



СЛУЖБА ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА ВЪ ВОЕННОЕ ВРЕМЯ.

(Продолженіе) ¹⁾.

ОЧЕРКЪ 3-й.

Воздушная развѣдка.

Такимъ образомъ результаты итальянской воздушной развѣдки подтверждаютъ тѣ выводы, которые можно было сдѣлать на основаніи маневреннаго опыта. Но здѣсь необходимо обратить вниманіе, что тактическія условія, въ которыхъ происходила воздушная развѣдка во время Итало-турецкой войны, были столь благоприятны, что можно смѣло утверждать, что въ Европейской войнѣ они не повторятся.

Турки и арабы совершенно не были подготовлены къ появленію управляемыхъ воздухоплавательныхъ и летательныхъ приборовъ. У нихъ не было собственнаго воздушнаго флота, не было орудій и пулеметовъ съ большими углами возвышенія для обстрѣливанія воздушнаго противника. Они могли противодѣйствовать итальянскимъ летчикамъ только ружейнымъ огнемъ. вмѣстѣ съ этимъ арабы, смотрѣвшіе на нихъ, какъ на людей, обладающихъ

¹⁾ См. «Военный Сборникъ» № 8.

особымъ даромъ Аллаха, не принимали никакихъ мѣръ для укрытія себя отъ взоровъ воздушнаго развѣдчика посредствомъ примѣненія къ мѣстности. Интересно сопоставленіе здѣсь съ тѣми мѣрами, которыя будутъ приниматься въ европейскихъ арміяхъ, а для этого напомнимъ французскую инструкцію, приведенную ранѣе. Итальянскіе летчики имѣли возможность наблюдать компактные массы противника. Обращаемъ вниманіе на эту особенность воздушной развѣдки въ Триполитаніи, дабы предупредить заблужденіе, заставившее бы думать, что и въ условіяхъ будущей войны активная воздушная развѣдка будетъ производиться съ такой же легкостью и давать такіе же результаты. Между тѣмъ эта же война показала, что высота безопасности, принятая французами, 600—900 метровъ мала. Итальянскіе летчики при сниженіи до 700 метровъ поражались ружейнымъ огнемъ.

Если обратиться къ Балканской войнѣ, давшей правда очень незначительный опытъ примѣненія активной воздушной развѣдки и при этомъ только въ условіяхъ крѣпостной войны, то мы увидимъ, что возможность обстрѣла со стороны турокъ артилерійскимъ огнемъ ²⁾ заставляла летчиковъ держаться на высотѣ 1.000—1.300 метровъ. Приведемъ описаніе полета надъ Адрианополемъ одного изъ русскихъ летчиковъ (Т. Н. Ефимова), находившагося въ рядахъ болгарской арміи.

«Вначалѣ слегка покачивало, но чѣмъ выше я поднимался, тѣмъ слабѣе были ощущенія воздушныхъ теченій. Подо мной пробѣгали рѣдкіе лѣса, кустарники и особняки-дома. Наконецъ, вдали виднѣются палатки болгарской арміи, осаждающей крѣпость. Слева, метровъ на 300, виситъ въ воздухѣ воздушный шаръ, въ корзинѣ находится наблюдатель. На землѣ отлично видны палатки и въ видѣ точекъ возлѣ нихъ—нижніе чины. Смотрю на барометръ: высота только 600 метровъ. Аппаратъ постарѣлъ, отяжелѣлъ и трудно беретъ высоту. Эта мысль меня начинаетъ беспокоить. Пробую брать подъемы и круче и положе, но аппаратъ относится ко всему индифферентно. Я немного привстаю съ сидѣнія, приближаясь къ мотору, чтобы облегчить хвостъ и дать возможность скорѣе подняться, регулирую моторъ; даю все, что можно, больше—но напрасно: стрѣлка барометра поворачивается медленно. Я теряю

²⁾ Турки стрѣляли по воздушнымъ развѣдчикамъ изъ полевыхъ орудій, подрывая ихъ хобота, благодаря чему увеличивался уголъ возвышенія и являлась возможность обстрѣливать летчиковъ; конечно, слѣдить за движеніемъ этихъ цѣлей было чрезвычайно трудно, почему и наблюдалось много промаховъ.

терпѣніе и перестаю слѣдить за барометромъ, разсаживаюсь поудобнѣе, и начинаю разсматривать разстилающуюся подо мною мѣстность. Горы кажутся небольшими возвышенностями; лѣса превращаются въ маленькіе огороды; палатки—въ крошечныя бѣлыя пятнышки; орудійные окопы и осадныя батареи представляютъ собою различныя по формѣ ямочки; орудія—въ видѣ черныхъ игрушечныхъ спичекъ, пересѣкающихъ поперекъ эти ямочки. Грохотъ пушекъ, ружейная стрѣльба и разрывы снарядовъ—все заглушено работой мотора и свистомъ встрѣчнаго вѣтра. Мнѣ вся картина представляется игрушкой, и я смотрю внизъ, какъ на большую панораму. Здѣсь наверху тишина и спокойствіе. А вотъ виденъ уже и Адрианополь. Около 40 минутъ потребовалось мнѣ на то, чтобы пролетѣть отъ Мустафа-паши до Адрианополя—разстояніе 30 съ чѣмъ то верстъ. Подлетая къ самому Адрианополю, я взглянулъ на барометръ: высота была 900 метровъ. *Такая высота крайне опасна:* поворачиваю обратно, кружусь надъ расположеніемъ болгаръ, поднимаясь все выше и выше; наконецъ, барометръ показываетъ *1.300 метровъ*. Рѣшаюсь летѣть на Адрианополь, держась на 3 километра въ сторонѣ отъ него. Начинаю обходить слѣва, постепенно приближаясь къ нему. Появляется мысль: «а что, если моторъ остановится?» Мысленно разбираю исправность мотора и причину могущей быть остановки, но все исправно, а кромѣ того высота вполне достаточна для планированія въ безопасномъ мѣстѣ.

