда смотреть далеко вперед, чтобы своевременно видеть все, что происходит в колонне (отдача командиром распоряжений знаками, остановки, уменьшение скорости, падение, препятствия и т. д.). При следовании в составе соединения крайне ошибочно смотреть исключительно на впереди едущего товарища.

в) Пробеги на длинные дистанции.

Как уже было указано раньше, нужно предварительно развить некоторые мышцы, чтобы самокатчик был действительно в состоянии преодолевать большие расстояния. Это достигается лишь в течение продолжительного времени путем постепенной тренировки в езде на самокате. При этом особо важное значение имеет хорошо продуманный план тренировки.

Первые поездки не должны превышать 12—25 км в день при скорости в 8 км в час, и лишь понемногу расстояние можно увеличивать до 20—30 км. Продолжительные остановки для отдыха или движения, заставляющие во время остановки работать другие мышцы, — очень полезны. Отсюда следует, что тренировка самокатчика легко включается в его общее обучение, так как поездка на самокате на учебное поле и обратно есть уже обучение движению в колонне. Нужно только выбирать, — уже в интересах изучения боя, — разные учебные поля, причем в начале выбирать те из них, которые расположены ближе к казармам, а потом более отдаленные. Затем можно увеличивать скорость движения, доводя ее постепенно до 12—15 км в час, оставляя прежний дневной переход в 20—30 км. Тренировки в таком масштабе надо придерживаться, по крайней мере, в течение 3 месяцев по окончании первоначального обучения самокатчиков, причем вначале самокатчики имеют на себе лишь легкое снаряжение, затем то снаряжение, которое необходимо для полевых занятий, а иногда поездки совершаются в полном походном снаряжении. Затем, — по возможности, еженедельно, — проводятся упражнения походного и боевого характера (учение дозоров). При этих большего масштаба поездках нужно планомерно увеличивать проезжаемое в день расстояние с 50 до 80 км, допуская иногда, на небольшие расстояния, скорость до 20 км в час.

Для завершения курса обучения с самокатчиками проделявают двухдневные пробеги, проходя в день по 80 км. Один раз в год совершается пробег в 100—120 км в день.

Очень хорошим упражнением являются ночные поездки. Постепенно удлиняя их, можно доводить их и до пробегов на большие дистанции.

Во время всяких поездок главное внимание обращается на то, чтобы подаваемые командиром руками знаки или короткие приказания возможно быстро передавались от головы отряда к его хвосту и обратно.

Наконец, надо еще прибавить, что в самокатных частях общее развитие тела — физическая культура — должно быть согласовано со специальной работой тела при езде на самокате (бег), помня о том, что вообще развитие тела бойца в армии должно производиться не по какому-либо шаблону, а отвечать своеобразностям каждого отдельного рода войск.

2. ПРЕПОДАВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СВЕДЕНИЙ О САМОКАТЕ.

Как всадник должен в совершенстве знать свою лошадь, так самокатчик свою машину. Поэтому изучение материальной (технической) части самоката является весьма важным отделом обучения. Отдел этот охватывает сведения об обыкновенном двухколесном самокате и о мотоцикле. Для управления автомобилями шоферы обучаются в соответствующих автомобильных соединениях.

При преподавании материальной части самоката нужно, прежде всего, ознакомить учеников со всеми составными его частями. Ознакомление это наиболее удобно проводить по следующей схеме (независимо от различия конструкций самоката):

Рама.

Рулевое управление.

Цепь.

Переднее и заднее колеса.

Устройство тормоза — как ручного, так и ножного со свободным ходом.

Свободный ход.

Устройство седла.

Предметы снаряжения самоката.

Все инструменты, необходимые для использования самоката, для его чистки и содержания в исправности.

Особые приспособления для упаковки оружия и инструментов.

При изучении мотоцикла требуется, кроме того, знание мотора, цилиндра, карбюратора, зажигания, смазки и, вместо простой передачи, перемены скоростей со сцеплением, приспособления для пуска в ход и включения мотора.

Ознакомившись с главными составными частями самоката, его разбирают и собирают, чтобы выучиться быстро сменять те или иные пришедшие в негодность части.

Нельзя ограничиваться простым знанием составных частей самоката и знанием правильного их наименования; надо изучить также их действие и взаимодействие. Без этих познаний самокатчик не будет в состоянии владеть самокатом.

Следующий отдел технического обучения самокатчика состоит в преподавании того, как надо чистить, держать в исправности, сохранять и проверять самокат.

Следующие правила пригодны для самокатов всех систем.

Чтобы избежать вредного действия на части самоката грязи, пыли и сырости, производится регулярная чистка. Потребная при езде на самокате человеческая энергия, необходимая для приведения его в действие, служит не только для преодоления сопротивления воздуха и трения колес машины о землю, но и на преодоление трения внутри различных частей самой машины. Величина последнего определяется трением подвижных частей о неподвижные. Поэтому надо всегда хорошо смазывать подшипники. При попадании в подшипники пыли она образует, вместе с имеющимся там маслом, массу, сильно увеличивающую трение шариков в подшипнике. Действие сырости двояко: во-первых, происходит смывание масла из подшипников, а значит — увеличивается трение; во-вторых, ржавеют металлические части (шарикоподшипники), что также вредно отзывается на работе и сохранности самоката.

В обычных условиях следует каждые 6 месяцев производить полную разборку и чистку самоката для приведения его во вполне исправный вид. Сюда входит: разборка подшипников, тщательный осмотр их, смазка вазелином. Снятие резиновых покрышек и окраска масляной краской ободов (с внутренней стороны) во избежание образования ржавчины и перехода ее на покрышки. Внутренние камеры заправляются под покрышки в сухом виде, причем они посыпаются тальком.

После долгих поездок по грязным дорогам, в сырую погоду, словом — во всех случаях, когда самокат подвергался сильному загрязнению и вода могла проникнуть в подшипники и под покрышки, — следует, не в счет 6-месячной чистки, производить, в силу вышеизложенного, основательную чистку самоката.

Особое внимание надо обращать на цепь. Во время поездки в сырую погоду в звеньевые стержни цепи попадают песчинки. Высохнув, они действуют как наждак, почему цепь преждевременно портится и быстро приходит в негодность. После таких поездок рекомендуется высушить цепь, обчистить ее снаружи щеточкой и затем положить в таз с керосином или бензином, чтобы и внутри звеньев хорошенько очистить ее от грязи и песка. Вынув цепь из керосина, надо ее повесить, чтобы керосин стек, вытереть насухо тряпкой и смазать маслом. Иногда вместо масла полезно натирать цепь графитом или тальком.

Для смазки самоката применяется свободное от кислот костяное масло.

Помимо смазки маслом подшипников и разных других частей, подвергающихся трению или изнашивающихся, во избежание ржавения и преждевременной порчи время от времени смазываются жиром и все наружные черненные части самоката, как-то: руль, шестерни, шатуны и т. д.

О покрышках также надо очень заботиться. Как известно, сырая резина приобретает эластичность только после вулканизации ее. При сильном нагревании сера снова выделяется, и резина становится ломкой и легко трескается. То же самое получается на тех местах покрышек, которые испытывают сильное давление. При пользовании самокатом на эти обстоятельства волей-неволей приходится мало обращать внимания, зато храниться покрышки должны в прохладных, сухих и полутемных помещениях, где их следует не класть на землю, а вешать на специальные подставки. Запасные покрышки не следует класть (в особенности вредно класть их стопкой одна на другую), а надо вешать на специальные вешалки из изогнутой по форме покрышки жести, чтобы вес покрышки распределялся по возможно большей поверхности, а не давил в месте подвески. Так как покрышки, даже еще не употребившиеся и хранящиеся при самом добросовестном соблюдении правил ухода за ними, все же портятся от времени,—держать в запасе большое количество их не рекомендуется.

