



354

н. омирнов

**авиация
и пехота**



государственное
военное издательство • Москва 1961

м. смирнов

авиация

и пехота

под редакцией в. Хрикина

государственное военное издательство москва 1931



м. ш.

П

С 5062и

△ 313

354



32-1096

УТЗ

авиация — особый род войск

Конечный успех боя зависит от действий пехоты. «Главнейшей задачей других родов войск, — говорит боевой устав пехоты РККА, — является содействие пехоте в выполнении ею боевых задач». Эти слова со всей яркостью подчеркивают, какую важную роль играет пехота. Пехота — основной род войск. Империалистическая и особенно гражданская войны показали, что без пехоты ни артиллерия, ни танки, ни авиация не добьются окончательной победы.

Какую же роль выполняет боевая техника? Она позволяет с меньшими потерями и быстрее добиться победы. Наибольшую пользу техника приносит тогда, когда она применяется в тесной согласованности с пехотой, т. е. во взаимодействии с ней. Вот почему каждый боец Красной армии должен хорошо изучить технику, чтобы знать, чем она сильна, какую боевую работу выполняет она на полях сражений, какую помощь она оказывает пехоте, в чем ее слабые и сильные стороны. Знание военной техники крайне необходимо. Особенно важно знать эту технику теперь, когда благодаря успешному выполнению пятилетнего плана и индустриализации нашей страны Красная армия оснащается лучшей боевой техникой.

Авиация также является одним из технических средств, которое действует в интересах пехоты. Хотя воздушный флот очень молодой род войск, но он растет чрезвычайно быстро и в настоящее время представляет собой одно из самых мощных технических средств армии.

Первые боевые самолеты были очень маломощными, с небольшой скоростью (60—80 километров в час). В годы империалистической войны, в 1914—1918 гг., авиация быстро крепнет и развивается. Для борьбы с самолетами противника появляется истребитель, обладающий большой скоростью и вооруженный пулеметами. Одновременно строятся тяжелые самолеты, поднимающие огромное количество бомб. Быстро растет численность авиации. Так, в 1918 г. в одной французской армии было 3 600 самолетов.

В настоящее время капиталистические страны Европы имеют в армиях до 6 000—7 000 самолетов, причем эти самолеты весьма сильно отличаются от старых. Если первые самолеты поднимались на высоту всего нескольких десятков и сотен метров, а пребывание в воздухе исчислялось минутами, то уже во время империалистической войны самолет, чтобы обеспечить себя от огня пулеметов и зенитных орудий, забирался вверх на 5 000—6 000 метров. Сейчас имеются машины, набирающие высоту до 8 000—10 000 метров и больше. Продолжительность полета также неуклонно растет, и теперь имеются самолеты, могущие держаться в воздухе без посадки по несколько десятков часов и преодолевать пространство в несколько тысяч километров.

Советский Союз получил в наследство от царской России убогий воздушный флот. Царское правительство слабо развивало авиационную промышленность, а довольствовалось покупками самолетов и моторов из-за границы. Заграница же снабжала Россию недоброкачественными и устаревшими типами машин. Годы гражданской войны не дали нам возможности развивать авиацию. Красные летчики вынуждены были летать на «гробах», как называли тогда самолеты, потому что полет на старой, десятки раз отремонтированной машине ежеминутно грозил гибелью. Однако красные летчики бесстрашно выполняли свою боевую работу, помогая зем-

ным войскам в победе над Колчаком, Деникиным, Врангелем и другими генералами. Немало героических подвигов вписала в страницы истории Красной армии наша красная авиация.

Закончилась гражданская война. И вот волей миллионов трудящихся строится красный воздушный флот. Мы создаем свою авиационную промышленность, строим свои моторы и самолеты, которые не уступают иностранным. Совершенствуется материальная часть, различные приборы, вооружение. В авиационных школах куется кадры летного состава, авиационных техников и авиаспециалистов из рабочего-крестьянского молодняка. Военновоздушная академия готовит высококвалифицированных инженеров и командиров воздушного флота.

Свою боевую мощь Красная авиация уже показала во время конфликта на Китайско-восточной железной дороге. Там, на полях Манчжурии, на Амуре, на границах Дальнего востока в составе ОКДВА красный воздушный флот показал высокую боевую выучку, классовую сознательность и беззаветную преданность Советской стране и делу пролетарской революции.

Так растет и крепнет боевая и техническая мощь нашей авиации. Изо дня в день, совершенствуя свою технику и боевую подготовку, наша авиация готова в любую минуту к отражению классового врага. Советский Союз и Красная армия имеют теперь мощное техническое оружие — авиацию, которое будет надежной опорой в будущих боях.

Виды авиации и их значение.

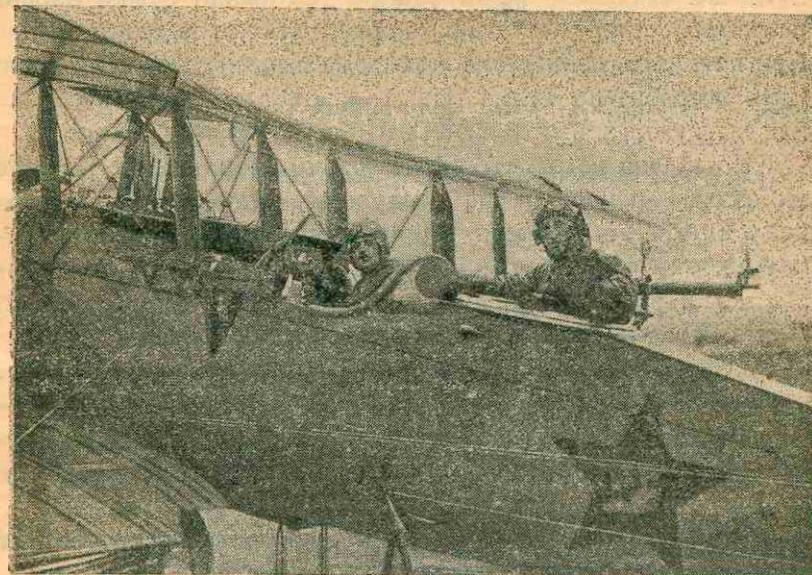
Какую же помощь авиация сможет оказать наземным войскам и главным образом пехоте? Какую боевую работу она будет выполнять на полях сражения?

Одной из важнейших задач авиации является разведка. Насколько важна разведка, всем должно быть ясно. Нельзя драться вслепую, не зная всегда сил и расположения противника. Это означает, что разведка должна быть разнообразной, так как помимо разведки прифронтовой полосы требуется глаз, который проник бы в глубь тыла противника. Большую роль в этом отношении играет конница. Однако не всякая задача по разведке посильна и коннице. Наконец от разведки требуется быстрота выполнения, своевременность донесения и достоверность. Самолет благодаря огромной скорости полета может отвечать этим требованиям, и недаром говорят, что авиация — глаза армии.

Действительно самолет может легче других проникнуть к противнику и быстрее выполнить свою задачу. Скорость самолета-разведчика от 150 до 200 километров в час. Быстрее выполнив свою задачу, самолет быстро возвращается и таким образом выполняет второе требование — своевременность донесения. Имея на самолете фотоаппарат, можно получить самый точный достоверный документ разведки.

Для выполнения своих задач самолет-разведчик обязательно строится двухместный. Одно место занимает летчик-пилот, который управляет самолетом и мотором, второе — летчик-наблюдатель, который производит наблюдения, записи, разведку и фотографирование. Авиация, которая ведет разведку, называется *разведывательной*.

Для борьбы с самолетами противника существует так называемая *истребительная авиация*. Ее основная задача — воздушный бой. Самолеты-истребители оказывают громадную пользу пехоте и другим войскам, охраняя их расположение от неприятельской авиации. Истребители охраняют наши войска, наши важные тыловые пункты, станции, штабы, города и т. д. Кроме того истребители часто сопровождают свои самолеты при полетах их в тыл к противнику.



Экипаж самолета готов к вылету.

Под их прикрытием наши самолеты могут спокойно выполнять свои задачи. Истребитель значительно быстрее разведчика (его скорость до 250—300 километров в час). Кроме того для того чтобы нападать и драться, он должен быть очень поворотливым или, как говорят, обладать большой маневренностью. Наконец истребитель обладает свойством быстрее всех самолетов набирать высоту (до 8 000 метров и больше).

Каждый истребитель вооружен несколькими пулеметами, которые стреляют через винт. Большинство истребителей одноместные, но есть и двухместные. На фронте истребители оберегают свою пехоту от нападения противника с воздуха. Часто истребители прикрывают походное движение пехоты, т. е. летают над колонной, не давая неприятельским

летчикам атаковать наши войска. Особенно важна охрана истребителей на переправе, а также при прохождении теснин. При погрузке и разгрузке пехоты на железнодорожных станциях истребители будут также защищать район погрузки или выгрузки войск от налета неприятельской авиации.

