

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 *низших 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	—	—	—	—
В р а ч и	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	$\frac{7}{23}/\frac{6}{24}$	$\frac{1}{25}/\frac{0}{26}$	$\frac{1}{32}/\frac{0}{33}$	$\frac{5}{107}/\frac{1}{109}$	$\frac{5}{107}/\frac{1}{109}$

Всего: 26 офицеров, 2 врача, 1 офицер — заведующий хозяйством, 114 револьверов, 17 пулеметов, 11 мотоциклистов, 529 самокатов, 17 авт.

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	
$\frac{5}{107} / \frac{1}{109}$	$\frac{5}{119} / \frac{1}{109}$	$\frac{1}{22}$	$\frac{1}{0}$	—		

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

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 1:1:1/2.

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

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

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

3 самокатных батальона равны 1 самокатному полку, или $\frac{1}{2}$ 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, бронемашины, 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 езду. 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 (пруссские) 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.

Выяснилось, 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, автомобилей (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 им 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 расходуеться 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 прыгнуть 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 проделывают 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 черные 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 поклажи 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 колеи 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 шоассированных 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 спешенном 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 взводами обычно 50 — 100 м, между ротами — 300 — 500 м.

Хорошим средством для достижения равномерности напряжения сил всех самокатчиков является последовательная мена 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. Противодействием 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 выдвиганием 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 прийти 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 движется 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 растягивается 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 влствие 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 присутствующих 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, мосты 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 паромах) самокатные отряды устанавливаются рядами на палубе; во время перевозки самокатчики 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, в 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 правильное 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 аррьергардное 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 подвезти к части все самокаты. Можно также сначала подвезти 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 боеспособность (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 изготовка 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 поездки, 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.

ВН. 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?

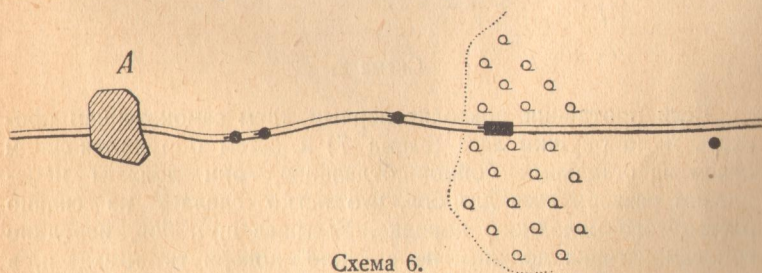


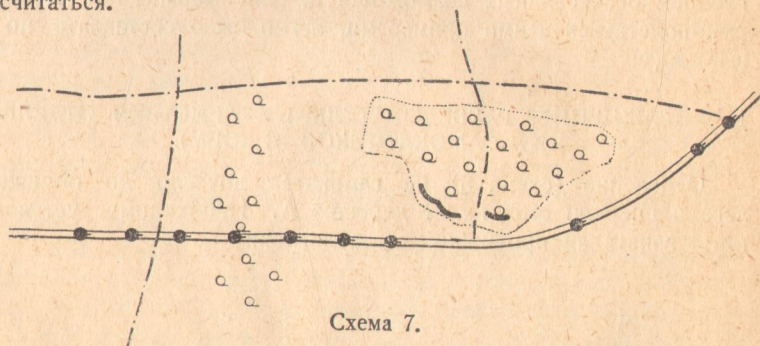
Схема 6.

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

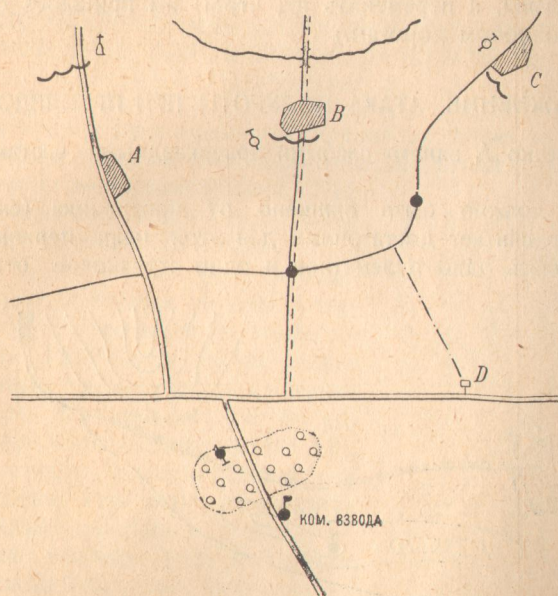


Схема 8.

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 посылаемых 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 посылать 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.

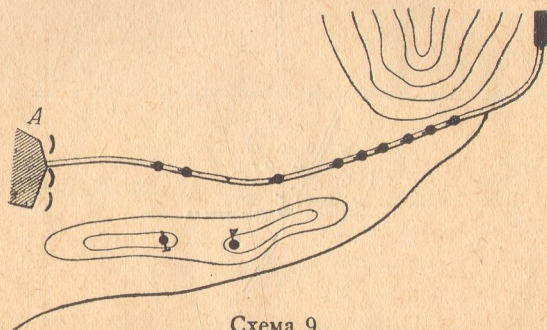


Схема 9.