Огибаю крайнюю часть города и кружусь еще немного; теперь самый опасный моментъ моего полета: нужно пройти черезъ самый городъ и бросить въ центрѣ его прокламаціи. Приготавлиюсь; поворачиваю на городъ по прямой линіи. Слѣжу внимательно. Вотъ и городъ. Вынимаю изъ кармана пачку воззваній и бросаю; вначалѣ полетѣли свертками, а затѣмъ разсыпались. Внизу началась стрѣльба. Въ правомъ крылѣ образовалось отверстіе отъ пули. Наклоняю аппаратъ на 5 градусовъ для пріобрѣтенія большей скорости и опускаюсь до 1.200 м. Бросаю вторую пачку, потомъ третью, измѣняя направленіе аппарата. Замѣчаю, что вторая пуля пронизываетъ правое крыло въ разстояніи полуметра отъ сидѣнія. Очень жалѣю объ отсутствіи у себя бомбъ, которыми отвѣтилъ бы на выстрѣлы.

Навстрѣчу мнѣ изъ турецкаго расположенія виденъ дымъ отъ пушечнаго выстрѣла; очевидно шрапнель, какъ потомъ и оказалось, по разрыву ея ниже аппарата метровъ на 300—400. Съ

линіи расположенія болгаръ видно три выстрѣла. Приблизившись къ болгарской территоріи, я облегченно вздохнулъ, чувствуя себя въ безопасности.

Черезъ 20 мин. я былъ снова надъ Мустафа-пашой. Спустившись на аэродромъ, я передалъ обо всемъ видѣнномъ мною. Между прочимъ болгары собирались нападать на правый флангъ турокъ; я объяснилъ, что видѣлъ турецкія колонны, передвигающіяся на лѣвый флангъ».

Прежде чѣмъ перейти къ выводамъ, мы считаемъ нужнымъ подчеркнуть то важное обстоятельство, что въ обѣихъ только что минувшихъ войнахъ, также какъ и на маневрахъ, отсутствовала борьба въ воздухѣ. Несомнѣнно, что въ будущихъ большихъ войнахъ, воюющія государства выступятъ во всеоружіи воздушныхъ флотовъ. Самолеты и воздушные корабли каждой стороны приложатъ всѣ усилія, чтобы спустить при встрѣчѣ другую. Вслѣдствіе этого нужно ожидать большое число аварийъ или уклоненій тѣхъ, кто будетъ считать себя болѣе слабыми. Однимъ словомъ, воздушная развѣдка будетъ вестись не безпрепятственно, а вслѣдствіе этого, какъ количество, такъ и качество (достоверность, точность, подробности) свѣдѣній, добываемыхъ летчиками, по сравненію съ опытами минувшихъ войнъ, въ особенности маневреннымъ, значительно понизятся.

Тѣмъ не менѣе минувшія войны вводятъ существенный коррективъ. Послѣдній выражается въ томъ, что нужно считать для самолетовъ высоту безопасности не ниже 1.000 метровъ (и даже до 1.300); для воздушныхъ кораблей, представляющихъ собою гораздо большую цѣль, эта высота должна равняться 1.500—2.000 метровъ ³⁾.

Обсуждая вопросъ о высотѣ безопасности нужно помнить, что, при проектированіи новаго образца полевыхъ пушекъ, всѣ государства принимаютъ во вниманіе возможность стрѣльбы подъ большимъ угломъ возвышенія, для обстрѣливанія воздушнаго непріятеля.

Указывая на необходимость установленія этой высоты безопасности, мы не хотимъ этимъ сказать, что воздушный развѣдчикъ не долженъ никогда рисковать спуститься ниже, съ цѣлью лучше разглядѣть объектъ наблюденія. Мы настаиваемъ только на томъ, что генеральный штабъ въ своихъ расчетахъ на воздушную развѣдку

³⁾ Это для многихъ изъ нихъ является пока почти рекордной. Бекневъ. «Воздухоплаваніе въ современной сухопутной войнѣ», стр. 149.

долженъ всегда имѣть въ виду высоту дѣйствительной безопасности, а это приведетъ къ необходимости отказаться отъ преувеличенныхъ ожиданій, *рисующихъ воздушную развѣдку, какъ всевидящее око, отъ котораго не можетъ ускользнуть ни одна подробность.*

Какъ хорошо всѣмъ извѣстны постоянныя нападки на работу кавалеріи на маневрахъ; всегда слышны жалобы на недостаточность добытыхъ ею свѣдѣній, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда она точно установила «контуры» непріятеля. Когда эти нападки необоснованы, они имѣютъ одну очень вредную сторону: они развращающимъ образомъ дѣйствуютъ на конницу; дабы избѣгнуть ихъ, кавалерія бросаетъ истинно боевые приемы развѣдки противника и начинаетъ дѣйствовать по «маневренному», когда пушки и ружья не стрѣляютъ боевыми патронами; развѣдчики подѣзжаютъ на самое близкое разстояніе, чтобы разсмотрѣть; развѣзды и кавалерійскія части не стѣсняясь проскакиваютъ въ сферѣ самага дѣйствительнаго огня; подобнымъ способомъ кавалерійская развѣдка даетъ гораздо болѣе точныя свѣдѣнія, доставляетъ ихъ значительно быстрее и нареканія на бездѣятельность уменьшаются. Подобныя же условія, но при этомъ въ значительно большей степени, легко могутъ создаться и для воздушныхъ развѣдчиковъ. Желая получить одобреніе, они будутъ имѣть на маневрахъ тенденцію снизиться и доставить болѣе полныя донесенія. Вотъ почему мы и настаиваемъ на томъ, что, широко пользуясь маневреннымъ опытомъ, нужно въ тоже время это имѣть въ виду, что воздушная развѣдка на войнѣ дастъ гораздо меньше.