Но задача истребителей не только обороняться. Главная их задача — нападение на воздушного врага. Чем дерзостнее и смелее истребитель, тем страшнее он для врага. Истребители, ведущие воздушный бой преимущественно в группах, сами ищут противника и даже вызывают его на бой. Для этого они нападают на аэродромы противника, заставляют его самолеты подниматься в воздух и там бьют их из пулеметов. Чем решительнее и смелее работает истребительная авиация, тем лучше работают и остальные виды авиации и тем увереннее и спокойнее чувствуют себя наземные войска.

Следующим видом авиации является *бомбардировочная авиация*. Уже самое название показывает, что бомбардирование противника — основная задача этой авиации. Таким образом бомбардировочная авиация, это — летающая артиллерия, которая сбрасывает бомбы и поражает цели, недоступные наземной артиллерии. Для этого строятся специальные тяжелые самолеты, поднимающие много пудов различных бомб. Бомбардировочный самолет представляет собой тяжелую машину с несколькими моторами. Кроме летчика, летчика-наблюдателя и бомбардира, там помещается борт-механик и несколько воздушных стрелков с пулеметами для обороны самолета от истребителей противника.

Тяжелый бомбардировщик обладает большой грузоподъемностью (т. е. способностью поднимать много груза и людей). Он летает очень далеко — за сотни километров в тыл противника с целью разрушения важных промышленных центров. Такими центрами являются крупные железнодорож-

ные узлы, заводы, правительственные учреждения и т. п. Налеты в глубокий тыл производят очень сильное моральное впечатление на население противника. Например, во время империалистической войны немцы делали большие налеты на Париж и Лондон, вызывая панику среди населения и даже перебои в работе транспорта и промышленности. Главным врагом бомбардировочной авиации является зенитная артиллерия и истребительная авиация. Чтобы избежать обстрела и встречи с истребителями, тяжелая бомбардировочная авиация работает главным образом ночью. Это обеспечивает скрытность, внезапность и безопасность налета.

Кроме тяжелой бомбардировочной авиации, нападающей на глубокий тыл противника, существует легкая бомбардировочная авиация, которая действует в непосредственной связи с наземными войсками. Легкий бомбардировщик, это — обычный двухместный самолет, который имеет особое приспособление для подвешивания и сбрасывания бомб. Легкие бомбардировщики используются обычно там, где не хватает артиллерийского огня и где цели можно поражать небольшими бомбами. Такими целями являются укрепления противника, железнодорожные станции, находящиеся в ближнем тылу, скопления войск, колонны войск на походе и т. д. Особенно важную услугу пехоте может оказать легкий бомбардировщик при прорыве укрепленной полосы. Возьмем пример из боевого опыта ОКДВА. 18—19 ноября 1929 г. в боях под Манчжурией наша пехота встретила сильные укрепления белокитайцев. Западнее Манчжурии находилась крепость Ли Вей-сян. Занимая эту крепость, белокитайцы поливали нашу пехоту пулеметным огнем и задерживали наступление. Пехота зарылась и ожидала огневой поддержки, так как ее пулеметы были бессильны против крепостных сооружений. И вот на помощь пришло звено наших легких бомбардировочных самолетов. Эти самолеты начали бомбомета-

ние. Рушились крепостные сооружения, башни, стены... Наши бойцы, наблюдавшие из своих окопов за удачными действиями красной авиации, не вытерпели и бросились в атаку. Порыв красноармейцев был настолько велик, что несмотря на численное превосходство противника, крепость Ли Вейсян была взята. Вечером после боя красноармейцы целыми ротами вступали в члены Осоавиахима.

— Как же, теперь мы все знаем, что без авиации нам нельзя, — заявили они...

Там же, под Манчжурией, легкие бомбардировочные самолеты успешно работали совместно с артиллерией, разрушая белокитайские укрепления и подготавливая атаку своих войск.

Как показал опыт, авиация успешно действует и непосредственно против живой силы в бою. Эта авиация называется *штурмовой*.

Еще во время империалистической войны были попытки широко применить самолеты для штурма. Самолеты снижались над войсками противника до самой малой высоты и огнем пулеметов и мелкими бомбами штурмовали его. Однако вследствие небольшой скорости и легкой уязвимости самолеты несли большие потери. После империалистической войны штурмовая авиация завоевала себе большое место.

Штурмовать, это — значит внезапно обрушиться всей силой огня, ошеломив противника, расстроить его ряды и нанести тяжелое поражение. Если разведчики, истребители и бомбардировщики летают на высоте нескольких тысяч метров, то штурмовики наоборот летают очень низко — от 3 до 200 метров высоты. Такая малая высота позволяет им скрытно и внезапно подойти к противнику. Для своего полета летчики-штурмовики выбирают по карте и местности удобные «лазы», т. е. наиболее скрытые подходы к противнику (ложбины, долины, лесные массивы). Полет штурмовика на

малой высоте называется «бреющим полетом». Так он называется потому, что совершается очень низко и как бы «бреет» землю. Подойдя скрытно вплотную к расположению противника, штурмовики «выныривают» из-за какого-нибудь укрытия, например из-за леса или пригорка, обрушиваются на противника огнем из пулеметов, химическими и осколочными бомбами и, появившись, быстро уходят, чтобы не подвергать себя опасности быть сбитыми из винтовок и пулеметов.

Чаще всего штурмовики нападают на пехоту и конницу в походных колоннах. Поэтому, чтобы избежать нападения штурмовиков противника, войска часто совершают движение ночью или в ненастную погоду. В случае необходимости дневного марша войска должны хорошо организовать противовоздушную оборону, выделив отличных пулеметчиков и ружейных стрелков для отражения противника.

Самолет-штурмовик похож на разведчика. Он двухместный, обладает скоростью полета до 180—220 километров в час и вооружен пулеметами, стреляющими через винт и с борта. Имеет приспособления для подвешивания и сбрасывания легких бомб и приборы для разбрызгивания отравляющих веществ (ОВ).

Все виды авиации тесно связаны между собой и наземными войсками, так как только слаженные действия всех родов войск, в том числе и авиации, обеспечат победу в бою.

Помимо деления на разведывательную, истребительную, бомбардировочную и штурмовую, авиация разделяется на армейскую и войсковую, Армейской авиацией называется та часть, которая будет находиться в распоряжении главного командования армии. Войсковая авиация будет работать в интересах корпусов, дивизий, полков. Конечно, когда это потребуется, войскам может быть придана и армейская авиация, но только временно на проведение определенной боевой операции.

Армейскую авиацию составляют большие авиационные соединения — эскадрильи, бригады, группы. Сюда входят дальние разведчики, тяжелые бомбардировщики, штурмовики и истребители. Войсковая авиация связана непосредственно с войсками. Она работает в ближайших интересах пехоты, обслуживая ее разведкой и связью. Поэтому бойцы пехоты должны особенно хорошо знать свою авиацию.

войсковая авиация.

Войсковую авиацию составляют отдельные авиационные отряды.

Отдельный авиационный отряд обычно придается стрелковым корпусам и состоит из авиационных звеньев. Наименьшей боевой единицей является самолет. Самолет войсковой авиации по типу разведчик, двухместный, скорость полета от 150 до 200 километров в час. Вооружен он пулеметами (передними и бортовыми, из передних стреляет летчик, из бортовых — летчик-наблюдатель) и бомбами. Поэтому самолет может служить легким бомбардировщиком. Для связи с войсками и другими самолетами имеет радио. Помимо этого снабжен фотоаппаратом для фотографирования при разведке.

Личный состав авиаотряда разделяется на отдельные экипажи. Экипаж самолета обычно состоит из 4 человек. Двое из них: летчик и наблюдатель (их называют летный состав) постоянно летают на данном самолете и выполняют боевые задания командования. Двое остальных — авиатехник и моторист — обслуживают самолет, подготавливая его к полету, ухаживая за мотором и устраняя все неисправности.

Кроме лиц летного и технического состава в авиационных частях существует целый ряд специалистов: техников, фотографов, метеорологов, специалистов по вооружению и красноармейцев, обслуживающих часть караулом и другими

службами. Все эти специальности необходимы для обеспечения бесперебойной работы авиачасти. Во главе авиационного отряда стоит командир отряда — один из старых опытных летчиков или летчиков-наблюдателей — и комиссар (или помполит, если командир-единоначальник). Штаб отряда планирует работу, держит связь с войсковыми частями и авиационным командованием. В штабе собираются и обрабатываются все разведывательные донесения летчиков; там же летный состав получает боевые задания на полеты. Штабной работой отряда руководит начальник штаба, обычно опытный летчик-наблюдатель. Технической работой по обслуживанию материальной части самолетов руководит инженер отряда.

Какие же задачи выполняет войсковая авиация и как она помогает пехоте в ее боевых действиях? Прежде всего она ведет разведку. Воздушная разведка разделяется в основном на глубокую разведку, ближнюю и разведку поля боя. Помимо этого войсковая авиация обслуживает связь и корректирует огонь артиллерии.

самолет в глубокой разведке.