Продолжительное действие сырости на покрышки двояко. Резина становится мягкой, легко режется, прокалывается и, таким образом, становится мало устойчивой против повреждения камнями, осколками стекла и гвоздями. С другой стороны, вода может проникнуть между ободом и покрышкой, что вызовет образование ржавчины на ободе и разъедание резины покрышки и камеры.

Хорошо чистящийся, пользующийся правильным уходом самокат не только сохранит много сил самокатчика во время поездки, но и сам гораздо реже ломается в пути, чем уменьшается количество выбывающих из строя или отстающих бойцов. Благодаря этому увеличивается готовность к бою самокатного соединения.

От сотрясения во время езды нередко ослабевают гайки; поэтому надо требовать постоянного их осмотра и подтягивания. Ослабевшая гайка может не только легко потеряться и

причинить в таком случае большой материальный ущерб (поломка, разрыв), но и вызвать падение. Если в запасе нет подобной же гайки, самокат может даже на время выбыть из строя.

Вообще, каждого самокатчика следует приучать, прежде чем тронуться в путь, тщательно проверить все гайки, посмотреть, достаточно ли накачаны шины, осмотреть упаковку упаковки и проехать несколько пробных кругов.

Наконец, самокатчик должен уметь сам исправлять некоторые повреждения, возникающие во время движения. Починки могут быстро и со знанием дела производиться лишь после добросовестной тренировки в этой области.

Каждый самокатчик должен уметь самостоятельно производить следующие работы по починке: чинить проколы и прорезы воздушных камер; сменять винтиль; вставлять новые спицы; уметь временно скреплять раму (в случае ее поломки).

Более серьезные поломки или исправляются слесарями самокатной части с помощью самокатчиков, или же самокаты отправляются в слесарные мастерские батальона. Только в случае очень серьезных повреждений самокаты отправляют на этапы или в тыл для исправления их или обмена на исправные.

3. МАРШИ.

Марш самокатного соединения имеет большое значение, так как особенность этого рода войск заключается в чрезвычайно большой подвижности его.

Успешное применение самокатных частей зависит, главным образом, от правильной организации и проведения марша.

И в другого рода войсках подвижность их зависит как от характера местности, так и от состояния погоды. Для самокатчика оба эти фактора приобретают еще большее значение. При неблагоприятных условиях весьма возможно, что подвижность самокатчика упадет до скорости движения пехотинца или же будет только незначительно ее превышать.

В первую очередь, большую роль играет погода. В связи с погодой большое влияние имеет также ветер. Попутный ветер, благодаря его двигающей силе, облегчает движение на самокате; боковой ветер требует большого напряжения сил для сохранения равновесия на самокате (особенно, если ветер

порывистый); встречный ветер требует много большей затраты энергии самокатчиком и уменьшает быстроту движения. Не исключены случаи, когда при сильном встречном ветре езда на самокате станет невозможной. Попутный ветер ускоряет быстроту движения, но не настолько, насколько встречный ветер ее уменьшает. По данным Дю-Буа-Реймонд, скорость движения, требующая при полном безветрии затраты в 2,4 килограмметра, при встречном ветре требует уже затраты от 6 до 4,2 килограмметра энергии. При равном по силе попутном ветре затрата энергии понижается до 1,9 килограмметра. Таким образом, затрачиваемая самокатчиком энергия при попутном ветре на 0,5 килограмметра меньше, а при встречном ветре на 1,8 килограмметра больше, чем при безветрии.

Влияние дождя более косвенно: оно сказывается в изменении состояния дороги.

Выпавший снег несколько мешает движению, но езда еще возможна при глубине его не более 10 см. Обледеневший снег (гололедица) уменьшает трение шин о грунт и вследствие недостаточности трения вызывает скольжение самоката, причем легко возможны падения. Избегнуть их иногда удается уменьшением скорости движения.

Влияние местности на движение на самокате определяется состоянием шоссе и дорог. Эти последние еще в большей степени зависят от погоды.

Твердый и гладкий грунт вызывает незначительное трение; чем мягче и ухабистей дорога, тем сильнее трение, а следовательно — больше необходимая для преодоления этого трения затрата энергии самокатчиком. В сухую погоду (при твердом грунте) можно ехать и по тропинке, и по меже, и по борозде. Возможна даже езда по целине. При размягченном грунте езда ограничивается шоссированными дорогами, причем скорость движения, даже при пользовании этими дорогами, значительно понижается.

Большое значение имеют подъемы дороги. В то время как даже незначительный уклон дороги способствует уже приведенному в движение самокату катиться дальше по инерции, вследствие его тяжести, — незначительные подъемы дороги требуют несоразмерно большей затраты энергии, чем при движении по ровной дороге. На крутых длинных подъемах следует слезать с самоката и вести его в руках.

Выигрыш времени при преодолении таких подъемов на самокате в большинстве случаев незначителен и, во всяком случае, не соответствует затрачиваемой при этом энергии.

Таким образом, точно, раз навсегда установить скорость движения и норму дневного перехода самокатной части нельзя, так как они всегда зависят от погоды и состояния дорог.

Средняя скорость движения не развернутых самокатных соединений, при движении по очень хорошим, ровным дорогам и при хорошей погоде, — около 15 км в час при выполнении перехода продолжительностью от 3 до 4 часов; скорость эта падает до 10 — 12 км в час при поездках продолжительностью более 4 часов. По худшим дорогам и при плохой погоде средняя скорость движения не будет превышать 8 км в час. При марше в более неблагоприятных условиях средняя скорость движения будет равна лишь 6 км.

Ночью, при частичном ведении машин сошедшими с них самокатчиками и при переноске машин на руках через препятствия, она может упасть даже до 4 км в час, т. е. сделаться равной скорости движения пехоты. Отношение средней маршевой скорости пехоты (4 км в час) к той же скорости движения конницы (8 км в час) и к скорости движения самокатной части (12 км в час) равно отношению 1:2:3 (до 4).

Из вышеизложенного следует, что быстрота движения самокатной части может быть и выше 12 км в час (15 км), и значительно ниже. Дозоры и отдельные ординарцы могут проезжать в час даже до 20 км, для больших же соединений скорость в 20 км в час допустима лишь на небольшие протяжения. Следует заметить, что большая скорость движения самокатной части, по сравнению с другими родами войск, в первую очередь выражается в величине ее суточного перехода.

Суточный переход хорошо обученной самокатной части равен, в среднем, 80 км, но иногда возможны и большие достижения (100 — 120 км). Всеми вышеупомянутыми нормами можно руководствоваться только с большим приближением.

В виду наличия наезженных колея на дорогах, различных неровностей и мелких камней, езда по середине дороги для самокатчика всегда труднее, чем по ее краю. По краю дорога всегда тверже и ровнее. У большей части шоссированных дорог

по краю сделаны специальные дорожки для самокатов. Исходя из этого, можно сделать вывод, что наиболее подходящим походным порядком для самокатного соединения будет колонна по одному. Лишь по особо хорошим дорогам возможна езда по несколько человек в ряд. Колонна по несколько человек в ряд применяется в тех случаях, когда требуется укоротить длину колонны, а также при остановках, при движении в спешном строю и т. д.