Необходимость держаться на высотѣ болѣе 1.000 метровъ ведетъ къ ухудшенію условій наблюденія. Съ этой высоты отдѣльные люди не видны. Примѣненіе къ мѣстности войскъ затрудняетъ наблюденія съ большихъ высотъ въ гораздо большей степени, чѣмъ наблюденія съ малыхъ высотъ.

Вотъ почему, подводя итогъ сказанному о томъ, что можетъ дать воздушная развѣдка, мы считаемъ себя въ правѣ установить слѣдующее:

Наиболѣе цѣнныя данныя воздушная развѣдка можетъ дать при наблюденіи непріятельскихъ походныхъ колоннъ, то-есть при совершеніи имъ марша-маневра.

Примѣненіе къ мѣстности войскъ въ послѣднемъ случаѣ значительно труднѣе, чѣмъ на отдыхѣ и въ бою, а для большихъ колоннъ почти невозможно. Нельзя же требовать отъ послѣднихъ

того же, что можетъ быть исполнено небольшими частями. Но кромѣ того нужно принять во вниманіе, что примѣненіе во время походнаго движенія всѣхъ рекомендуемыхъ приѣмовъ поведетъ къ огромной задержкѣ движенія, а это вредно отразится на оперативной подвижности войскъ. Нельзя также согласиться съ нѣкоторыми авторами, рассчитывающими на совершеніе всѣхъ маршей подъ покровомъ темноты. Ночные марши конечно являются отличнымъ средствомъ сокрытія своихъ движеній отъ воздушныхъ развѣдчиковъ, но они не могутъ цѣликомъ замѣнить дневныхъ походныхъ движеній, которыя во всѣ времена останутся главнымъ способомъ передвиженія войскъ. Никакая техника не передѣлаетъ природы человѣка. Между тѣмъ дороги, главнымъ же образомъ шоссеиныя, представляются воздушному развѣдчику рѣзко видными свѣтлыми полосами съ рѣзкими изгибами на поворотахъ въ видѣ правильнымъ угловъ и въ тоже время отличнымъ фономъ для наблюденія за походными колоннами.

Воздушная развѣдка во время боя принесетъ огромную помощь, но рассчитывать на такую же полноту добытокъ ею свѣдѣній, какъ во время марша маневра, нельзя. Причиной этому является то, что, во время веденія боя, примѣненіе войскъ къ мѣстности отъ воздушной развѣдки не только вполне возможно, но и легко. Но, кромѣ того, производство наблюденій затрудняется еще потому, что войска противника находятся въ полной боевой готовности и обстрѣлъ воздушнаго развѣдчика будетъ производиться въ гораздо болѣе широкихъ размѣрахъ, нежели изъ походной колонны. Вотъ почему при рекогносцировкѣ непріятельскихъ походныхъ колоннъ сниженія летчику болѣе облегчены, а это конечно должно отразиться и на успѣшности наблюденія. При разсмотрѣніи вопроса о производствѣ воздушной развѣдки въ бою, нужно обратить особое вниманіе на различіе между маневреннымъ и боевымъ опытомъ, такъ какъ въ условіяхъ боя это различіе главнымъ образомъ и должно сказаться. Вотъ почему во Франціи въ настоящее время пришли къ выводу, что средства активной воздушной развѣдки особенно цѣнны во время марша-маневра и цѣнность ихъ уменьшается съ минуты завязки боя; во время же самаго боя, въ области тактической развѣдки, ихъ значеніе еще уменьшается.

Несмотря на все высказанное, мы отнюдь не склонны оспаривать то огромное значеніе въ дѣлѣ развѣдки непріятеля, которое принадлежитъ приборамъ активной воздушной развѣдки ⁵⁾.

⁵⁾ Главнымъ образомъ самолетамъ; относительно же воздушныхъ кораблей мы

Прежде всего, активная воздушная развѣдка даетъ возможность *заллннуть за «контуры», удерживаемые передовыми частями противника.* Она даетъ возможность проникновенія далеко вглубь расположенія противника, съ лихвой возмѣщая невозможность «проникновенія» въ современную эпоху войсковой развѣдки.

Во вторыхъ, *быстрота полета аэроплановъ даетъ возможность получать отвѣтъ на заданный вопросъ въ чрезвычайно короткое время.* Мы видѣли уже, что данныя, добытыя воздушной развѣдкой, командиръ IX корпуса могъ использовать въ тотъ же день, между тѣмъ какъ данныя, добываемыя войсковою развѣдкой для высшихъ штабовъ, могутъ быть по большей части использованы только на слѣдующій день (свѣдѣнія за день прибываютъ въ высшіе штабы только вечеромъ) и то въ случаяхъ умѣлаго принятія мѣръ для ускоренія доставляемыхъ свѣдѣній. Если же принять во вниманіе значительность пространства, покрываемаго приборами активной воздушной развѣдки, то напрашивается слѣдующее сравненіе: активная воздушная развѣдка дала возможность производить моментальные фотографическіе снимки съ расположенія противника, причемъ эти снимки охватываютъ картины, имѣющія уже общее оперативное значеніе:

Отрицательныя свойства воздушной развѣдки.