Глубокой или дальней разведкой называется такая, когда полет совершается вглубь неприятельского тыла — на 100 и более километров от линии фронта. Для того чтобы хорошо знать противника, надо знать, что творится у него в глубоком тылу, что происходит на крупных железнодорожных станциях, в каких направлениях двигаются поезда, что за поезда — товарные, пассажирские или воинские; нет ли движения крупных колонн на грунтовых и шоссежных дорогах; где находятся крупные воинские склады. Все это нужно знать земному командованию, чтобы судить о перебросках войск противника к фронту; в каких городах и селениях сосредоточены крупные воинские части; на каких участках

и в каких направлениях противник накалывает свои силы. На все эти вопросы очень быстро может ответить самолет-разведчик. Поэтому больше всего заданий по дальней или глубокой разведке выполняет армейская разведывательная авиация. Рассмотрим ее работу.

Н-ская эскадрилья расположилась вблизи штаба армии в деревне Д. Поздний вечер. Летный и технический состав уже спят, но командование и штаб отряда еще не отдыхают. Сосредоточенно, зарывшись в карты, что-то обдумывает командир. Начальник штаба со своим помощником обрабатывают разведывательные сводки... Вдруг телефонный звонок. Начальник штаба эскадрильи слушает:

«У телефона начальник штаба армии. Завтра с рассветом произвести разведку железнодорожных узлов А и Б. Определить загруженность станции и движение от них на восток к линии фронта... Определить наличие аэродромов противника в районе А. Выяснить наличие зенитной артиллерии в районах Б и В. Донести в штаб армии не позднее 11 часов. Обстановка, согласно данных последних сводок, без перемен...».

Начальник штаба эскадрильи тщательно записывает приказание и слово в слово повторяет его. Разговор по телефону закончен. Начальник штаба докладывает полученное приказание командиру эскадрильи. Задание трудное и ответственное. Нужно выделить опытный экипаж.

«Вызвать командира звена, старшего летчика Веденина и старшего летчика-наблюдателя Каминского», — приказывает командир.

Тем временем начальник штаба предлагает свое решение, уточняющее задание. Разрабатывает маршрут (путь) полета в глубокий тыл противника. У станции М истребительные самолеты противника (это известно из предыдущих допросов летчиков) — надо обойти этот район. У станции Н

сильная противовоздушная оборона. Этот район также нужно обойти стороной. Маршрут полета необходимо построить так, чтобы притти к пунктам разведки по наиболее безопасным участкам. Нужно избегать железных дорог и крупных населенных пунктов, чтобы противника не предупредили о полете нашего разведчика.

Красный карандаш чертит по штабной карте путь, по которому самолет пойдет завтра на разведку. Этот путь проходит по лесам, болотам, глухим поселкам, через указанные в приказании наштарма станции. Оттуда по железной дороге к линии фронта. Этим обеспечивается внезапность и безопасность разведки.

Через 5 минут командование имело готовое решение.

«Явились по вашему приказанию», — докладывают вошедшие летчики.

Начальник штаба коротко объясняет обстановку и излагает боевую задачу. Коротко и четко экипаж повторяет ее.

«Готовность к вылету к 5 часам утра. Высота полета над линией фронта не ниже 3 500 метров. Над пунктами разведки 4.000 метров», — добавляет командир.

«Есть», — отвечают летчики.

Вернувшись к себе, летчик и летчик-наблюдатель договариваются о всех подробностях боевого полета. Подготавливают карты, блок-ноты для донесения и другие необходимые принадлежности. Все сложено в полевые сумки и планшеты. Затем отдых, чтобы утром со свежими силами отправиться на выполнение боевого приказа.

Солнце еще не взошло, но в полусумраке наступающего дня уже видны люди, работающие у самолетов. Это авиатехники и мотористы готовят машины к полету. Из самолетных палаток выведены два самолета. Один готовится к вылету, другой запасной — на случай отказа первого. Авиатехник докладывает пришедшему летчику: «Товарищ

командир, самолет и мотор в исправности. Машина готова к полету».

Но этого недостаточно. Летчик должен лично убедиться в исправности машины. Вместе с летчиком-наблюдателем он осматривает самолет, проверяет регулировку своей машины: нет ли трещин в деревянных деталях, в исправности ли колеса, не порвалось ли где полотно и т. д.

Все в порядке. Тогда летчик-наблюдатель залезает в свою кабинку и подготавливает в ней все для разведывательного полета. Нужно поудобнее разместить карты, схемы, блок-ноты, бинокли, проверить фотоаппарат. Летчик лично пробует мотор на всех бортах. Прислушивается к его работе, не дает ли мотор перебоев, нормально ли показание приборов. Ничтожная неисправность может оказаться роковой: неисправность может вызвать остановку мотора, значит вынужденная посадка на территории противника, может быть авария, плен и потеря дорогого для нас оружия и бойцов...

Пулеметы и фотоаппарат проверены, все готово к вылету. Командир отряда отдает последнее распоряжение. Часовая стрелка подвигается к 5. Самолет выруливает на старт. Взмах дежурного белым флажком, летчик дает полный газ, и машина, пробежав по земле, отрывается и уходит в воздух. Через несколько минут далеко позади остается аэродром. Самолет, набирая высоту, устремляется на запад — к линии фронта. Летчик-наблюдатель производит необходимые измерения ветра и сообщает путевой курс летчику. Глубоко внизу, под самолетом, наши части, расположившись на опушке леса, отдыхают на малом привале.

«Плохо маскируются», — с сожалением отмечает летчик-наблюдатель.

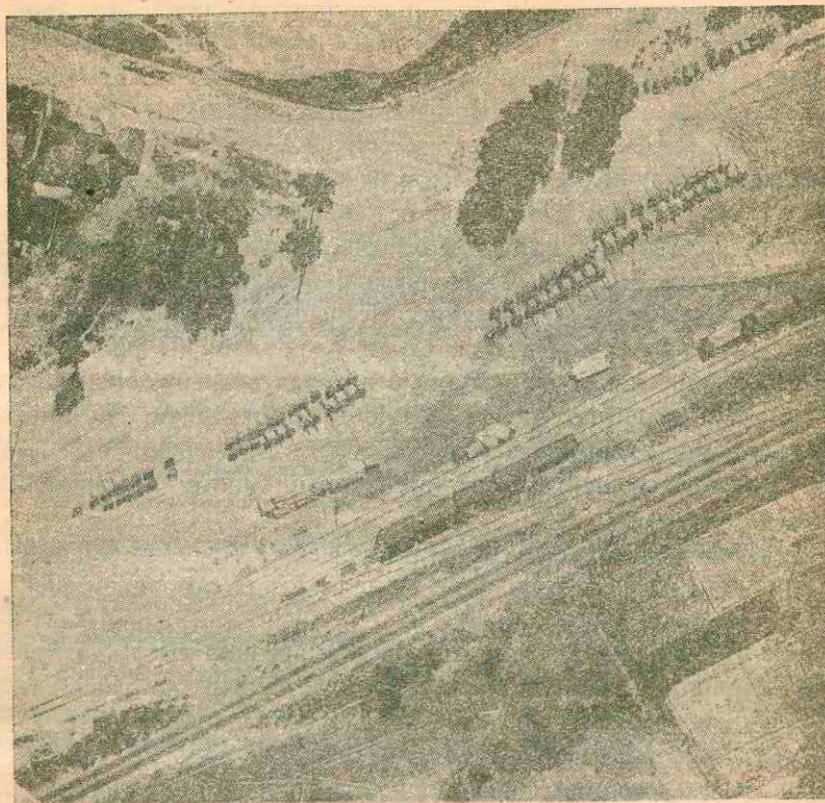
Через 20 минут самолет уже над линией фронта. Видны окопы противника и редкие вспышки стреляющей артиллерии.

Самолет идет строго по намеченному маршруту над территорией противника. Местами встречаются облака, самолет «режет» их, проходит над ними и через них. Вдруг на горизонте, на фоне неба показываются три черных точки. Это истребители. Силы неравны, к тому же боевое задание по разведке не выполнено. Экипаж решает избежать боя и обмануть противника. Подпустив истребителя поближе, самолет резким поворотом уходит в противоположную сторону и скрывается в облаках. Через несколько минут самолет восстанавливает свое направление. Истребители исчезли. Летчик-наблюдатель отмечает в своем блок-ноте: «В районе Т в 5 ч. 40 мин. встречен дежурный патруль истребителей противника в составе звена. Машины противника системы Спад 61. Боя избежал».

Все эти сведения пригодятся авиационному и земному командованию.

Через час на горизонте вырисовывается большая станция А, а еще через несколько минут она уже под самолетом. Десятки составов на путях. Все их нужно подсчитать. Маневрируют паровозы. На краю станции у вагонов серое пятно. Это на воинской платформе грузится пехота противника. Появились первые разрывы снарядов зенитной артиллерии. Самолет совершает над станцией большие пологие круги, теряя высоту, чтобы сбить прицел артиллерии противника. Летчик-наблюдатель, вооружившись биноклем, напряженно смотрит вниз, отмечая все в блок-ноте и схемах. Разрывы зенитных снарядов все чаще и ближе. От этих разрывов самолет подбрасывает, как в плохую погоду. Долго оставаться здесь опасно. Но боевая задача еще не выполнена. Наконец сфотографирована станция, и самолет быстро идет к следующему пункту разведки.

Под самолетом узенькой ленточкой пробегает железная дорога. На ней вдали видны проходящие поезда. Все заме-



воздушный снимок — артиллерия на железнодорожной станции ожидает погрузку.