Для достижения максимальной быстроты и максимальной продолжительности движения, необходимы хорошо тренированные, умеющие держать темп движения направляющие. Для этого на самокатах применялись даже счетчики, указатели скорости (Буланже). „Лишь тот ездок может быть назван мастером своего дела, который чувствует, с какой скоростью надо ехать, и держит равномерный темп движения“ (Руководство Молитора).

Как правило, во время поездки между самокатчиками держится дистанция в 1 м, считая от задней точки обода заднего колеса впереди-идущего самоката до передней точки обода переднего колеса следующего за ним самоката.

При движении целых соединений (рота и выше) сохранение такой дистанции затрудняется тем, что даже при всем внимании ездока не всегда возможно точно держать эту дистанцию. Малейшие колебания темпа езды из-за неровностей дороги, падения, выход из строя отдельных самокатчиков, вследствие поломки самоката, — все это (возрастая в колонне по мере удаления от объекта задержки) в конечном итоге сильно отражается на поддержании однородности темпа движения. Неизбежно придется попеременно то ускорять, то замедлять движение. Подобная неравномерность хода требует значительно большей затраты энергии. Чтобы избежать этих недостатков, следует большие колонны расчленять на части, при чем части колонны следуют друг за другом на определенных дистанциях. Дистанция между зводами обычно 50 — 100 м, между ротами — 300 — 500 м.

Хорошим средством для достижения равномерности напряжения сил всех самокатчиков является последовательная смена их местами: едущие в голове колонны идут в хвост и обратно. Конечно, при движении в боевой обстановке придется от этого средства отказаться, чтобы не изменять тактического построения соединения.

Как при походных движениях пехоты, так и при движениях самокатных частей необходимо делать короткую остановку для отдыха через полчаса после начала движения.

При многочасовой непрерывной езде на самокате очень утомляются напрягаемые при этом одни и те же мышцы, тогда как остальные мышцы ослабевают от бездействия. Противоположностью этому и является короткий отдых или перемена работающих мышц. Необходимо поэтому после каждого часа движения делать остановку для короткого отдыха или проходить некоторое расстояние пешком, ведя самокат (в обоих случаях продолжительностью около 10 минут).

Большие привалы на 2-3 часа (для принятия пищи) назначаются обычно лишь при маршах более чем в 60 км.

В общем, количество и продолжительность остановок определяется применительно к поставленной задаче и условиям дороги и погоды, причем всегда принимается во внимание необходимость бережно относиться к силам ездоков.

Курение во время езды воспрещается. На небольших привалах воспрещается также потребление спиртных напитков. Обязательно надо следить за тем, чтобы ни один самокатчик не отправился в более или менее длинный путь не накормленным.

Рекомендуется брать с собой „жвачку“ (Zubussen) (жевательную резину, фрукты свежие и сушеные, свиное сало и т. п.). Всегда следует, если только это возможно, разрешать самокатчику меры, облегчающие его работу, — например, разрешать ему оправиться, расстегнуть воротник и т. п.

Никогда нельзя забывать, что задача марша — не в том только, чтобы добраться до места назначения, но и в том, чтобы привести войсковую часть в назначенное место в боеспособном виде.

Для проведения походных маршей самокатных соединений действительны уставные указания, относящиеся к пехоте, при чем следует руководствоваться и указаниями, сделанными нами в данной главе.

Управление соединением во время марша производится только знаками (без подачи команд).

Марш самокатного соединения в боевой обстановке отличается от такого же марша пехоты невозможностью выделения флангового охранения и большей растянутостью колонны.

Эти недостатки могут быть лишь частично устранены или выдвижением флангового охранения на параллельные дороги, или выделением неподвижных застав на перекрестки и разветвления дорог, или же разведыванием местности силами авангарда.

Если необходимо полностью использовать присущую самокатной части быстроту движения, то этим самым часть приковывается к дороге, и нельзя выделять на фланги группы бойцов из ее состава для несения службы охранения. При осторожном продвижении от рубежа к рубежу по открытой, ровной, богатой дорогами местности это упущение не так опасно, как на местности закрытой и трудно проходимой. В последнем случае достаточная защита флангов не будет достигнута, даже если для охраны флангов использована пехота, так как тщательное обследование такой местности требует невероятно большого времени, но все-таки и тогда не всегда может быть исчерпывающим. Поэтому невыполнимое в большинстве случаев расчленение самокатной части по фронту необходимо заменить другим целесообразным построением, а именно — расчленением в глубину, что само собой вытекает из техники марша самокатных соединений.

Благодаря этому расчленению в глубину, удар противника во фланг может прийтись только по изменчивой небольшой части, которая, кроме того, может мгновенно залечь в придорожном рву и без дальнейших мероприятий развернуть против противника уже готовый широкий, гибкий боевой порядок. При этом особенную выгоду представляет то, что ударам противника непосредственно будет подставлена лишь незначительная часть самокатного соединения, в то время как ее командир или подчиненные ему командиры будут иметь в своем распоряжении в полной боевой готовности большую часть соединения, которую они смогут направить по разным направлениям для обхода или охвата флангов противника.

Особенного недостатка это расчленение в глубину не представляет. Для сбора вновь, в сравнительно короткий срок, растянувшейся колонны или даже колонны, разорванной ударом противника, достаточен простой знак или сигнал. Такие действия безусловно требуют от всех младших командиров твердой выучки, присутствия духа и способности быстро принимать решения.

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что недоста-

точная защита флангов, в виду невозможности выделения из состава соединения частей для несения службы охранения, не только не представляет собою большой неправильности, а наоборот — при умелом управлении соединением может быть использована даже с выгодой.

Самокатная часть маскируется от самолетов как использованием тени деревьев (которыми в большинстве случаев обсажены дороги, причем пользование тенью обычно очень легко, так как колонна двигается по краю дороги), так и самым построением сильно растянутой в глубину колонны. Как известно, летчику трудно различать на шоссе одиночных людей. Это полностью относится и к едущим по дорогам в колонне по одному самокатчикам; особенно же хорошо маскирует их укрытие в придорожных канавах.

Летчик ни в коем случае не будет в состоянии получить ясное представление о силе двигающейся колонны по отдельным самокатчикам. Надо избегать отбрасывания тени на дорогу. Если на открытой дороге будет видна тень едущей или остановившейся самокатной части, она может быть снята с самолета, или просто обнаружена глазом летчика. Об этом обстоятельстве надо всегда помнить при появлении самолетов противника.

Самокатчики в сомкнутой колонне в сухую погоду поднимают большое облако пыли, которое послужит отправной точкой для наблюдений разведки противника. При движении походным порядком, когда колонна расчленена в глубину, облако пыли существенно уменьшается.

Если расчленение колонны в глубину необходимо уже по техническим условиям движения, то меры безопасности требуют еще большего растягивания колонны. Обычно расчленение колонны на отделения является достаточным. Часто, чтобы можно было увеличить дистанции между следующими друг за другом самокатчиками, приходится выделять особые сторожевые или разведывательные отряды.

Таким образом, создается походный порядок, — связанный лишь зрительно. Его можно сравнить с эластичной, растягивающейся резиновой лентой: колонна самокатчиков так же стягивается с обоих концов колонны к тому месту, где противник наносит удар, как сокращается натянутая резиновая лента, если выпустить из рук оба ее конца.