Въ числѣ затрудненій, которыя встрѣчаетъ воздушное наблюденіе, слѣдуетъ упомянуть о трудности отличить свои войска отъ войскъ противника. Воздушному развѣдчику приходится сообразоваться съ направлениемъ движенія или стрѣльбы наблюдаемыхъ войскъ. Въ штабахъ же это легко дешифрируется при сравненіи со свѣдѣніями, поступившими отъ нашихъ войскъ. Важнѣйшими же отрицательными свойствами воздушной развѣдки являются два.

1) Воздушная развѣдка зависитъ отъ состоянія атмосферы. Воздушные корабли боятся сильнаго вѣтра. Встрѣчный вѣтеръ отнимаетъ у вынужденнаго съ нимъ бороться воздушнаго корабля часть его собственной скорости. Вслѣдствіе этого дѣйствительная скорость воздухоплавательнаго прибора будетъ равняться разности между его собственной скоростью и скоростью встрѣчнаго вѣтра. Въ настоящее время бороться съ сильнымъ вѣтромъ могутъ только большіе корабли; чтобы убѣдиться въ этомъ, надо сравнить приве-

лично считаемъ, что они явились переходною ступенью отъ привязныхъ приборовъ къ управляемымъ; съ изобрѣтеніемъ же многомоторныхъ аэроплановъ намъ кажется, что значеніе ихъ совершенно утратится.

денныя ранѣе въ таблицѣ цифры собственной скорости воздушныхъ кораблей со шкалой вѣтровъ ⁶⁾).

Самолеты, благодаря ихъ огромной собственной скорости (скорость болѣе 100 верстъ въ часъ является въ настоящее время легко осуществимой), могутъ бороться даже съ бурнымъ вѣтромъ. Но, если самолетамъ не страшна сила вѣтра сама по себѣ, то имъ опасно непостоянство этой силы и измѣненія направленія вѣтра; переменна вѣтра требуетъ приспособленія къ ней и тѣмъ болѣе мгновенной находчивости летчика, чѣмъ рѣзче переменна. Вѣтеръ сильный, но во всѣхъ отношеніяхъ «ровный», выгоднѣе для самолета, чѣмъ вѣтеръ, въ среднемъ, слабый, но порывистый и переменнаго направленія. Поэтому самолетамъ труднѣе бороться съ обычными дневными восходящими токами, чѣмъ съ вѣтромъ, именно вслѣдствіе неправильности этихъ токовъ. Вотъ почему въ авіаціонной практикѣ для полетовъ предпочитается погода и время сутокъ, дающія меньшее нагрѣваніе земли и слѣдовательно менѣе чувствительныя восходящія токи. Ровная, пасмурная погода, утро и вечеръ — лучшее время для полета. При быстромъ прогрессѣ техники и въ современную эпоху, когда каждый день приноситъ новое изобрѣтеніе, новую техническую побѣду, нужно ожидать скорого изобрѣтенія автоматическаго стабилизатора, который дастъ возможность самолетамъ стать малозависимыми отъ атмосферныхъ явленій. Принимая во вниманіе ту энергію, съ которою работаютъ въ этомъ направленіи всѣ цивилизованныя государства, можно предполагать, что этотъ день очень близокъ. Тогда самолеты пріобрѣтутъ надъ дирижаблями еще большія преимущества, чѣмъ теперь, и главное отрицательное свойство воздушной развѣдки будетъ сведено до minimum'a.

2) Вторымъ отрицательнымъ свойствомъ воздушной развѣдки является то, что ей приходится имѣть дѣло съ сложными и хрупкими приборами. На французскихъ маневрахъ 1912 въ теченіе 7 дней изъ 65 самолетовъ вышло изъ строя вслѣдствіе аварій 18. Несомнѣнно, что обстановка военного времени будетъ несравненно

⁶⁾ Шкала вѣтровъ.

| Классификація вѣтровъ. | Число метровъ въ сек. | Число верстъ въ часъ. |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Слабый | 1— 4 | 3—13 |
| Умѣренный | 4— 8 | 13—27 |
| Средній | 8—12 | 27—40 |
| Сильный | 12—16 | 40—53 |
| Бурный | >16 | >53 |

болѣе трудной, такъ что число поломокъ и аварій значительно возрастеть. Починка и даже простое поддержаніе ихъ въ исправности требуетъ сложнаго техническаго снабженія. Правильность послѣдняго обуславливается не только существованіемъ соотвѣтствующихъ заводовъ и мастерскихъ, но и наличіемъ сѣти хорошихъ дорогъ. Каждая воздухоплавательная или летательная часть (эскадрилья, отрядъ) нуждаются для своего обслуживанія въ автомобиляхъ, причѣмъ не только для снабженія, но и для собственнаго передвиженія по землѣ ⁷⁾. Въ этомъ отношеніи, условія, представляемая русскимъ театромъ военныхъ дѣйствій, не выдерживаютъ никакого сравненія съ условіями дѣйствій, напримѣръ, во Франціи. Не будетъ преувеличеніемъ, если мы скажемъ, что наша лучшая шоссеиная дорога считалась бы тамъ сквернымъ, труднымъ, путемъ. Только что изображеннымъ мы желаемъ обратить вниманіе на то, что вліяніе сложности и хрупкости приборовъ воздушной развѣдки скажется у насъ *гораздо чувствительнѣе*, чѣмъ въ другихъ государствахъ. А это вынуждаетъ насъ къ необходимости болѣе чѣмъ гдѣ либо бережно относиться къ средствамъ воздушной развѣдки.