ченое наблюдатель должен отметить себе. Еще через полчаса полета видна станция Б.

На станции примерно такая же картина, как и в А. Станция загружена товарными и воинскими составами. Несколько составов с паровозами стоят под парами головой на запад. Умелой рукой летчик-наблюдатель быстро наносит на схему все важное, что он обнаруживает. Станция сфотографи-

рована. Самолет устремляется на восток. Оглянувшись назад, экипаж наблюдает за белыми «барашками» от стрельбы неприятельских зениток.

«Опоздали, — кричит в переговорный прибор летчик, — зашились малость». Наблюдатель улыбается.

На обратном пути экипаж тщательно наблюдает за железной дорогой. Заметили несколько товарных составов, идущих на восток. Противник производит переброски к фронту», — решает наблюдатель.

У селения Т внимание летчиков привлекли белые пятна на земле, напоминающие по форме палатки. Они были замаскированы в кустах, но все же выделялись на земном фоне. Всмотревшись внимательно, наблюдатель заметил на земле 5 машин; одна из них ползла к центру поля. «Аэродром», — крикнул летчик-наблюдатель, показывая пальцем вниз. Летчик одобрительно кивнул головой.

Опытный глаз наблюдателя узнал в маленьких точках на земле двухместные самолеты противника. Условными знаками на схеме помещен аэродром. В донесении короткая запись: «7 ч 10 м. у Т аэродром противника. 5 двухместных самолетов. Один на старте. Повидимому, разведывательный отряд».

«Теперь домой», облегченно вздохнув после напряженного наблюдения, показывает наблюдатель летчику направление полета.

Через час на горизонте видны очертания знакомой станции. Вот и свой аэродром, родной, кропотливый муравейник. Таким выглядит он сверху. Часы показывают ровно 9. Четыре часа напряженной работы в воздухе над территорией противника.

Навстречу севшему самолету спешат командование и авиатехники. «Задание выполнено полностью», — отчеканивает наблюдатель. «Мотор в порядке, а в самолете навер-

ное пробоины», дополняет летчик. Оба возбуждены полетом и удачной разведкой. «Быстро, товарищи, донесение и фотоснимки в штаб», отдает распоряжение начальник штаба. Летчики на ходу рассказывают командиру о встрече с истребителями противника. Рассказывают о том, что они обманули их, уйдя в облака. «Правильно, товарищи, — одобряет довольный успехами своих питомцев командир. — Теперь сдайте донесение, посмотрите самолет — и отдыхать»

К 11 часам дня в штаб армии поступило очередное разведывательное донесение с фотоснимками и схемами важных районов глубокого тыла противника.

Командование армии получило от самолета все исчерпывающие ответы на заданные накануне вопросы. Свежие сведения о противнике тотчас же пошли в штаб дивизий и стрелковых полков. Пехотным командирам известно: «Воздушная разведка установила загруженность крупных железнодорожных узлов А и Б. Происходит погрузка войск. Воинские составы следуют в восточном направлении от ст. Б. Противник накапливает силы на своем левом фланге».

Ближняя воздушная разведка.

Если при глубокой разведке самолет проникает на сотни километров в тыл противника, ищет крупные пункты, большие воинские части и т. д., то ближняя разведка совершается на меньшем расстоянии от $\frac{1}{2}$ до 1—2 переходов от фронта. Но эта разведка гораздо подробнее освещает ближний тыл противника.

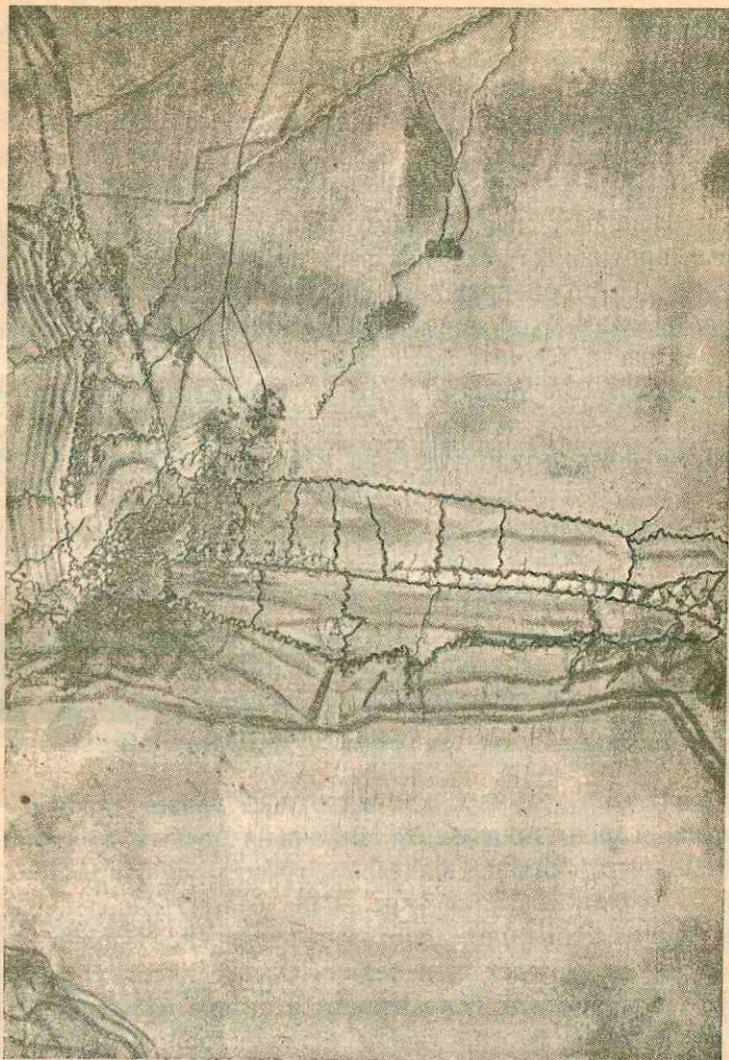
Обычно к фронту войска подвозятся в поездах по железным дорогам. Выгрузка из вагонов происходит на станциях, расположенных в тылу в 40—50 километрах от фронта. Эти станции называются конечно-выгрузочными станциями. Ближняя воздушная разведка и должна установить, что делается в этой полосе между конечно-выгрузочной станцией

и фронтом; куда направляются колонны войск, куда идут обозы, где располагаются войска на отдых и ночлег, где находятся штабы частей противника, где его резервы, где расположена артиллерия противника, бронечасты, танки и автомобили, не возводит ли противник каких-либо укреплений.

Все это нужно знать общевойсковым и пехотным командирам. Например, перед наступлением на оборонительную полосу противника важно во всех подробностях знать район неприятельской обороны, его сильные и слабые участки. Точно знать местонахождение артиллерийских батарей, артиллерийских гнезд, изучить систему заграждений. Многие из этих деталей, которые должна найти и определить ближняя воздушная разведка, заметить трудно, а порой и невозможно. Здесь на помощь наблюдателю и пришел фотоаппарат. Все то, что при быстром полете ускользает от глаза летчика-наблюдателя, дополняется фотоснимком. Фотоаппарат ничего не пропустит. Он с необычайной точностью воспроизводит укрепления противника, расположение его сил.

Воздушные снимки оказывают громадную пользу. Снимок раскрывает карты противника. Даже в том случае, если противник замаскировался, он не скроет от опытного глаза специалиста воздушной съемки — фотограмметриста — свое расположение.

Благодаря снимку командование узнает планы, намерения и силы противника. Во время боевых действий на КВЖД фотоснимки оказали громадную пользу пехоте. Самолеты засняли укрепления белокитайцев в районе Манчжурии. Эти снимки показали силы противника, расположение его огневых и технических средств. Перед взятием Хайлара, когда белокитайцы в страхе отступили, были предположения, что противник оставил свои окопы. Однако простым глазом было трудно определить это с высоты. Тогда наши самолеты сфотографировали хайларские укреп-



снимок с воздуха укрепленного района.

ления. Фотоснимки полностью подтвердили предположения. Противник оставил окопы, в них было пусто. Наша пехота на поездах в'ехала в Хайлар, не производя лишних хлопот по преждевременной выгрузке и развешиванию. Это с'экономило время и силы:

01
Таким образом ближняя разведка гораздо подробнее глубокой разведки. Летчики в ближней разведке интересуются почти каждой повозкой. Вот по дороге движется группа всадников. Летчики замечают ее. Что это? Кавалерийский раз'езд. Нет ли тогда поблизости сил конницы покрупнее? На дороге движется обоз около 20—30 повозок. Куда, откуда? Нельзя ли по обозу найти живую силу противника? Ближний разведчик пытается по этим «мелочам» найти необходимые важные сведения. А эти сведения в первую голову будут важны пехоте.

Для того чтобы подробнее видеть, нужно ниже летать, так как с большой высоты плохо видны мелкие части, повозки, орудия. Поэтому если на глубокую разведку самолет идет обычно на высоте 4 500—5 000 метров, то на разведку ближнего тыла, резервов, обозов, отдельных частей он пойдет на высоте 2 000—1 500 метров и даже ниже. Но спускаться очень низко нельзя. Хорошие пулеметчики легко собьют самолет, если он будет идти ниже 1 000—1 200 метров.