Между главными силами колонны самокатчиков мощностью в батальон и ее авангардом следует держать дистанцию, по крайней мере, в 3 км. Для меньших по размеру колонн дистанция соответственно уменьшается. Эту дистанцию следует понимать больше в смысле времени, чем в смысле пространства. В виду того, что авангард следует считать „как бы привязанным“ к дороге, он будет принужден продвигаться от рубежа к рубежу, останавливаясь, в нужных случаях, для разведывания местности. Это потребует столько времени, что главные силы неминуемо будут „накатываться“ на авангард, почему и движение их будет происходить также от рубежа к рубежу. Из соображений техники марша это обстоятельство опять-таки (см. выше) следует считать выгодным.

При наличии дорог, параллельных пути следования, колонна может быть разделена на несколько (по числу дорог) отдельно следующих колонн. Такое разделение будет единственно возможным на марше расчленением самокатного соединения по фронту и, большей частью, выгодно.

Выбор дороги для движения предоставляется командиру самокатной части. Дорога может быть указана приказом лишь в том случае, когда пользование определенной дорогой необходимо по оперативным или тактическим соображениям.

При выборе дороги решающее значение имеет, в первую очередь, тактическая обстановка. Лучшей и кратчайшей дорогой часто нельзя воспользоваться, как вследствие особенности собственного тактического положения или полученной задачи, так и вследствие того, что эта дорога находится под обстрелом противника.

Если отпадают тактические соображения, решающими факторами в выборе дороги являются не только длина пути, но и качество дороги.

Если дорога хороша, но является необходимость в обходе на небольшом участке ее серьезного препятствия, то она может представлять собой кратчайшую дорогу, так как времени на преодоление известного расстояния затрачивается меньше. Дороги, заставляющие время от времени совершать продолжительное движение пешком, ведя самокат в руках, — оправдывают замену их другими дорогами, даже значительно удлиненными, но более удобными для движения на самокате. При этом сохранение времени и сил может быть достигнуто как раз ездой на самокате, а не движением пешком. Старший

начальник, ставя самокатной части определенную задачу, должен заранее взвесить, пригодна ли для действий самокатной части та местность, на которой ей придется выполнять поставленную задачу. Самокатная часть не может выявить существующих ей преимуществ в местности, бедной дорогами.

Связь между отдельными частями колонны самокатчиков устанавливается согласно действующим для пехоты положениям. На имеющих важное значение участках пути (высоты, мост и т. д.) начальник авангарда должен оставлять небольшие группки бойцов — до подхода туда главных сил колонны.

Длина колонны самокатного соединения получается умножением количества людей на 3 м (4 шага), т. е. на расстояние, занимаемое одним самокатчиком (длина самоката плюс дистанция до следующего самоката). При vzdвaивании колонны получается глубина вдвое меньшая. Чтобы получить точную длину колонны, надо к этому прибавить еще расстояния между отдельными частями колонны.

Хорошо съезженная часть будет в состоянии сохранить вышеуказанную длину колонны и при быстром темпе езды. В противном случае, надо учитывать, что при быстрой езде расстояния между отдельными ездоками, — а стало-быть и длина всей колонны, — увеличиваются.

Исходя из вышеуказанного, самокатный батальон в 450 самокатчиков, следующий походным порядком в колонне по одному, имеет в длину 3 км, адвигающийся в боевой обстановке — около 5 км. К этому надо еще прибавить обоз, который обычно двигается самостоятельно несколько позади. Определив таким образом длину колонны, уже легко вычислить потребное число часов для перехода батальона к назначенному пункту, исходя из длины пути к этому пункту и времени выезда последнего самокатчика колонны.

4. ПЕРЕВОЗКА ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ, ПО ВОДНОМУ ПУТИ, НА АВТОМОБИЛЯХ И ПЕРЕПРАВЫ.

При перевозке самокатов следует строго наблюдать как за возможно лучшим использованием места, так и за прочной установкой самокатов, чтобы они от толчков при движении не могли смещаться, так как в этом случае возможны большие повреждения от трения покрышек о металлические части, или даже металлических частей между собою.

Прочность (стойкость) установки требует очень тесной установки самокатов, что, вместе с тем, соответствует и рациональному использованию места. Поперечно стоящие рули мешают такой установке. Поэтому самокаты надо ставить так, чтобы рули не соприкасались, а именно — один самокат рулем вперед, один рулем назад. В австрийских военных самокатах это неудобство отсутствует, благодаря поворачивающимся рулям, а именно — рулевая штанга прикреплена у них к рулевому стержню особым зажимом, благодаря которому рулевая штанга простым движением подымается кверху, ставится в плоскость самоката и снова закрепляется. Педали устанавливаются так, что они не касаются ни педалей, ни спиц соседних самокатов. Покрышки также ни к чему не должны прикасаться.

При перевозке самокатов в одиночку следует их, по возможности, упаковывать в рамы, обертывая отдельные части бумагой.

В товарный железнодорожный вагон могут быть погружены 80 самокатов; при погрузке же самокатов вместе с различными приспособлениями может быть погружено лишь 60 самокатов. Хорошо тренированная (обученная) часть грузит один вагон в течение 10 минут. Самокаты ставятся рядами, в направлении движения. Чтобы предотвратить перемещение самокатов, прикрепляются поперечные тесины или веревки. Самокатный батальон штатной организации требует для погрузки 13 классных и 9 товарных вагонов и 17 платформ, а всего 78 осей.

Бельгия в 1894 году оборудовала железнодорожные вагоны специально для перевозки самокатных частей: грузились в один вагон одновременно команда в 30 человек и 30 самокатов, из коих 15 подвешивались.

Трехтонный грузовик перевозит 25, а с особым подвесным устройством — 50 самокатов; с прицепной платформой он может перевезти всего до 100 самокатов.

При продолжительной перевозке по воде самокаты лучше всего грузить в трюм. При обычных перевозках на буксирных пароходах (паровых паромов) самокатные отряды устанавливаются рядами на палубе; во время перевозки самокатники держат самокаты в руках и стоят близко друг к другу, причем один ряд входит самокатами наполовину в предыдущий.

Переправа самокатов при помощи саперных средств уже труднее. Если перевозятся только одни самокаты, и то время

как спешившаяся команда ведет бой на другом берегу, то достаточно иметь обыкновенные понтоны или даже лодки меньшего размера. Соединения с самокатами лучше всего грузить на паромы, на которых самокатчики тесно устанавливаются, руководствуясь указаниями саперного начальника. Оба способа погрузки требуют тщательной выучки, необходимой для того, чтобы быстро переправиться и при погрузке и выгрузке не нанести самокатам каких-либо повреждений от столкновений. Выражаясь в грубых цифрах, можно считать, что двойной баркас вмещает 6-8, большой (тройной) понтон — 20, весельный паром на 60 человек — 40 самокатчиков в полном боевом снаряжении, в общем — две трети количества людей, положенного при переправе пехоты.

5. БОЙ.

Самокатчик сражается как пехотинец.

Самокаты привязывают самокатную часть, если и не непосредственно, то к дорогам, допускающим езду на самокате.

До завязки боя самокаты, как правило, ставятся в придорожные канавы и тщательно маскируются. В бой, ведущийся вне дорог, их редко берут с собой. Они мешают бойцу быстро двигаться вперед и применяться к местности. Если бой прекращается и часть будет продолжать прерванное движение, боец должен и без того вернуться на дорогу.