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 движется колонна (схема 10), и допускающей ведение действительного пулеметного огня для защитыдвигающейся 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 охранениемдвигающейся колонны.

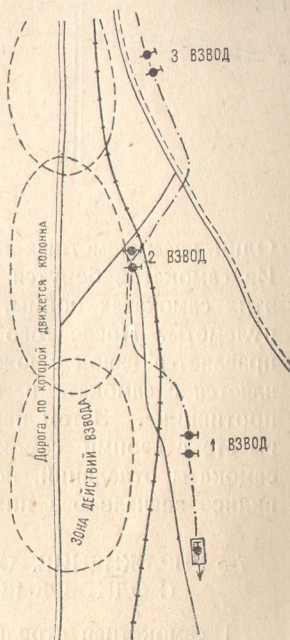


Схема 10.

Самокатные части.

1/28

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.

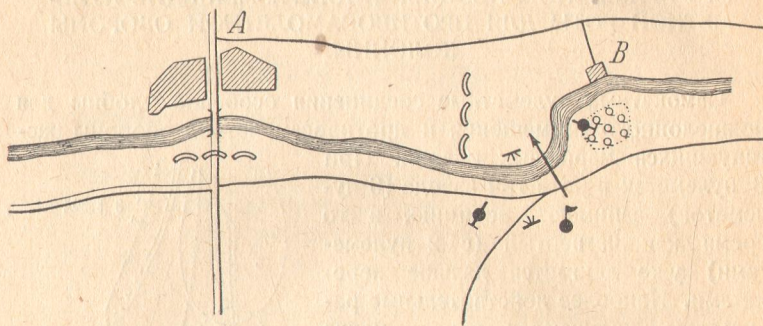


Схема 11.

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 удерживать 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 арьергардным охранением. При таких задачах самокаты должны находиться как можно ближе к части, ведущей бой. Это упражнение также очень удобно для проведения ночью.

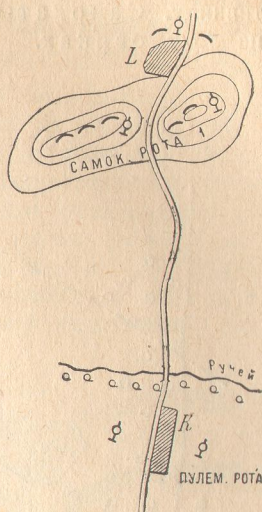


Схема 12.

8-е УПРАЖНЕНИЕ. ОБОД ПОЗИЦИИ ПРОТИВНИКА САМОКАТ- ЧИКАМИ, КОННИЦЕЙ, АРТИЛЛЕРИЕЙ И ПЕХОТОЙ НА АВТО- МОБИЛЯХ.

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-

тивнику. Самокаты доставляются из местечка Е на грузовиках.

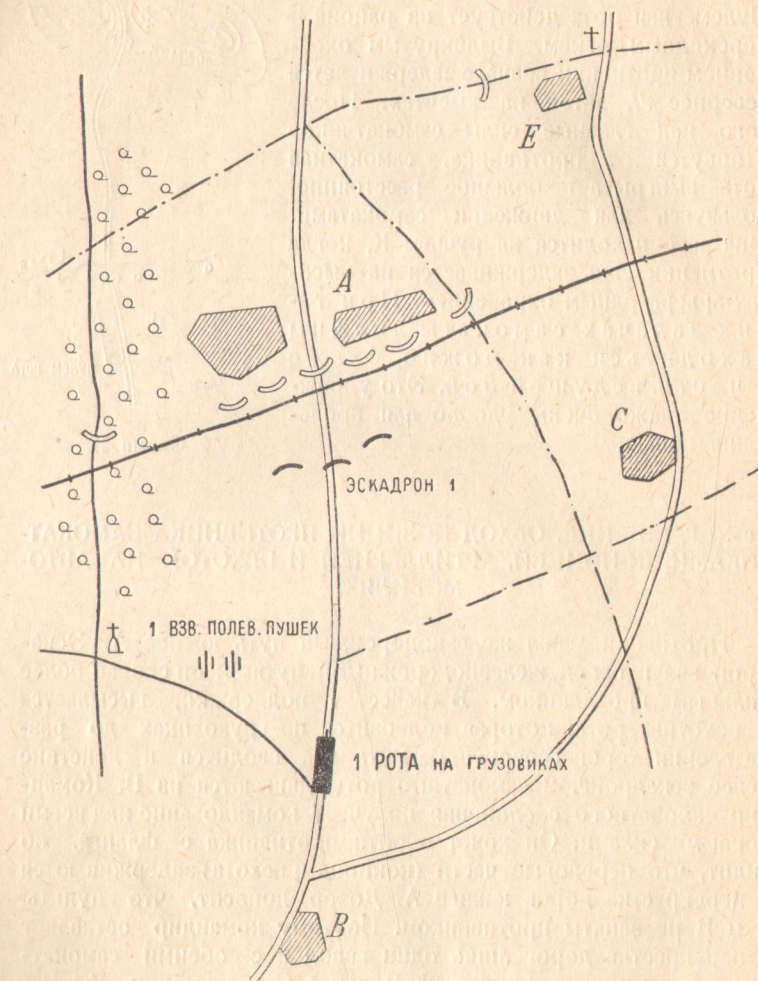


Схема 13.