Обстановка в ближнем тылу противника меняется очень быстро, в особенности теперь, когда автомобиль и мотор придали войскам необычайную подвижность. Если утром пехота и легкая артиллерия противника находились у конечно-выгрузочной станции за 50—75 километров от фронта, то к обеду противник может быть всего за 10—20 километров.

Таким образом сведения о противнике быстро стареют. И для того, чтобы не терять противника из вида, разведка должна быть непрерывной. Это требование относится и к ближней воздушной разведке. Она должна совершаться не

реже 2—3 раз в сутки. Все донесения о разведке должны немедленно сообщаться штабам пехотной части. Для быстроты это делает сам самолет, который при возвращении залетает в штабы своих частей и сбрасывает им копии своего донесения. Чтобы легче найти свои части, летчики перед полетом знакомятся с их расположением. При возвращении летчики составляют более подробное донесение, а штаб отряда дополнительно посылает это донесение вместе со снимками частям. Таким образом командование стрелковых дивизий, полков и батальонов будет иметь самые свежие сведения о противнике. Самолеты ближней разведки — глаза пехоты.

разведка поля боя.

Наиболее ценна и ощутительна помощь самолета пехоте в бою. Эта помощь выражается прежде всего в разведке поля боя, т. е. самолет летает над участком боя и сообщает сведения о противнике непосредственно пехотным командирам. Такая разведка должна быть буквально непрерывной. Самолеты летают поочередно с начала до конца боя. Если бой затягивается надолго, то устанавливается дежурство разведчиков. Смена дежурных самолетов происходит в воздухе.

Прилетающий на разведку поля боя самолет поступает в распоряжение пехотного командира, приказание которого он и выполняет. Свои приказания пехотный командир передает самолету с помощью поста воздушной связи. Обстановка на поле боя меняется почти ежеминутно. О всех важных изменениях самолет немедленно доносит. Он разыскивает мелкие группы противника, его артиллерийские позиции, пулеметные позиции, огневые точки, минометы и т. д. Каждую деталь самолет обязан отметить в своем коротком донесении. Если на самолете имеется радиостанция, а на командном пункте приемная, то все донесения передаются по радио.

Все обнаруженное летчик-наблюдатель наносит на схему, которую он сбрасывает вместе со своим донесением. У командира получается довольно точная картина расположения сил противника.

Так как разведка поля боя должна быть особенно подробной, она производится на низких высотах — от 800 до 1 200 метров. Полет на таких низких высотах опасен, так как противник будет пытаться сбить самолет из пулеметов. Обязанность экипажа строить свой полет таким образом, чтобы меньше подвергать себя опасности. Для этого он должен маневрировать, т. е. часто изменять высоту, скорость и направление полета. Такое гибкое маневрирование затрудняет пристрел по цели. Кроме того необходимо использовать солнце (когда самолет находится в стороне к солнцу, его плохо видно) и облака.

Разведка поля боя — одна из труднейших работ войсковой авиации. Летчик-наблюдатель, вылетающий на разведку поля боя, обязан хорошо знать тактику и своих войск и противника, чтобы он мог разбираться в той сложной картине, которая происходит перед его глазами на земле, разобравшись «где свои, где чужие». Он часто попадает под обстрел. Истребители противника также попытаются напасть на него.

Пехота должна помнить трудность работы самолета и по мере возможности облегчать летчику выполнение задачи. Чем можно помочь? Пехота должна по первому требованию самолета (по условному сигналу) обозначать свою передовую линию. Для этого по сигналу самолета бойцы, находящиеся на передовой линии, выкладывают на земле цветные полотнища (летом белые, зимой красные или черные), чтобы с воздуха можно было определить расположение своих частей и не путать их с противником. Полотнища должны быть немедленно убраны, как только летчик условным сигналом сообщит, что он понял сигнал. В противном

Через 10 минут над батальоном показывается самолет разведки с красными звездами. Летчик-наблюдатель дает белую ракету — условный сигнал вызова поста на сегодня. Моментально на земле появляется белое полотно в виде буквы Т. У буквы Т есть отростки клапана. Каждый из них имеет свое условное значение. Клапаны говорят летчикам: «Примите приказание кошкой». Понял самолет и идет на снижение в площадке поста связи. Там на 2 шестах натянута бечева, а к ней подвязан красный пакет, в котором находится письменное приказание комбата. Ниже и ниже спускается самолет. Вот уже выпустил «кошку» (кошка, это — железный крючок, который висит под самолетом на двадцатиметровом канатике). Через несколько секунд самолет с громадной скоростью пронесется над постом. Кошка зацепила красный пакет. Самолет ушел в высоту выполнять полученное боевое приказание.

Через четверть часа комбат уже имел в руках донесение со схемой расположения противника. «В кустарниках, что севернее деревни Васильево, две роты пехоты и два взвода пулеметов противника. Севернее отметки 86,8 артиллерия; в лесу, что севернее отметки 85,3, взвод танков. Южнее Ивановское — окопы и пулеметы противника около 2 взводов». Так сообщал в своем донесении самолет. Картина ясна. Короткое приказание самолету: «Продолжайте разведку поля боя, донесите на мой командный пункт...» Начальнику артиллерии: «Огонь по отметке 86,8, по пулеметам и батарее противника. С переходом в атаку перенести огонь по танкам севернее отметки 85,3. Пулеметной роте поддерживать наступление рот».

Заухали орудия, взрывают землю снаряды, трещат пулеметы. Противник отстреливается, но его огонь слаб. Бойцы накапливаются для атаки в кустарнике. Но в это же время по нашему правому флангу открыли усиленный огонь пуле-

меты. Откуда-то справа начали стрельбу орудия. Самолет сбросил второе донесение: «В 1 километре восточнее Петровское пулеметы и пехота противника около двух взводов, возле сел. Нефедово 3 орудия». Таким образом самолет обнаружил фланговые группировки противника, которые мешают нашему наступлению. Комбат приказывает открыть огонь по району Нефедово. Бойцы 1-й роты ворвались в кустарник в район отметки 86,8. 2-я рота развивает успех в направлении на Петровское. Наша артиллерия заглушила батарею противника и открыла огонь по тылу, где по указаниям самолета сосредоточены неприятельские танки. Под упорным натиском нашей пехоты противник отступает.

Самолет почти через каждые четверть часа собирает новые сведения. Уже через полтора часа комбат доносил командиру полка: «Ваше приказание выполнено. Батальон занял район Ивановское—Васильево—Малышево. Продолжаю преследовать противника в направлении на север. Комбат 1». Это донесение подхватил «кошкой» самолет и сбросил его командиру полка.

Так самолет принял участие в бою пехоты. Кроме разведки поля боя, он может оказать большую помощь пехоте, корректируя стрельбу артиллерии, т. е. разыскивая цели противника и сообщая о них непосредственно артиллерии.

разведка своего расположения.

Для того, чтобы противодействовать разведке поля боя, противник будет пытаться не допускать полеты наших самолетов, а также маскировать свое расположение.

Понятно, что и наши войска маскируются от воздушного противника. Ибо если например наш самолет видит свою пехоту и обозы, то все это может увидеть с таким же успехом и самолет противника. Вот почему войска должны тщательно маскироваться от воздушного наблюдателя. В этом отно-

шении своя авиация окажет большую услугу. Она может поверить, насколько хорошо замаскировались свои войска, не видно ли их с воздуха. Такая проверка особенно важна при расположении наших войск на оборону. При этой проверке большую пользу окажет также воздушный фотоснимок, который обнаружит самые незаметные недостатки маскировки. Все замеченные неполадки затем устраняются частями.

Такая разведка расположения своих войск обычно производится попутно с какой-нибудь другой задачей. Например, самолет идет на задание по связи, и ему одновременно поручают проверить маскировку земных войск. В особо важных случаях может быть выслан отдельный самолет специально для разведки своего расположения. Иногда на проверку маскировки вылетают сами командиры пехотных частей. В этом случае они занимают место летчика-наблюдателя на самолете и с воздуха изучают расположение своих частей. Тогда они собственными глазами убеждаются в недостатках маскировки и устраняют их.

Вообще, если позволяет обстановка, полеты пехотных командиров на самолете очень желательны и полезны. Это ведет к еще более дружной и согласованной работе авиации и пехоты. В особенности важно проводить эту совместную работу в мирное время. Чем лучше знает пехотный командир свою войсковую авиацию, тем лучше он ее сможет использовать при разрешении стоящих перед войсками боевых задач.

связь самолета с пехотой.

Значение связи в военном деле очень велико. Без связи нет управления частями, и потому не может быть успеха в бою. Связь необходима между командирами и их подразделениями, а также и между частями, работающими вместе. Связь авиации с пехотой выражается в передаче донесений

по разведке, в приеме донесений и приказаний с земли и в передаче этих приказаний. Связь необходима также для целеуказаний пехоте и артиллерии. Рассмотрим, какими средствами связи обладает самолет.