Оба отрицательныя свойства воздушной развѣдки приводятъ въ настоящее время къ тому, что:

а) Работа приборовъ активной воздушной развѣдки неизбѣжно должна носить прерывчатый характеръ; длительное наблюденіе за противникомъ для нея не по силамъ; поддержаніе постояннаго соприкосновенія посредствомъ высылки къ одному и тому же мѣсту новыхъ воздушныхъ развѣдчиковъ трудно выполнимо.

б) Пользоваться воздушной развѣдкой слѣдуетъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда желаемыя свѣдѣнія нельзя добыть другими способами. Это будутъ тѣ случаи, когда нужно быстро заглянуть за установленное войсковою развѣдкой соприкосновеніе, когда вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя рассчитывать на тайную развѣдку вслѣдствіе медленности сообщенія добываемыхъ ею свѣдѣній.

в) Воздушная развѣдка въ настоящее время должна быть признана главнымъ образомъ армейскимъ средствомъ. Считаемъ нужнымъ здѣсь же предупредить читателя, что подъ этими словами подразумѣваемъ необходимость воздухоплавательныя и летательныя

⁷⁾ Для примѣра упомянемъ о томъ, какъ этотъ вопросъ рѣшенъ во Франціи: каждый самолетъ имѣетъ автомобиль (тракторъ); на каждые два самолета назначается одинъ грузовикъ съ матеріаломъ для исправленій, запасными частями, бензиномъ, масломъ и т. п.; на каждый авіаціонный отрядъ имѣется еще одинъ грузовикъ—мастерская со станками и инструментами, одинъ автомобиль дорожнаго типа и одна мотоциклетка.

средства *органически* придавать арміямъ (и группамъ армій), но не меньшимъ войсковымъ соединеніямъ. Мы знаемъ, что подобное заключеніе встрѣтитъ много возраженій, т. к. среди военныхъ писателей, разбирающихъ вопросы воздушной развѣдки, большинство настаиваетъ на *организаціонной* придачѣ летательныхъ отдѣленій корпусамъ (и даже дивизіямъ). Намъ кажется, что подобное мнѣніе есть слѣдствіе тѣхъ увлеченій, которыя вполнѣ естественно должны были возникнуть подъ впечатлѣніемъ сказочнаго роста авіаціи. Съ своей стороны мы не только не противъ, но сами настаиваемъ на необходимости возможно широкаго использованія новаго средства развѣдки. Но въ настоящее время, а также и въ ближайшемъ будущемъ, общее число самолетовъ не можетъ считаться достаточнымъ для того, чтобы удовлетворить всѣмъ потребностямъ милліонныхъ армій, принимая во вниманіе, что работа этихъ приборовъ продлится не нѣсколько дней (какъ это бываетъ на маневрахъ), но многіе мѣсяцы и при этомъ въ условіяхъ несравненно болѣе тяжелыхъ. Арміи при первой же къ тому возможности должны придавать корпусамъ, и даже меньшимъ войсковымъ соединеніямъ, по мѣрѣ ихъ потребности, средства воздушной развѣдки, но это должно быть придачей временной, но не постоянной, организаціонной. Подобная постановка дѣла даетъ возможность арміямъ (и группамъ армій) наиболѣе полно использовать всѣ имѣющіяся средства активной воздушной развѣдки въ періодъ совершенія противникомъ маршей. Въ районѣ далѣе одного перехода отъ насъ лежитъ сфера армейской развѣдки. Поэтому въ періодъ большого удаленія непріятеля развѣдывательная работа сосредоточивается въ рукахъ штабовъ армій (и группъ армій). Вслѣдствіе сего является непроизводительнымъ оставлять въ это время средства активной воздушной развѣдки въ рукахъ меньшихъ войсковыхъ соединеній ⁸⁾. Напомнимъ еще, что этотъ періодъ времени является тѣмъ, когда воздушная развѣдка можетъ дать больше всего (непріятельскія войска двигаются въ походныхъ колоннахъ по дорогамъ).

Мы уже упомянули о томъ, что въ настоящую эпоху, а также въ ближайшемъ будущемъ средства активной воздушной развѣдки нужно считать недостаточными. Съ развитіемъ авіаціоннаго дѣла эти средства въ каждомъ государствѣ будутъ быстро пріумножаться и поэтому, казалось бы, дробленіе этихъ средствъ въ видѣ придачи

⁸⁾ Кроме того нужно еще имѣть въ виду, что въ будущей Европейской войнѣ, благодаря участію милліонныхъ армій, по нѣкоторымъ дорогамъ пойдутъ по два корпуса; средства воздушной развѣдки для заднихъ корпусовъ будутъ излишни.