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.

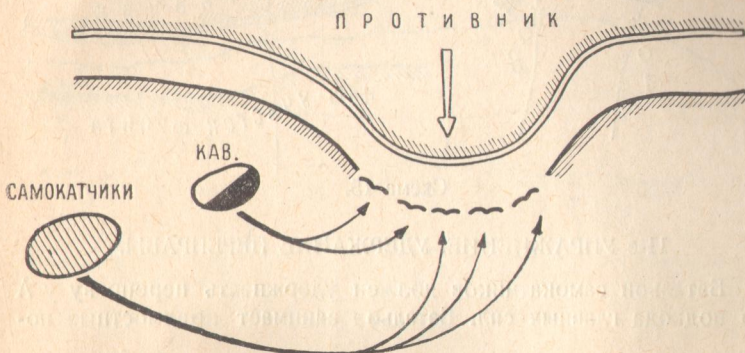


Схема 14.

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.

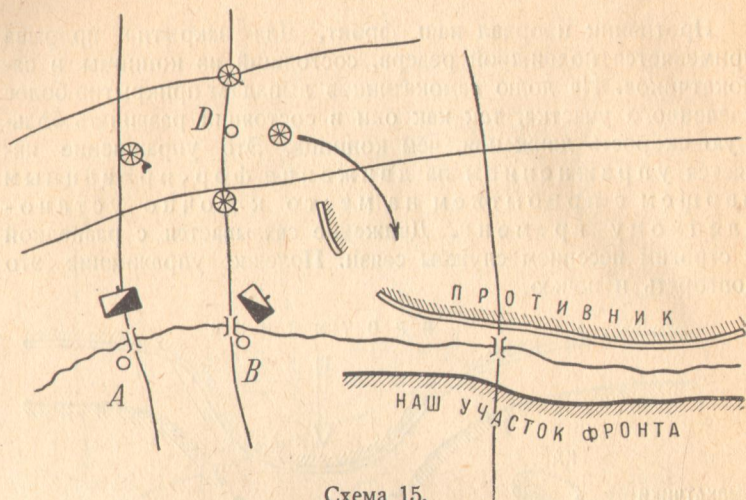


Схема 15.

11-е УПРАЖНЕНИЕ. УДЕРЖАНИЕ ПЕРЕПРАВЫ.

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

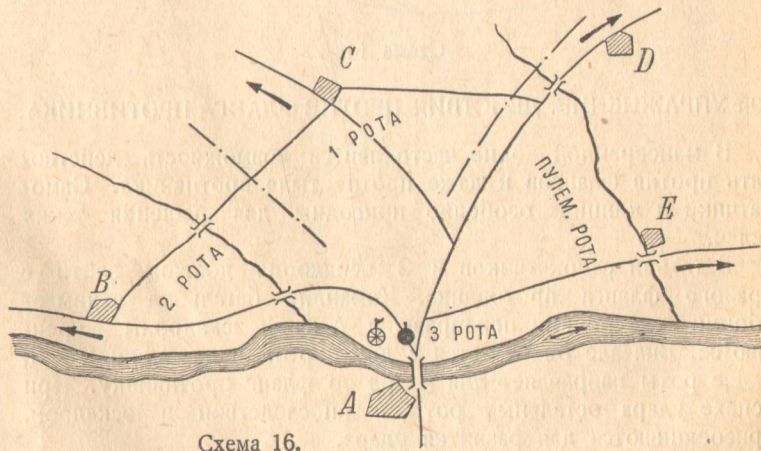


Схема 16.

зиции, выделив резерв, а разведывательные части высылают 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 удлинняет фланги, двумя другими ротами — ведет разведку, нащупывает противника, останавливает его и отвлекает его внимание от главных сил.

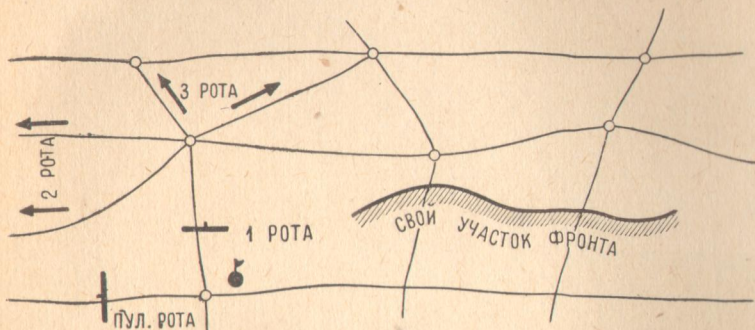


Схема 17.

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.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL. 733-4331

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL. 733-4331



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL. 733-4331