Прежде всего следует упомянуть о доставке пакетов командования. Для сбрасывания таких пакетов, а также собственных донесений самолет имеет очень простое приспособление — «вымпел». Это кусок материи с грузом (для тяжести) и карманом для вкладывания донесений, пакетов, схем и т. д. Для сбрасывания вымпела самолет предварительно вызывает каким-либо условным сигналом пост связи, например цветной ракетой. После этого пост «раскрывается» (обозначает свое место), самолет снижается до высоты 200—250 метров и сбрасывает вымпел. Кроме вымпелов для сбрасывания более тяжелого груза на самолетах имеются небольшие парашюты. На них сбрасываются кипы гизет, продукты, небольшие предметы и т. п.

Для подхватывания различных донесений и приказаний от пехоты самолет имеет указанную выше «кошку».

Иногда обстановка требует от летчика не только письменного, но и устного доклада о своей разведке. В этом случае, если позволяет местность, самолет совершает посадку вблизи штаба пехотной части. Войсковому самолету-разведчику для посадки нужен ровный участок местности, размером примерно 300×400 метров (300 — по ширине, 400 — по длине). В крайнем случае ширина может быть равна 200 метрам. Направление площадки в длину должно соответствовать направлению ветра. Все высокие предметы, расположенные поблизости площадки (деревья, столбы, заборы и пр.), мешают посадке и взлету и потому должны быть снесены. Бугорки, кочки, канавки также должны быть сравнены с поверхностью земли. На площадке должен иметься маленький костер, который зажигается по сигналу. Дым

от этого костра покажет летчику направление ветра. Это очень важно, так как самолет делает всегда посадку и взлет строго против ветра. Попутный или боковой ветер может наделать беды и повлечь за собой гибель самолета.

Такая связь с пехотными частями применяется только в исключительных случаях, так как посадка на незнакомой маленькой площадке очень трудна.

Самолет может поддерживать связь с пехотой также при помощи голубей. Летчик-наблюдатель прикрепляет донесение к ножке голубя и выбрасывает его из машины. Выбрасывать конечно нужно умеючи, осторожно, чтобы голубь не ударился хвостом самолета и не погиб вместе с донесением. Выброшенный голубь летит на свою станцию. Оттуда донесение поступает в штаб пехотной части.

Все перечисленные средства связи являются простыми, так как они не требуют специального технического оборудования. Но кроме того в распоряжении авиации имеется мощное техническое средство — радио. Многие самолеты снабжаются приемно-передающей станцией, благодаря чему летчик-наблюдатель может все замеченное сразу передавать в штаб пехотной части. Радио резко сокращает срок доставки донесения. Это особенно ценно при ближней разведке и при разведке поля боя. Здесь срочность донесения играет исключительно важную роль, и для командования пехоты важны минуты и секунды. По радио может быть также отдано приказание самолету.

Для целеуказания и в различных случаях боевой обстановки по договоренности с пехотными командирами вырабатывается условная сигнализация самим самолетом; для этого самолет прибегает к различному маневрированию. Например, самолет покачивается справа налево, пикирует (резко теряет высоту), производит фигуру в виде восьмерки или целый ряд других, каждая из которых имеет свое значение.

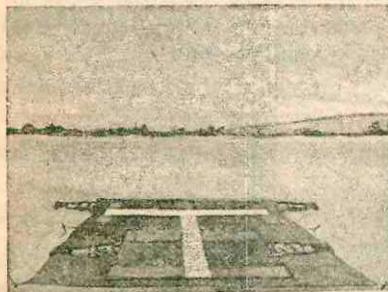
Такая связь носит название связи с помощью эволюций самолета. Наконец для связи применяются различные цветные ракеты, выпускаемые самолетом и с земли, и дымовые шашки.

Для того чтобы самолет мог оказывать пехоте действительную помощь в ее боевой работе, нужна четкая обоюдная связь. Рассмотрим, какими средствами обладает пехота для связи с своей авиацией.

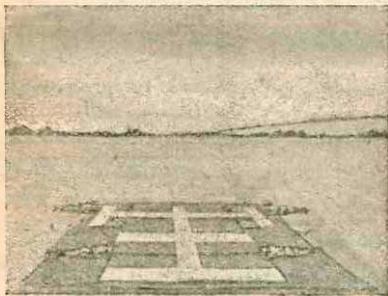
Прежде всего необходимо, чтобы каждая пехотная часть до батальона включительно имела свой пост воздушной связи и наблюдения. В задачу этого поста входит непрерывное наблюдение за воздухом с целью предупреждения своих войск и самолетов о появлении воздушного противника. В его же задачу входит связь со своими самолетами.

Пост воздушной связи обычно состоит из 5 красноармейцев. Начальник поста — младший командир — имеет специальную подготовку. Пост снабжается специальным сигнальным полотнищем. По форме напоминающим букву T.

На перекладках его находятся девять открывающихся и закрывающихся отрезков-клапанов. Клапаны занумерованы от единицы до девяти. Открытая несколько клапанов, пост



1. отрезки закрыты.



2. отрезки открыты (сигнал: „конец“) работа с сигнальным полотнищем.

связи передает самолету ряд цифр. Эти цифры имеют условное значение; они обозначают или какую-нибудь букву, отдельное слово или даже целую фразу. Таким образом самолет, не снижаясь, принимает в воздухе сообщение или приказание, которое называется авиаграммой.

Ночью для связи с самолетом применяются фонари («летучая мышь»), из которых составляется буква Т, клапаны-отростки здесь заменяются также фонарями, которые открываются и закрываются колпачками.

Для передачи самолету пакетов, которые он подхватывает «кошкой», на посту связи имеется очень простое приспособление: два шеста и несколько метров бечевы. Бечевка натягивается на шесты, к ней в вымпеле подвешивается па-

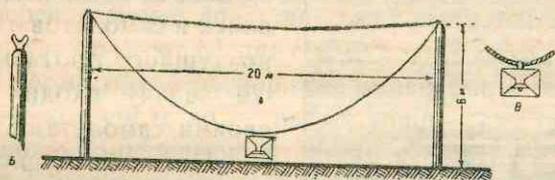


схема подвески пакета для передачи «кошкой». А — ворота для подвешивания пакета с донесением; В — наконечник шеста для закрывания шлагата; В — матерчатый пакет.

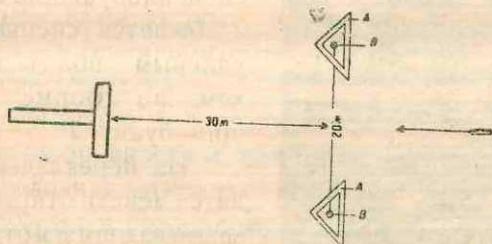


схема расположения поста для передачи пакета «кошкой». А — треугольник из полотнищ; Б — шесты; С — направление ветра; Д — знак, направленный на ворота и указатель ветра.

кет. Для того чтобы летчик лучше видел направление, при подходе к шестам на земле выкладывается из полотнищ стрела, а сами шесты обкладываются полотняными треугольниками.

В случае отсутствия или поломки шестов донесение или приказание можно передать, пользуясь винтовками. Винтовки составляются в козлы, и на них натягивается бечевка с пакетом. Этот способ применялся на маневрах и дал хорошие результаты.

Для предупреждения наших самолетов о появлении воздушного противника пост связи выкладывает на посту стрелу из полотнищ в направлении на появившийся неприятельский самолет. Маленькие полотнища показывают высоту; если появился самолет-истребитель, то маленькие полотнища выкладываются с левой стороны; если бомбардировщик или разведчик, то с правой. Благодаря этому наш самолет сразу будет знать о появлении неприятельского самолета, его высоту, тип и направление.

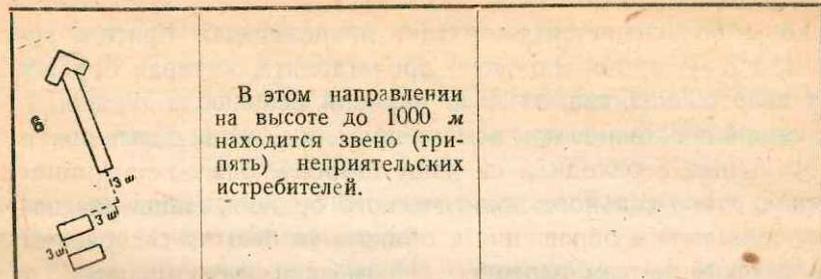
При расположении на месте пост воздушной связи должен всегда находиться вблизи штаба пехотного командира. Пост располагается по возможности на открытом месте: на лужайке, на лесной поляне, на пашне и т. д. Дело в том, что при снижении самолета всякие препятствия близ поста повышают опасность столкновения. Необходимо также предусмотреть возможность посадки самолета и выбрать для этого подходящую площадку. Для ориентирования летчика о направлении ветра на посту следует иметь маленький костер или дымовые шашки.