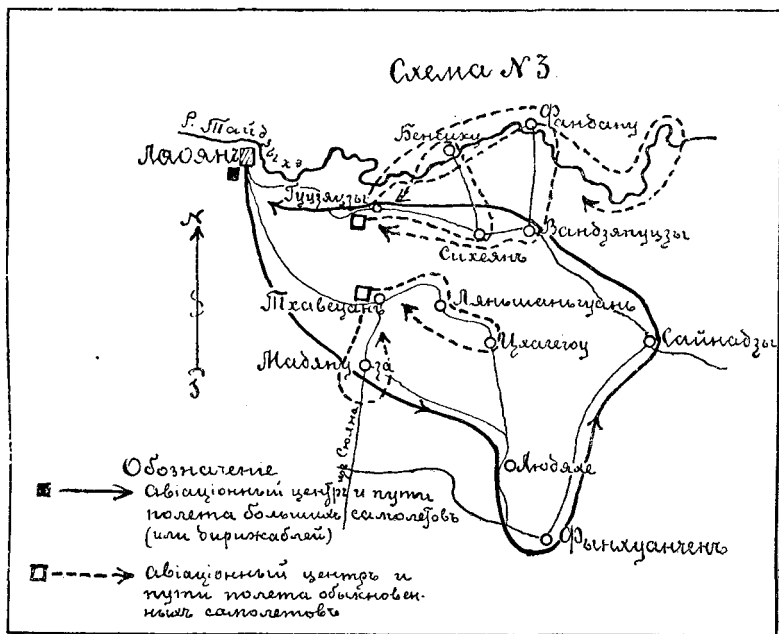
ихъ въ постоянную организацію меньшихъ войсковыхъ соединеній явится осуществимымъ. Но тутъ на сцену выступаетъ новый факторъ, о которомъ пока можно говорить только теоретически. Съ умноженіемъ воздушныхъ средствъ — *возникнетъ воздушная борьба*. Подобно тому, какъ на водѣ эскадры вступаютъ въ борьбу за обладаніе моремъ, подобно тому, какъ на сушѣ конница, ведущая развѣдку, вынуждена стремиться снять со своего пути непріятельскую кавалерію, такъ точно и въ войнахъ будущаго воздушнымъ развѣдчикамъ придется вступить въ борьбу съ дирижаблями и аэропланами противника, дабы раскрыть себѣ воздушные пути. Это обстоятельство заставитъ и при веденіи воздушной развѣдки учитывать элементъ силы, чего до сихъ поръ не было. Это неминуемо вызоветъ еще большую потребность въ средствахъ воздушной развѣдки, про которыя можно поэтому сказать тоже, что про конницу: *ихъ всегда будетъ мало*.

Пользованіе воздушной развѣдкой.

Выше мы говорили, что нужно признать въ современную эпоху «проникновеніе» войсковою развѣдкѣй чрезвычайно труднымъ и что послѣдняя можетъ установить только «контуры» противника. Приборы воздушной развѣдки даютъ возможность какъ бы ударомъ шпаги проколоть этотъ контуръ въ интересующихъ насъ направленіяхъ и заглянуть глубоко въ тылъ непріятеля. Вотъ почему использованіе средствъ воздушной развѣдки будетъ заключаться большею частью въ раскрытіи тѣхъ туманныхъ пятенъ, которыя создаются вслѣдствіе — съ одной стороны неспособности войсковою развѣдки къ «проникновенію» вглубь и съ другой стороны — медленности работы тайной развѣдки. А что такихъ туманныхъ пятенъ бываетъ очень много, легко убѣдиться даже при бѣгломъ обзорѣ сводокъ свѣдѣній о непріятелѣ, издававшихся штабами армій въ войну 1904—5 гг. Какъ часто встрѣчаются тамъ выраженія: «какъ кажется», «вѣроятно», «повидимому», и т. п. То же самое можно увидѣть, изучая подобныя же сводки свѣдѣній штаба Мольтке во время Франко-прусской войны.

Большею частью эти туманные пятна относятся къ глубинѣ расположенія противника. Воздушная же развѣдка дастъ возможность быстро отвѣчать на эти вопросительные знаки. Будь въ нашемъ распоряженіи въ Манчжурскую кампанію средства активной воздушной развѣдки — сколько ошибокъ въ оцѣнкѣ обстановки можно

было бы избѣгать. Стоитъ только вспомнить «развѣдывательную распрю» между штабомъ главнокомандующаго и штабомъ 2-й арміи передъ началомъ Мукденскаго сраженія. Второй доносилъ о сосредоточеніи весьма значительныхъ силъ японцевъ (въ районѣ Сяобейхе), уступомъ за лѣвымъ флангомъ общаго ихъ фронта, считалъ это свѣдѣніе, добытое посредствомъ тайной развѣдки, достовѣрнымъ и предполагалъ, что это Артурская армія Ноги. Главное же командование, державшее предвзятость глазъ налѣво — въ горы, не повѣрило этому донесенію и не придало ему того значенія, какое оно заслу-



живало. Активная воздушная развѣдка подтвердила бы сообщеніе 2-й арміи, и такимъ ообразомъ разбила бы предвзятость генерала Куропаткина въ общей оцѣнкѣ положенія, и, быть можетъ, своевременно столкнула бы высшее управленіе съ пути неясныхъ рѣшеній и колебаній⁹⁾.

Для того, чтобы болѣе ясно очертить вопросъ о примѣненіи средствъ активной воздушной развѣдки, мы приведемъ здѣсь примѣръ, заимствованный изъ книги «Тактика техническихъ войскъ» Б. Геруа¹⁰⁾.

Манчжурская армія развернулась лѣтомъ 1904 г. къ юго-западу и юго-востоку отъ Ляояна въ двухъ группахъ, соответственно двумъ основ-

⁹⁾ Б. Геруа. Тактика техническихъ войскъ, стр. 181—182.

¹⁰⁾ Стр. 182—186.

нымъ направленимъ, по которымъ наступали японцы: Гайджоу—Ляоянь и Фынхуанчентъ—Ляоянь. Въ первыхъ числахъ іюля мы удерживались на первомъ направленіи на высотъ Дашичао; на второмъ же, уступивъ японцамъ главные перевалы Феншуйлинскаго хребта, остановились, держа соприкосновеніе съ непріятелемъ въ переходѣ къ западу отъ линіи Сихеянъ—Ланьшаньгуань (схема № 3).

Къ 7-му іюля въ штабъ Манчжурской арміи было принято рѣшеніе перейти къ активнымъ дѣйствіямъ на нашемъ лѣвомъ флангѣ, которому—въ составѣ двухъ корпусовъ (восточный отрядъ, съ авангардомъ у Тхануана, и X-й корпусъ съ авангардомъ впереди Гуцзяцзы)—ставилась задача: разбить и отбросить армію Куроки, захватившую Феншуйлинскій хребетъ ¹¹⁾.