То неудобство, что часть в бою часто продвигается далеко вперед и после окончания боя должна вновь вернуться к самокатам, не может оправдывать взятие самокатов с собой.

Особое значение надо придавать именно этому пункту — возвращению к самокатам. Сравнительно легко решается вопрос, если в распоряжении начальника имеется еще резерв на самокатах. Этот резерв может после окончания боя применяться для немедленного продолжения поставленной задачи, в то время как самокатчики, ведшие бой, возвращаются за своими самокатами и затем следуют за резервом. Этот резерв может быть также использован для доставки самокатов к бойцам, ведущим бой. Один человек может даже по сравнительно плохим дорогам свободно ехать и вести за руль еще второй самокат. Использование резерва, находящегося в распоряжении командира, зависит, конечно, от обстановки.

По вопросу о возвращении к самокатам опыт войны чрезвычайно велик. Вероятно, мало найдется самокатных частей, которые после окончания боя не должны были бы пройти 5 и более километров, чтобы вернуться к оставленным самокатам.

Отрицательный момент, заключающийся в возвращении к самокатам, тем более усугубляется, что в большинстве случаев правильнее удерживать небольшую часть самокатчиков с самокатами в качестве резерва.

Обязанность каждого командира — стараться во что бы то ни стало иметь в своем распоряжении резерв — для командира самокатного соединения становится еще обязательнее, в виду его повышенной самостоятельности. Решающее же значение этот резерв приобретает из-за вышеизложенных соображений.

Если командир самокатного соединения все же не имеет в своем распоряжении резерва самокатчиков с самокатами, — тогда, в большинстве случаев, будет ошибочным сразу прерывать бой всем соединением и возвращаться всем к самокатам. Наоборот, как только командир намеревается закончить бой, он должен выделить резерв и выслать его к самокатам, который затем (согласно вышеизложенному), в соответствии с обстановкой, или подвозит самокаты к части или бросается для дальнейшего выполнения поставленной задачи.

Отсюда ясно, что выбор места для оставления самокатов имеет особое значение. Ясно также, что нельзя в этом отношении дать какие-либо руководящие данные относительно удаления этого пункта от боя. Задача и обстановка и здесь, как и во многих боевых положениях, являются решающими. Слишком раннее оставление самокатов увеличивает дистанцию между бойцами и самокатами. Если же оставить самокаты слишком близко к противнику, мы, тем самым, оставляем самокаты в сфере влияния противника и это может повести к потере их. Сопоставив обе эти возможности, надо сделать вывод: лучше раньше, чем чересчур поздно, во всяком же случае, конечно, до завязки боя. Возвращение к самокатам и изготовка к дальнейшему движению на самокате (упаковка боевых средств и т. д.) является слабостью части, которая в этот период во что бы то ни стало должна быть обеспечена от вмешательства противника. Поэтому рекомендуется выбирать место, укрытое хотя бы от наблюдения противника, для того чтобы оставить там самокаты.

Тактическая обстановка оказывает, как уже было указано выше, большое влияние на выбор этого места. При преследовании, так же, как и при выходе из боя вообще, когда, конечно, противник менее активен, — можно подтягивать самокаты ближе, зачастую даже непосредственно к линии огня, чтобы при выполнении дальнейшей задачи они были сразу же под рукой. В противном случае, место, где оставляются самокаты, должно быть дальше сзади и выбрано так, чтобы давать хорошее укрытие.

Возвращение к самокатам одновременно всего соединения, участвовавшего в бою, может производиться только тогда, когда невозможно вмешательство противника. Поэтому, как правило, отход совершается частями, причем одна часть прикрывает отход другой и отходит лишь тогда, когда другая часть вновь готова отразить натиск противника.

Помимо механиков, у самокатов остаются несколько человек из состава самокатной роты даже в тех случаях, когда вся часть втянута в бой. На их ответственности лежит охранение самокатов и арьергардное охранение части вообще. Они держат связь с частью, обеспечивают пополнение огнеприпасами, следят за дальнейшим продвижением донесений и приказов, за отводом раненых и т. п. Многосторонность и важность этих задач вновь подтверждает необходимость „резерва“ на самокатах.

На обязанности механиков лежит, само собой разумеется, осмотр самокатов и исправление найденных повреждений.

При выборе места для оставления самокатов необходимо иметь в виду также и требования маскировки. Отдельные самокаты, лежащие в придорожных канавах, не требуют особой маскировки. Там, где много самокатов размещено на небольшом участке, следует обращать внимание, главным образом, на то, чтобы самокаты маскировались применительно к формам и окраске окружающих предметов.

При действиях в качестве завесы и при действиях, вводящих противника в заблуждение, самокатные части не должны обнаруживать противнику применения для этих целей именно самокатных частей.

В то время как пехота свободна в выборе направления для отступления, самокатчики из-за самоката вынуждены проводить отступление в определенном направлении, чтобы не потерять своих самокатов, как это имело место с итальянскими

самокатчиками на фронте у Монте-Меата в 1916 году и с французскими самокатчиками у Ройе в 1918 году. Эта необходимость является, конечно, недостатком самокатной части, которой все же, при хорошем управлении и основательном обучении, может быть сведен к минимуму.

Об этом недостатке нельзя забывать при перечислении особенностей, которыми отличается самокатная часть.

Большое значение имеет подвоз самокатов на автомобилях. Если под рукой достаточно автомобилей и тактическая обстановка это позволяет, — можно одновременно подвести к части все самокаты. Можно также сначала подвести половину самокатов к части соединения, находящейся более впереди, после чего автомобили возвращаются за самокатами сзади находящихся самокатчиков. Вторая половина самокатного соединения следует затем за первой.

Большое влияние, которое оказывает самокат на бой самокатной части, ясно из высказанных выше соображений.

6. СПОРТ.

Спорт служит для усовершенствования в езде на самокате, а потому необходим. Все же в армии он преследует совсем иную цель, чем в гражданской жизни. Хотя и в армии полезно в наименьший промежуток времени преодолевать наибольшие расстояния, — однако скорость езды не является самоцелью. Поэтому никогда нельзя доводить человека до полного изнеможения. Затем, на скорость езды влияет также большой вес военного самокатчика в полном боевом снаряжении и то, что он должен двигаться по плохим дорогам и в скверную погоду. Наконец, отдельные достижения самокатчиков отступают на задний план, так как военные самокатчики поодиночке могут быть использованы лишь в качестве посыльных.

Самокатный спорт в армии охватывает поэтому следующие области:

Одиночные соревнования.

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| а) На скорость езды. | } (В полном снаряжении). |
| На медленность езды | |
| б) Езда с препятствиями. | } („Состязания“ по-
сылных). |
| Длительная езда по местности. | |

в) Езда с двумя самокатами и другие испытания на ловкость.¹

г) Технические соревнования: разборка и быстрая сборка самоката; исправление повреждений; смена различных частей.

Езда группой (дозор). Глазная задача при этом соревновании состоит в том, чтобы в указанное время дозор прибыл в указанное место в полном порядке, без вышедших из строя. После достижения этого пункта дозор должен решить несколько небольших боевых задач, чтобы доказать свою боеготовность (при стрельбе в цель — дать определенное число попаданий).

Только после выполнения этих двух условий можно учесть достижения скорости движения. Участок для пробега надо выбрать так, чтобы попадались и плохие дороги, чтобы необходимо было преодолевать подъемы и препятствия, требующие переноса самоката на небольшие расстояния.