На походе пост связи обычно следует в голове колонны. Он обязан скрывать свое расположение от глаз воздушного противника. Нельзя открывать поста тогда, когда поблизости в воздухе находится неприятельский самолет. Пост открывается только в том случае, если хочет привлечь внима-

Сигнализация своим самолетам направления на воздушного противника

Сигналы	Значение сигнала	Примечания
	<p>В этом направлении на высоте до 1000 м находится неприятельский разведчик (бомбардировщик).</p>	<p>а) Направлен обозначается стрелой, укладываемой в сторону самолетов. б) Высота обозначается положением коротких полотнищ ниже, на середине и выше стрелы:</p>
	<p>В этом направлении на высоте до 2000 м находится неприятельский разведчик (бомбардировщик).</p>	<p>1) ниже — соответствует высоте до 1000 м, 2) на середине — до 2000 м, 3) выше — до 3000 м. в) Количество самолетов обозначается количеством коротких полотнищ:</p>
	<p>В этом направлении на высоте 3000 м находится неприятельский разведчик (бомбардировщик).</p>	<p>1) одно полотнище — один-два самолета, 2) два полотнища — три-пять самолетов, 3) три полотнища — шесть и более самолетов.</p>
	<p>В этом направлении на высоте до 2000 м находится звено (три-пять самолетов) неприятельских разведчиков (бомбардировщиков).</p>	<p>г) Тип самолетов указывается расположением коротких полотнищ по правую или левую сторону стрелы:¹</p>
	<p>В этом направлении на высоте до 3000 м находится шесть или более неприятельских разведчиков (бомбардировщиков).</p>	<p>1) разведчики или бомбардировщики обозначаются укладыванием коротких полотнищ по правую сторону стрелы, 2) истребители — по левую сторону стрелы, 3) при сомнении — разведчики или истребители — полотнища укладываются вплотную впереди или сзади стрелы.</p>

¹ На расстоянии 2 шагов один от другого.



В этом направлении на высоте до 1000 м находится звено (три-пять) неприятельских истребителей.

ние своего самолета для связи или получить вызов с его стороны. Чтобы противник не уловил сигналы для вызова, они меняются несколько раз в день. По окончании работы с самолетом пост немедленно закрывается. Такая осторожность вызывается тем, что неприятельский самолет не должен видеть нашего поста, так как по посту летчики противника узнают, что здесь имеется какой-то штаб.

Мы уже говорили о том, что во время боя иногда необходимо обозначать самолету свою передовую линию. Это тоже один из видов связи с самолетом, которым однако не следует злоупотреблять, ибо противник по нашим же знакам определит наше расположение. Выкладывать полотнища следует тогда, когда в воздухе нет самолетов противника. При отсутствии полотнищ можно применять носовые платки или куски цветной материи. При этом необходимо помнить, что зимой нельзя применять светлых материй, а летом — темных.

Вообще находчивость бойца пехоты имеет большое значение. Так, в боях под Манчжурией бойцы ОКДВА за отсутствием белых полотнищ выкладывали полушубки белой овчиной вверх. На бесснежном темном фоне земли эти полушубки были хорошо видны.

самолет-политработник.

В руках Красной армии имеется весьма сильное оружие, которого нет ни у одной капиталистической армии. Это ору-

жие — большевистская агитация и пропаганда. Красная армия, это — армия мирового пролетариата, которая борется за дело социализма, за дело мировой революции. Гражданская война оставила нам немало примеров, когда целые полки противника переходили на нашу сторону, благодаря применению этого сильного политического оружия. Наши листовки, воззвания и обращения к обманутым белыми генералами солдатским массам нередко действовали убедительнее и сильнее, чем артиллерийские снаряды и авиационные бомбы.

Это большевистское оружие мы еще более широко будем применять в будущей войне. Большая роль в этом деле выпадает на долю нашей авиации. Еще во время гражданской войны наши самолеты проводили большую политическую работу. Они разбрасывали листовки и литературу среди войск противника и в тылу среди населения. Политическая работа среди войск противника с помощью самолета заключается главным образом в сбрасывании агитационной литературы. Для этой цели можно использовать любой полет в тыл противника. Самолет нагружается агитационной литературой, которая разбрасывается просто руками или при помощи специальных агитационных бомб.

Эта бомба разрывается на определенной высоте и вместо осколков осыпает противника листовками, газетами, воззваниями.

Понятно, что солдатские массы из рабочих и трудящихся крестьян, загнанных силой и обманом в ряды капиталистической армии, не останутся глухими к голосу классовой правды, к голосу революционного призыва.

Политическая работа авиации однако заключается не только в разбрасывании агитационной литературы и листовок. Самолет, как известно, является прекрасным средством транспорта. Вот это его качество можно использовать для политработы. Пользуясь самолетом, можно перебрасывать на-

ших партийных работников и агитаторов в тыл противника.

Самолет в безопасном месте выбирает площадку и высаживает посланного нашими политическими органами политического работника. Для этой цели можно применить и парашют; тогда посланный партработник выпрыгивает из машины и опускается на землю.

Кроме политической работы среди войск и населения противника, самолет ведет политработу и среди своих войск и населения. Он разбрасывает агитационную литературу, доставляет газеты, журналы, книги и т. п.

противовоздушная оборона.

Как мы видели, авиация является верным и полезным помощником наземных войск. Она ведет разведку, корректирует артиллерийский огонь, обслуживает связь и т. п. Однако хотя своя авиация и защищает с воздуха, пехота всегда должна быть в готовности встретиться с воздушным противником.

У нас в войсках существует особая служба, которая называется противовоздушной обороной. Каждый боец пехоты должен быть хорошо знаком с мерами этой обороны.

Противовоздушная оборона занимается вопросами борьбы с самолетами противника.

В основном противовоздушную оборону пехоты можно разделить на две главные части: первая — пассивная оборона и вторая — активная. Под словом «пассивная оборона» понимается такая оборона, при которой пехота не уничтожает самолетов противника, а только защищается от глаз воздушного врага и уменьшает урон от его нападения. Такой защитой прежде всего является маскировка. Значение маскировки очень велико. Тот, кто не маскируется, тот открывает не только себя, но и свою часть глазам противника. Если

нет маскировки, значит нет внезапности, а следовательно и нет успеха в бою. Часть, которая плохо маскируется, обычно терпит неудачи и несет большие потери. Поэтому каждый боец должен всегда соблюдать маскировку как от наземного, так и от воздушного наблюдения противника.

Маскировка от воздушного противника несколько сложнее, чем от наземного. На земле наблюдатель видит только перед собой. Между тем воздушный наблюдатель смотрит сверху и видит во все стороны. Некоторые думают, что если с высоты трудно видеть, то незачем старательно маскироваться, в особенности, мол, отдельному бойцу. Это неверно. Опытный глаз воздушного наблюдения, к тому же вооруженный приборами, найдет тех, кто не применил маскировки.

Как же маскируется от воздушного противника наша пехота?

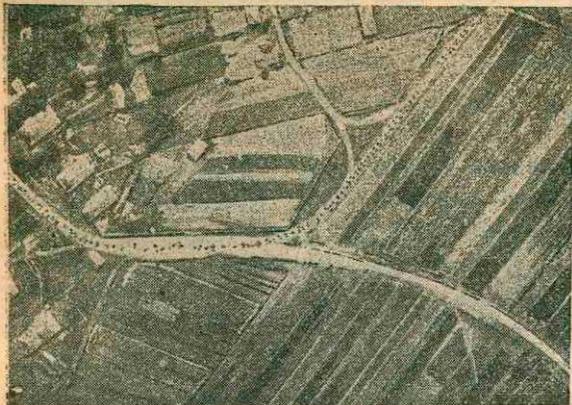
Прежде всего для наблюдения за воздушным противником войсковые части во всех случаях должны назначать наблюдателей за воздухом. При появлении неприятельского самолета наблюдатели извещают свои части условным сигналом. Этот сигнал называется сигналом «воздушной тревоги». Сигналы воздушной тревоги устанавливаются двух видов: сигнал воздушной атаки — частые отрывистые сигналы рожками, сигнал воздушной разведки — чередующиеся короткие и продолжительные. Сигнал воздушной атаки подается при обнаружении трех и более самолетов противника. Сигнал воздушной разведки подается при появлении 1—2 неприятельских самолетов. Каждый боец должен хорошо различать эти сигналы.

Маскировка говорит, что чем крупнее часть войск, тем заметнее она с воздуха. Поэтому пехотные командиры стремятся по возможности раздробить свои части. Если например часть находится на отдыхе, то она размещается в не-

скольких селениях или группами в кустах, лесу и т. п. На походе войска разделяются на небольшие колонны, которые идут отдельно, иногда по разным дорогам. При всяком расположении войск избираются по возможности места, поросшие кустарником, балки, овраги, лощины, канавы, рощи, опушки лесов, окраины селений, развалины и т. п. Чем разнообразнее и пестрее местность, тем легче на ней укрыться от глаз воздушного врага.

Когда нехватает естественных укрытий, тогда прибегают к созданию искусственных. В этом отношении большую помощь пехоте оказывают саперы. Их искусные руки могут до неузнаваемости изменить местность: наделать ложных окопов, искусственных пней, копен, кустов и т. д. Однако злоупотреблять искусственными сооружениями не следует, ибо большие изменения местности могут возбудить подозрения у опытного наблюдателя, и тогда маскировка будет открыта. Необходимо помнить, что все скрыть от глаз противника нельзя. Поэтому лучше скрыть хотя бы часть, но хорошо, чем все, но плохо. Нужно замаскировать главное, оставив открытым или плохо закрытым все второстепенное. К тому же задача маскировки не столько скрыть свои силы от глаз противника, сколько обмануть его, ввести в заблуждение, сбить с толку. Если такая маскировка удастся, то воздушный противник не сможет определить состав и группировку наших сил и сооружений, выяснить наши истинные намерения.