Свѣдѣнія объ арміи Куроки къ этому времени были болѣе чѣмъ скудныя. Войсковая развѣдка обрисовала фронтъ передовыхъ частей непріятеля на линіи Сихеянъ—Ланьшаньгуань, но что дѣлалось за этимъ контуромъ и на флангахъ арміи—было покрыто туманомъ.

Сводка свѣдѣній о непріятелѣ отъ 6-го іюля съ увѣренностью учитывала бригаду 12-й дивизіи на направленіи Саймадзы—Сихеянъ и бригаду 2-й дивизіи въ районѣ Ланьшуньгуань (то что было дано войсковымъ соприкосновеніемъ), но затѣмъ шли гаданія, и притомъ—въ виду назрѣвавшаго плана нашего перехода въ наступленіе—не безразличныя.

Прежде всего мы потеряли гвардію, т.-е. цѣлую дивизію. Дѣлалось предположеніе, что она ушла къ западу для связи съ арміями, дѣйствовавшими на южномъ фронтѣ.

На противоположномъ флангѣ вопросительный знакъ былъ поставленъ надъ долиною р. Тайдзыхе. Долиной этой можно было обойти слѣва нашу восточную группу и уже имѣлись смутные слухи о сосредоточеніи тамъ японской бригады. Слухъ этотъ естественно связывался съ только что совершившимся успѣшнымъ наступленіемъ праваго фланга Куроки на Сихеянъ, захватъ котораго упрочивалъ маневренную связь съ долиною р. Тайдзыхе (дорога на Бенсиху, гдѣ было слабое наблюденіе фланга нашей Восточной группы).

Сводка 7-го іюля говоритъ уже о движеніи колоннъ изъ Сихеяна и Ванцзяпущзы въ Бенсиху и Фандяпу (въ долину р. Тайдзыхе), о сосредоточеніи значительныхъ силъ (12 тыс.) въ Саймадзы и о постоянномъ подходѣ къ этому пункту подкрѣпленій изъ Фынхуанчена. Свѣдѣнія эти были существенны: они могли обозначать постепенное сосредоточеніе арміи Куроки къ его правому флангу, стремленіе дотянуть этотъ флангъ до рѣки Тайдзыхе.

Какой бы ни былъ планъ нашего наступленія, маневръ Куроки, если онъ дѣйствительно производился, надлежало учесть и использовать его въ интересахъ своего плана. Но для этого нужно было провѣрить данныя, которыя развѣдывательное отдѣленіе добыло отъ лазутчиковъ и которымъ оно мало вѣрило. Тогда не было другого средства провѣрки того, что дѣлалось въ глубинѣ расположенія непріятеля, какъ та же медленная тайная развѣдка. Но если бы въ рукахъ Манчжурской арміи были средства активной воздушной развѣдки, тогда мы имѣли бы одинъ изъ случаевъ пользованія этой развѣдкой, дающей возможность быстро получить отвѣты на рядъ совершенно опредѣленныхъ вопросовъ.

Разсмотримъ какъ могло выразиться использование средствъ активной развѣдки въ данномъ случаѣ.

¹¹⁾ Задуманный переходъ въ наступленіе, какъ извѣстно, не состоялся.

Первый вопросъ, на который нужно было получить отвѣтъ, это—не принимаетъ ли армія Куроки вправо до р. Тайдзыхе; для этого необходимо было посмотреть, что дѣлается на дорогахъ: Фынхуанченъ-Саймадзы, Саймадзы-Ванцзяпудзы-Сихеянъ и на путяхъ, ведущихъ отъ послѣднихъ двухъ узловъ въ долину р. Тайдзыхе къ Фандяпу и Бенсиху. Второй вопросъ требовалъ обследованія р. Тайдзыхе и третій вопросъ—осмотрѣть пути отъ Фынхуанчена къ верховью р. Ланхе (раіонъ Мадяпуза).

Предположимъ, что центрами воздушной развѣдки являлись: для дирижаблей и большихъ аэроплановъ (многомоторныхъ) Ляоянъ, для аэроплановъ обыкновеннаго типа (одномоторные)—Тхавуанъ и Гуцзяцзы.

Для полученія желаемыхъ отвѣтовъ прежде всего необходимо было рассчитать тѣ воздушныя петли, которыми нужно покрыть дороги, на которыхъ отыскивается противникъ, съ тѣмъ, чтобы подѣлать работу между дирижаблями и большими самолетами съ одной стороны и одномоторными самолетами съ другой.

Наиболѣе удаленный маршрутъ Фынхуанченъ-Саймадзы: по воздушной линіи отъ Ляояна до Фынхуанчена 100 верстъ, 50 верстъ на разстояніе между Фынхуанченомъ и Саймадзы, 100 верстъ отъ Саймадзы до Ляояна—всего 250 верстъ; но это при томъ невыгодномъ условіи, если отречься отъ попутной развѣдки при полетѣ туда и при полетѣ обратно. Важно было проложеніе курса воздушнаго развѣдчика къ Фынхуанчену надъ долиной черезъ Мадяпузу-Людяхе (въ этой долині можно было ожидать движеніе гвардіи) и путь возвращенія отъ Саймадзы надъ долиной черезъ Ванцзяпуцзы-Сихеянъ (выясненіе группировки въ этой долині); при подобныхъ условіяхъ длина пути возросла бы до 350—375 верстъ. Задача эта была бы непосильной для обыкновеннаго самолета (одномоторнаго), даже для того, который находился ближе къ противнику. Все равно длина этого пути коснулась бы предѣльной дальности для одномоторнаго самолета съ пилотомъ и наблюдателемъ.