Быстрая подготовка пулеметных групп для обстрела самолетов во время марша, соревнования в быстроте разгрузки и погрузки пулеметов.

Эстафеты.

Соревнования целых небольших соединений: марши в полном боевом снаряжении, длительные поezdки, подтягивание оставленных самокатов.

Такие соревнования имеют большое значение для общего обучения, для общей подготовки и действуют безусловно воспитательно. Часто это является лучшим путем для достижения таких результатов, которых во время самого обучения трудно достигнуть.

Необходимо поощрять участие большого количества самокатчиков в гражданских спортивных организациях. Самокатчик находит при этом возможность достигнуть ловкости и совершенства в такой степени, для достижения которой на военной службе зачастую не хватит времени.

¹ Езда, сидя спиной; сидя на багажнике; поднимание при езде с земли различных предметов; езда парами и т. п.

ВII. 12 ПРАКТИЧЕСКИХ УПРАЖНЕНИЙ.

Вся подготовка самокатной части должна комплексовать упражнения в боевых действиях и в передвижениях на самокате таким образом, чтобы они стояли в теснейшей связи друг с другом. Оставление самокатов и возвращение к ним должно постоянно образовывать составную часть всех упражнений и всегда проводиться применительно к боевой действительности.

Чем дольше самокат будет использован для сближения с противником и чем быстрее самокат будет под рукой самокатчика для продолжения движения, — тем лучше, с точки зрения самокатной части, решена ее боевая задача.

Следующие примеры являются лишь небольшим перечислением бесчисленных возможностей. Они выбраны так, чтобы, руководствуясь этими примерами, легко было составлять новые задачи.

1-е УПРАЖНЕНИЕ. РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ОТДЕЛЕНИЯ САМОКАТЧИКОВ (С БОЕМ).

Отделение (схема 6) на самокатах доехало до опушки леса и впереди себя имеет деревню А. Необходимо установить: занята ли противником эта деревня?

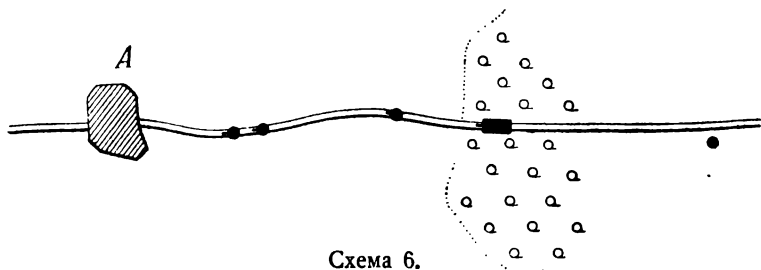


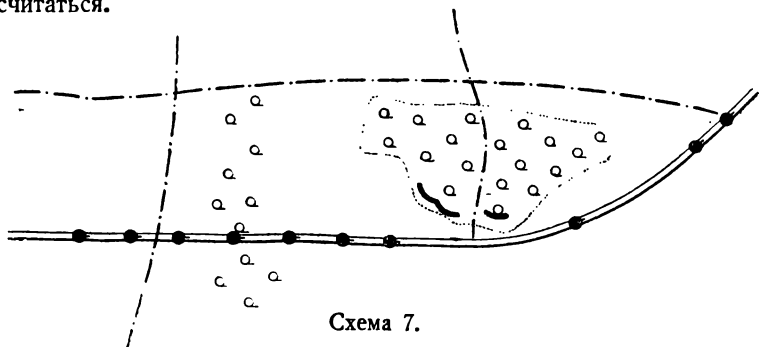
Схема 6.

Отделение остается укрыто в лесу. Командир отделения высылает двух самокатчиков в направлении деревни А. Само-

катчики едут на таком удалении друг от друга, чтобы иметь возможность переговариваться между собой. На расстоянии, допускающем зрительную связь, за ними следует связной (или несколько связных) для связи с отделением. Не доезжая деревни, оба самокатчика оставляют свои самокаты и продолжают разведку пешком. Если деревня не занята противником, об этом через связного доносится командиру отделения, и отделение (при движении в деревню) захватывает по пути оставленные самокаты и доставляет их дозорным. Если деревня занята, все отделение разворачивается для наступления и очищает деревню от противника. После того как деревня очищена, половина отделения посылается назад к самокатам и доставляет их в деревню. Каждый боец ведет 2 самоката.

2-е УПРАЖНЕНИЕ. ОТДЕЛЕНИЕ ПОПАДАЕТ В ЗАСАДУ.

В большинстве случаев противник позволит отдельным выдвинувшимся вперед самокатчикам проехать дальше, чтобы потом их захватить. С этой возможностью следует постоянно считаться.



Если противник позволит первым трем самокатчикам проехать мимо опушки леса (схема 7) и затем обрушится своим огнем на остальных бойцов отделения,—они должны немедленно развернуться для боя, что легко сделать из сильно растянутого походного порядка. Услышав шум боя, передние три самокатчика должны немедленно повернуть назад и, в свою очередь, принять участие в бою. Благодаря этому противник будет атакован с двух сторон. Первые три самокатчика или последние самокатчики из состава отделения могут

также пробраться в обход леса и зайти противнику в тыл. Это упражнение можно проводить и с более крупными соединениями.

3-е УПРАЖНЕНИЕ. ДОЗОРНАЯ СЛУЖБА И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ.

Точно и своевременно передавать донесения с полученными разведывательными данными—должен уметь каждый отдельный самокатчик. На правильности донесений

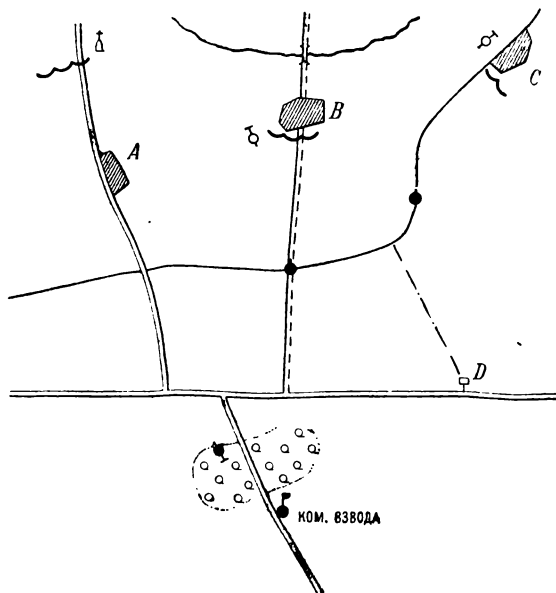


Схема 8.

передовых разведывательных соединений зачастую строятся важные решения командования. Поэтому упражнения в дозорной службе и передаче донесений должны проходиться и повторяться возможно чаще, причем обязательно и ночью.

Самокатный взвод (схема 8), усиленный 1 пулеметным отделением и 3 стрелковыми отделениями, должен из лесочка разведать точное размещение противника; по данным авиации,

противник замечен по линии АВС. Три выслаемых дозора действуют как указано в упражнении 1. После установления соприкосновения с противником, дозоры, пользуясь связными, остаются на месте и доносят командиру взвода данные разведки. Донесение передается или устно, или же письменно с простейшим чертежом.

Ночью связь устанавливается световыми сигналами. Связные, возвращающиеся из пунктов А, В, С с донесениями, должны затем отправиться за дозорами и провести их назад к точке Д. (Связных следует выслаивать не за теми дозорами, откуда они прибыли, а переменить их, чтобы им пришлось бы двигаться по новым дорогам.)