Быстрее и легче всего обнаружить пехоту на походе. Поэтому нужно стремиться затруднять самолетам противника разведку нашего движения. Если позволяет обстановка, марши совершаются в ненастную погоду, туман, дождь и снег, когда полет очень труден и разведка дает мало результатов. Путь движения по возможности выбирается по закрытой местности, которая богата лесом, кустарником, местными



воздушный снимок кавалерии на походе.

предметами и пр. Летом рекомендуется двигаться не по дороге, а по обочине и даже целине. Почему? Во-первых, потому что на светлом фоне дороги очень хорошо видно людей, во-вторых, потому что пыль, поднимаемая войсками в сухой день, видна с самолета за несколько километров. Зимой наоборот следует идти исключительно по полотну дороги, которое значительно темнее целины.

Открытые места пехота должна проходить ускоренным порядком, по возможности расчлняясь на мелкие группы. Для привалов и остановок выбираются места, позволяющие располагаться укрыто в лесу, в кустарнике и в тени, которые хорошо скрывают пехотинца от воздушного врага. При появлении неприятельского разведчика иногда следует также прекратить движение и не двигаться до тех пор, пока самолет не скроется из виду. Для чего же нужны такие остановки при появлении воздушного врага?

Оказывается, что когда войска останавливаются, летчику труднее определить, где голова, где хвост колонны и ку-



зимой полотно дороги значительно темнее снежного поля и поэтому оно скрывает движение войск.

да войска двигаются. Очень часто войска прибегают к хитрости. Хитрость эта заключается в том, что при появлении неприятельского самолета части идут в ложном направлении, затем, дойдя до укрытого места, меняют свое направление и продолжают двигаться туда, куда им нужно. Это тоже один из способов маскировки на походе. Кроме того для скртия своего расположения применяются дымовые завесы.

Маскировка от воздушного противника ночью так же необходима, как и днем. Ночью следует избегать больших скоплений, нужно использовать укрытия и т. д. Наблюдение ночью (особенно облачной и безлунной) очень затруднено, однако противник будет применять осветительные ракеты и осветительные снаряды. Но противник не сможет непрерывно освещать местность и будет пускать в ход свои осветительные средства там, где он подозревает наличие войск. Поэтому пехота должна маскироваться и ночью, чтобы не вызвать подозрения противника. Особенно важно не зажигать огонь, который хорошо виден ночью. Даже маленький костер, свет ручного фанаря и горящая папироса вызовут подозрение, так как ночью самолет летает на разведку обычно низко. Следовательно ночью в полосе работы неприятельской авиации нужна особая осторожность: на по-

ходе не курить, при расположении на отдых или на позициях не разводить костров, а при необходимости уметь их закрывать.

При расположении в населенных пунктах свет в домах должен быть потушен или окна закрыты ставнями. Вместе с тем можно прибегнуть к обману и развести огни и костры где-либо в стороне, где никаких частей нет, чтобы отвлечь внимание противника и сбить его с толку.

Таким образом маскировка — один из способов защиты от воздушного врага.

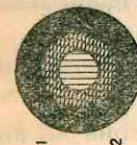
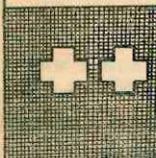
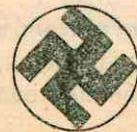
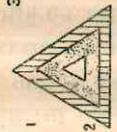
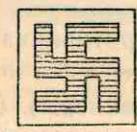
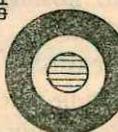
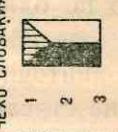
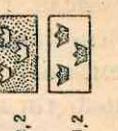
В противоположность маскировке и рассредоточенному расположению активная противовоздушная оборона имеет задачу — защищать пехоту путем нанесения поражения самим неприятельским самолетам. Для активной противовоздушной обороны, помимо своей истребительной авиации, служат зенитная артиллерия, зенитные пулеметы и огонь из винтовок. Зенитная артиллерия обычно обеспечивает большие пехотные соединения. Эта артиллерия имеет своим назначением уничтожать самолеты противника. Ее снаряды достигают высоты 5 тысяч метров и больше. Кроме того для борьбы с неприятельской авиацией используются полевые 76-миллиметровые орудия, которые снабжаются специальным станком, достигая дальности огня 3 200 метров по высоте и 7 000 метров по фронту. Зенитные орудия, а также приспособленные полевые применяются группами по 2—4 батареи.

Для борьбы с низколетающими самолетами — от 1000 метров и ниже — применяются зенитные пулеметы. Это пулеметы Максима на специальной установке с воздушным прицелом.

Зенитные пулеметы являются средствами противовоздушной обороны пехоты и ими снабжаются стрелковые полки и батальоны.

Кроме зенитных пулеметов для борьбы с низколетающими пулеметами можно использовать мелкокалиберные

Таблица опознавательных знаков самолетов различных государств

<p>СССР</p>  <p>1 2 3</p>	<p>ПОЛЬША</p>  <p>1, 2, 3</p>	<p>РУМЫНИЯ</p>  <p>1 2 3</p>	<p>ЛИТВА</p>  <p>1, 3</p>
<p>ЛАТВИЯ</p>  <p>1, 2, 3</p>	<p>ЭСТОНИЯ</p>  <p>1 2 3</p>	<p>ФИНЛЯДИЯ</p>  <p>1, 2, 3</p>	<p>ЯПОНИЯ</p>  <p>1 2 3</p>
<p>ТУРЦИЯ</p>  <p>1 2</p>	<p>АНГЛИЯ</p>  <p>1 2 3</p>	<p>ФРАНЦИЯ</p>  <p>1 2 3</p>	<p>СА С Ш</p>  <p>1 2 3</p>
<p>ИТАЛИЯ</p>  <p>1 2</p>	<p>ГРЕЦИЯ</p>  <p>1, 2, 3</p>	<p>ЧЕХО СЛОВАКИЯ</p>  <p>1 2 3</p>	<p>ШВЕЦИЯ</p>  <p>1, 2 1, 2 3</p>

примечание: 1 — знак помещается на крыльях, 2 — на фюзеляже, 3 — на хвосте.

пушки, станковые и ручные пулеметы. Станковые пулеметы стреляют на дистанцию от 600 метров, а если они снабжены зенитными прицелами, то меткость их повышается и они стреляют до тысячи метров. Ручные пулеметы стреляют до 400 метров. Открывать огонь на большие дистанции нет никакого смысла. Попадания могут быть только случайные, а зря тратить патроны нельзя.

Пулеметный огонь по самолетам может принести результаты только тогда, когда он хорошо организован. Для этого пулеметы располагаются взводами в нескольких точках: лучше всего в виде треугольника, на расстоянии 600—1000 метров взвод от взвода. В воздухе создается довольно сильная огневая завеса, образуемая перекрестным огнем. Огонь открывается только по команде командира и ведется одновременно по одной цели.

Для стрельбы по самолетам противника можно использовать и винтовку, но для такой стрельбы выделяются только лучшие стрелки (воздушные снайперы). Огонь из винтовок страшен очень низко летящим самолетам — ниже 400 метров, причем он ведется группами, каждая силою не менее отделения. Огонь одиночных бойцов бесполезен.

В противовоздушной обороне как при маскировке, так и при огневом противодействии весьма важное значение имеет дисциплина. Все правила маскировки должны выполняться точно. Беспорядочный и одиночный огонь не допускается и строго запрещен. Все делается только по приказанию командира. Особенно опасна паника, и боец никогда не должен допускать ее. Паника в боевой обстановке гораздо опаснее, чем штурмовики и бомбардировщики противника.

Каждый боец тщательно инструктируется своим командиром, что он должен делать по сигналу «воздушная тревога». Спокойствие и выдержка, аккуратное выполнение полученных указаний обеспечат организацию противовоздушной обороны и успешное выполнение боевой задачи.

Оглавление

авиация—особый род войск	3
виды авиации и их значение	5
войсковая авиация	12
самолет в глубокой разведке	13
ближняя воздушная разведка	20
разведка поля боя	24
разведка своего расположения	29
связь самолета с пехотой	30
самолет-политрабочник	37
противовоздушная оборона	39

1938

к печати подготовили:
редактор — в. боргенс.
технический редактор — а. дружцов.
корректор — з. окунь.
книга сдана в набор 31/VIII, подписана к печати 6/X 1931 года.
2,45 авт. листа.

ПОЧТОВЫЕ ЗАКАЗЫ
НАПРАВЛЯЮТСЯ ПО

адресу:

Москва, 64,
ул. Пискаревская

ИЗДАТЕЛЬСТВО «СОВЕТСКИЙ РАБОЧИЙ» ПРИ ПОСРЕДСТВЕ ПОЧТОВОЙ СЛУЖБЫ

Цена 0 руб.