Такимъ образомъ, этотъ маршрутъ слѣдовало возложить на дирижабль или большой самолетъ (многомоторный).

Остальная часть воздушной развѣдки требовала петли меньшаго протяженія, вслѣдствіе чего могла быть поручена одномоторнымъ самолетамъ. Эта часть развѣдки могла бы быть раздѣлена между авіаціонными центрами у Тхавуана и Гуцзяцзы, причемъ на первый выпадала бы задача развѣдать тылъ частей 2-й японской дивизіи (долину Ланьшаньгуанъ-Цхахегоу) и освѣтить лѣвый флангъ арміи Куроки (направленіе Тхавуанъ-Мадяпуза); на второй осмотрѣть пути отъ Сихеяна и Ванцзяпуцзы къ Бенсиху и Фандяпу и вдоль р. Тайдзыхе на переходъ—другой къ востоку отъ Фандяпу.

На приведенной схемѣ № 3 показано какимъ образомъ въ частности могла бы быть распредѣлена работа въ самихъ авіаціонныхъ центрахъ. Длина воздушныхъ путей (туда и назадъ) достигла бы примѣрно: а) для самолетовъ авіаціоннаго центра у Тхавуана—70 верстъ, б) для самолетовъ авіаціоннаго центра Гуцзяцзы: маршрутъ по р. Тайдзыхе—160 верстъ, маршрутъ черезъ Ванцзяпудзы-Фандяпу—100 верстъ, маршрутъ черезъ Сихеянъ-Бенсиху—80 верстъ. Отсюда слѣдуетъ, что время, необходимое для ближней аэропланной развѣдки, колебалось бы отъ одного до двухъ часовъ.

Только что разсмотрѣннымъ примѣромъ мы стремились пояснить, какимъ образомъ приходится пользоваться воздушной раз-

вѣдкой, имѣя въ виду съ одной стороны—неизбѣжно присущій ей прерывчатый характеръ, съ другой—чрезвычайную быстроту полученія отвѣта по сравненію съ прочими способами развѣдыванія. Это пользованіе сводится къ постановкѣ каждый разъ совершенно опредѣленныхъ вопросовъ на основаніи матеріала, добытаго другими средствами.

Чѣмъ болѣе будетъ находиться въ нашемъ распоряженіи приборовъ активной воздушной развѣдки и чѣмъ въ меньшей степени будетъ сказываться второе отрицательное свойство воздушной развѣдки (сложность и хрупкость аппаратовъ), тѣмъ болѣе роскошно мы будемъ имѣть право ими пользоваться. Послѣднее выразится въ характерѣ вопросовъ, которые станутъ болѣе детальными, въ повторности развѣдки (накладываніе полосъ развѣдокъ одна на другую, посылка самолетовъ или дирижаблей послѣдовательно одинъ за другимъ), а также въ приданіи воздушнымъ развѣздамъ силы, что выразится въ одновременной посылкѣ двухъ или нѣсколькихъ приборовъ; но все это не отразится на общемъ характерѣ воздушной развѣдки—она останется прерывчатой.

Въ этомъ отношеніи большой интересъ представляютъ французскіе большіе маневры 1912 г., во время которыхъ участвовало, какъ мы уже говорили, 65 аэроплановъ ¹²⁾ и поэтому воздушныя развѣдки были обставлены для настоящаго времени роскошно.

Прослѣдимъ задачи, которыя ставились воздушной развѣдкѣ синей стороною (ген. Галліени).

Въ первый періодъ маневровъ эта сторона представляла собою лѣвофланговую армію группы армій, наступающей въ общемъ направленіи Орлеанъ—Парижъ. Исходное положеніе этой арміи указано на схемѣ № 1 ¹³⁾.

11-го сентября (нов. ст.) въ первый день на воздушную развѣдку былъ возложенъ *розыскъ* походныхъ колоннъ противника. Мы не будемъ на этомъ подробно останавливаться, ибо какъ разъ подобный случай разсмотрѣнъ нами въ приведенномъ выше примѣрѣ. Слѣдуетъ только отмѣтить, что участки, данные эскадрильямъ, не примыкали другъ къ другу, а накладывались другъ на друга.

Къ вечеру этого же дня развѣдкой было выяснено, что непріа-

¹²⁾ Въ каждой арміи состояло: 1 воздушный корабль и 4 эскадрильи; каждая эскадрилья заключала 6 аэроплановъ; кромѣ того артилеріи IX корпуса въ видѣ опыта была придана одна эскадрилья изъ 3-хъ аэроплановъ; кромѣ того участвовало еще 14 аэроплановъ.

¹³⁾ См. № 8 «Военнаго Сборника».

тель послѣ дневного перехода остановился: одна кавалерійская дивизія у Ришелье и къ западу, одинъ корпусъ къ востоку отъ лѣса Сцеволь, другой корпусъ въ окрестностяхъ Вендеврѣ-дю-Пуату.

Такимъ образомъ въ первый же день маневра всѣ колонны непріятели были найдены.

Въ виду того, что разстояніе, раздѣлявшее противниковъ 11-го сентября вечеромъ, равнялось 1—1½ переходамъ, столкновение на походѣ въ теченіе слѣдующаго дня являлось вполне возможнымъ. Вслѣдствіе этого задачи, возложенныя въ этотъ день на воздушную развѣдку, должны были носить болѣе детальный характеръ; важно было опредѣлить достиженіе или занятіе противникомъ соотвѣствующихъ рубежей мѣстности, имѣвшихъ значеніе для веденія встрѣчнаго боя.

Н. Толобинъ.

(Продолженіе слѣдуетъ).