4-е УПРАЖНЕНИЕ. АТАКА ПОЛУРОТЫ ПРИ ПРЕСЛЕДОВАНИИ.

Местечко А занято слабыми арьергардными частями противника.

Оно должно быть очищено от противника (схема 9). Командир считает достаточным для этой цели первоначально использовать одно пулеметное и одно стрелковое отделения.

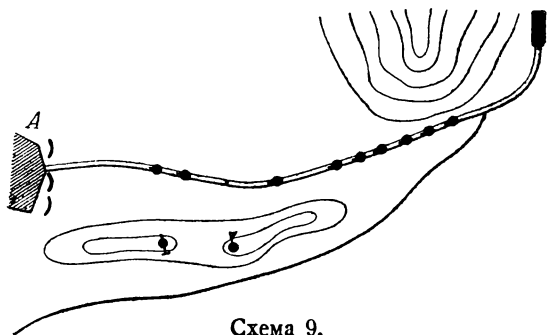


Схема 9.

Он приказывает пулеметному отделению занять холм южнее местечка А. Под прикрытием пулеметного огня стрелковое отделение должно выбить противника. Самокаты пулеметного отделения складываются за холмом; самокаты стрелкового отделения оставляются на дороге, ведущей в А. После удачной атаки, отделения, не участвующие в бою, захватывают по дороге оставленные самокаты стрелкового отделения и

доставляют их вперед. Если для решения задачи необходимо в бою участие всех отделений,—то после очищения деревни за самокатами посылается половина людей, которые и доставляют самокаты. Если обстановка не вполне выяснена, рекомендуется вначале применить лишь половину имеющихся огневых сил: часто противник уже не будет там, где он предполагается, и развертывание всех сил явится нецелесообразным. В последнем случае для того, чтобы доставить самокаты, будет затрачено двойное количество времени.

5-е УПРАЖНЕНИЕ. ПОЭШЕЛОННОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ПУЛЕМЕТНОЙ РОТЫ ДЛЯ ПРОТИВОСАМОЛЕТНОЙ ОБОРОНЫ КОЛОННЫ.

Самокатные пулеметные соединения особенно удобны для поэшелонного размещения и противосамолетной обороны растянувшихся маршевых колонн. При 8 пулеметах в роте три взвода (6 пулеметов) занимают позицию, в то время как четвертый (с 2 пулеметами) уже двигается дальше перекатами. Наиболее действительные результаты получаются тогда, когда пулеметные соединения размещаются на дороге, параллельной той, по которой двигается колонна (схема 10), и допускающей ведение действительного пулеметного огня для защиты двигающейся колонны.

Такие действия часто потребуют пользования плохими дорогами, — лишь бы имелась возможность занимать удобные огневые позиции. На каждой огневой позиции следует решать различные задачи по противосамолетной обороне. Такое же поэшелонное движение применяется и тогда, когда самокатные соединения служат боковым охранением двигающейся колонны.

Самокатные части.

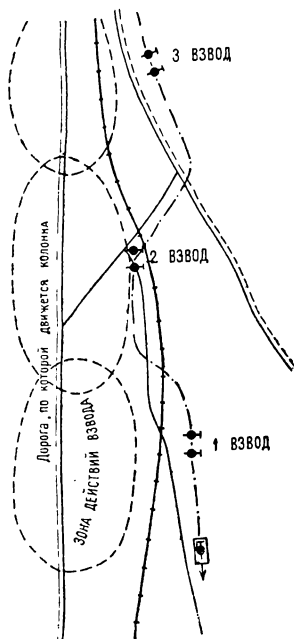


Схема 10.

6-е УПРАЖНЕНИЕ. ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ РЕКУ ПРИ ПРЕСЛЕДОВАНИИ.

(1 самокатная стрелковая рота, $\frac{1}{2}$ пулеметной самокатной роты, 1 самокатно-саперный взвод и 1 самокатно-сигнальная часть).

Противник укрепился на северном берегу в А (схема 11). Мост разрушен. Сильные укрепления делают переправу у А невозможной. Поэтому 1 взвод располагается около А на южном берегу с целью связать противника. Остальные взводы роты переправляются в районе В, пользуясь поддержкой пулеметов, и, смяв дозоры противника, атакуют местечко А.

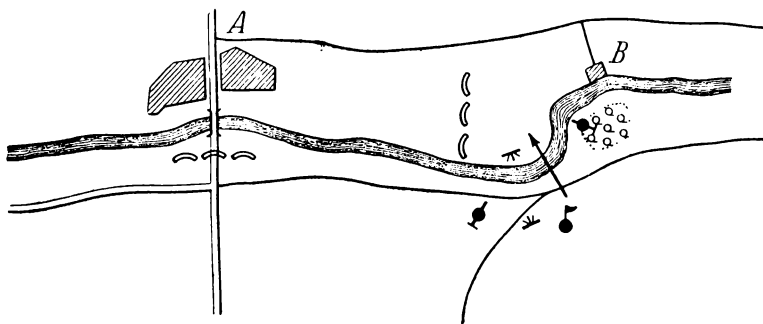


Схема 11.

Один из пулеметных взводов поддерживает эту атаку огнем. Из самокатов берутся с собой лишь самокаты пулеметов; на этих самокатах бойцы, ведя их в руках, продвигают вперед пулеметы. После того как противник сбит, через реку переправляется взвод с южного берега у А. Этот взвод переправляется с самокатами и немедленно начинает преследование противника. Затем переправляется 2-е пулеметное отделение вместе с своими самокатами. В заключение переправляются самокаты отделений, которые для выполнения атаки переправились вначале без них.

7-е УПРАЖНЕНИЕ. ОТРЫВ АРЬЕРГАРДА ОТ ПРОТИВНИКА С ОДНОВРЕМЕННЫМ РАЗРУШЕНИЕМ МОСТА.

1 самокатная стрелковая рота, $\frac{1}{2}$ пулеметной самокатной роты и $\frac{1}{2}$ самокатного саперного взвода получили приказ

удерживать высоты южнее Л до часа, после чего за ручьем К как можно дольше удержать наседающего противника. Самокаты роты — вблизи. Пулеметная рота действует из района К перекидным огнем. Выдвинутым охранением противник вначале задерживается севернее Л, затем на высотах. После того как главные силы самокатчиков оторвутся от противника, самокатная рота выигрывает большое расстояние, пользуясь для движения самокатами. Она уже находится за ручьем К, когда противник еще задерживается на высотах аррьергардным охранением. При таких задачах самокаты должны находиться как можно ближе к части, ведущей бой. Это упражнение также очень удобно для проведения ночью.

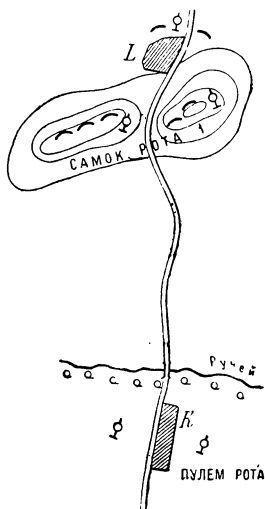


Схема 12.

8-е УПРАЖНЕНИЕ. ОБХОД ПОЗИЦИИ ПРОТИВНИКА САМОКАТЧИКАМИ, КОННИЦЕЙ, АРТИЛЛЕРИЕЙ И ПЕХОТОЙ НА АВТОМОБИЛЯХ.

Противник занял железнодорожный путь южнее А. Эскадрон залег перед железнодорожными путями: он скован более сильным противником. В качестве поддержки, высылаются 1 пехотная рота, которая подвозится на грузовиках до разветвления дорог севернее В. Рота эта вводится в действие левее эскадрона. 2 самокатные роты двигаются из В. Командир самокатного соединения получает командование над всеми боевыми силами. Он хочет обойти противника с фланга, но видит, что передовые части (конница и пехота) задерживаются у перекрестка дорог южнее А. Дозор доносит, что пункты С и Е не заняты противником. Поэтому командир оставляет у перекрестка дорог лишь один взвод и с обеими самокатными ротами отправляется из В через С к местечку Е. Западнее местечка Е он встречает сопротивление противника, но роты сбивают это сопротивление и заходят в тыл про-

9-е УПРАЖНЕНИЕ. КОННИЦА И САМОКАТЧИКИ КАК ПОДВИЖНОЙ РЕЗЕРВ.

Противник прорвал наш фронт. Для закрытия прорыва применяется подвижной резерв, состоящий из конницы и самокатчиков. На долю самокатчиков выпадает прикрытие более удаленного участка, так как они в состоянии развивать большую скорость движения, чем конница. Это упражнение является упражнением на движение форсированным маршем с прибытием на место к точно установленному времени. Движение связывается с разведкой и строгим несением службы связи. Полезно упражнение это повторять и ночью.

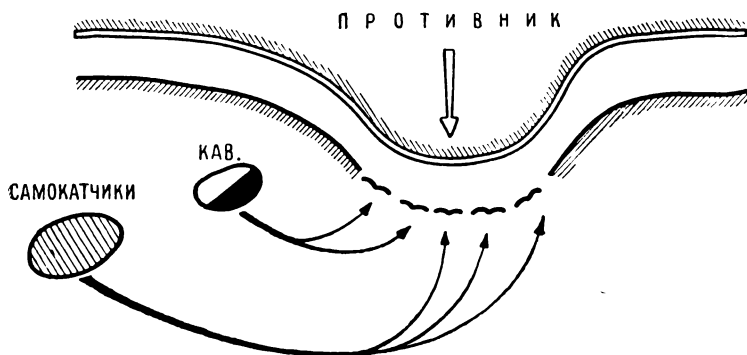


Схема 14.

10-е УПРАЖНЕНИЕ. ДЕЙСТВИЯ ПРОТИВ ФЛАНГА ПРОТИВНИКА.

В маневренной войне часто явится возможность действовать против флангов и даже против тыла противника. Самокатчики и конница особенно пригодны для решения таких задач.

Батальон самокатчиков и 2 эскадрона должны зайти с правого фланга противника. Командир батальона занимает обоими эскадронами переправы у А и В; эскадроны укрепляются. Вначале он остается с двумя ротами на линии В—Д, а две роты направляет для удара во фланг противнику. При успехе удара остальные роты, а впоследствии и эскадрон, присоединяются для развития удара.

При подобных упражнениях не следует забывать об обеспечении своего тыла.

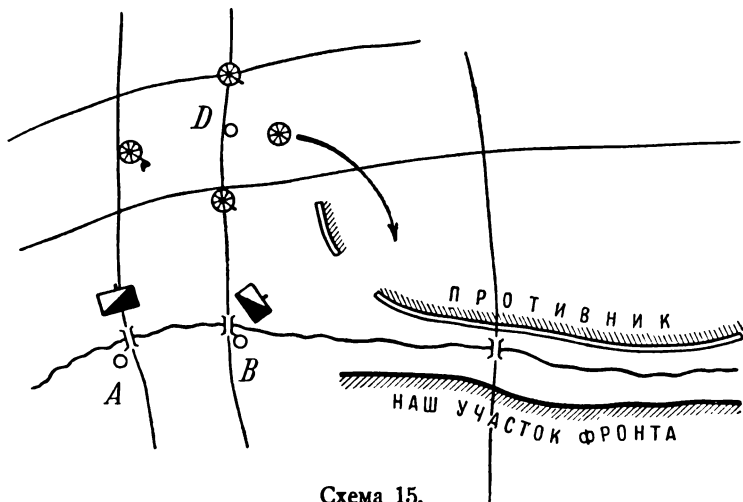


Схема 15.

11-е УПРАЖНЕНИЕ. УДЕРЖАНИЕ ПЕРЕПРАВЫ.

Батальон самокатчиков должен удерживать переправу у А до подхода главных сил. Батальон занимает предмостные по-

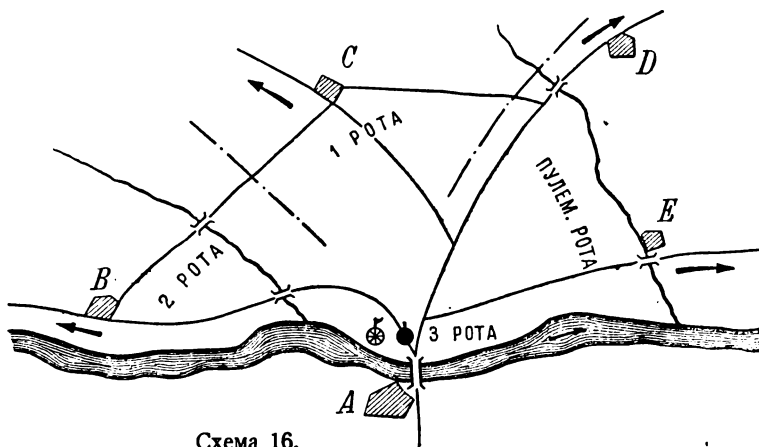


Схема 16.

зиции, выделив резерв, а разведывательные части высылает вперед до установления соприкосновения с противником (указано стрелками). После того как противник нащупан, — медленный отход с боем на предмостные укрепления.

12-е УПРАЖНЕНИЕ. ПРИКРЫТИЕ ФЛАНГА.

Прикрывающий фланг батальон одной стрелковой ротой и 1 пулеметной удлиняет фланги, двумя другими ротами — ведет разведку, нащупывает противника, останавливает его и отвлекает его внимание от главных сил.

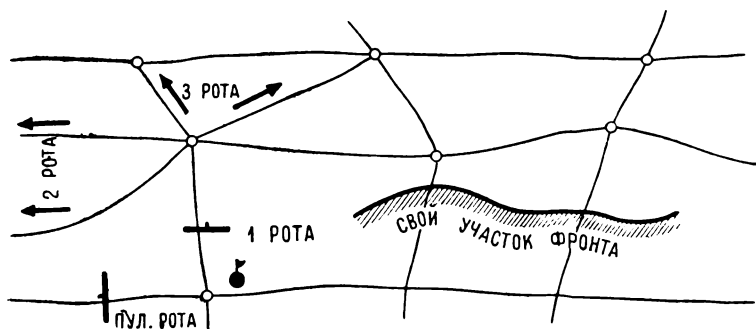


Схема 17.

Упражнения 11-е и 12-е должны показать самокатному соединению необходимость, при решении подобных задач, всегда устанавливать соприкосновение с противником достаточными силами, всегда самому искать встречи с ним, никогда не ждать, пока он сам дойдет до нас, свой же тыл обеспечивать лишь немногочисленными охраняющими частями.

Таким образом, задачи решаются использованием основного свойства самокатных частей — быстроты и легкости передвижения — для самостоятельной атаки противника далеко впереди своих войск и для выигрыша времени.

1 р. 10 к.

