

В. М. Вишнев

Роль авиации в современной войне

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 62-63
ББК 30.6
В11

В. М. Вишнев
В11 Роль авиации в современной войне / В. М. Вишнев – М.: Книга по Требованию, 2015. – 42 с.

ISBN 978-5-458-50055-5

К выводам из опыта мировой и гражданской войны, автор добавляет поправки за счет новейших (на то время) успехов авиатехники и старается учесть усовершенствования, которые должны были осуществиться в ближайшие годы.

ISBN 978-5-458-50055-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

в общих чертах одинакова: отряды имели по 6—8 аэропланов в каждом, с соответствующим количеством летчиков, и придавались штабам корпусов и, реже, штабам армий (за исключением отрядов, прикрепленным к крепостям). По идее работа армейских авиаотрядов должна была значительно отличаться от корпусных: первые предназначались для разведки на 2—3 перехода вглубь неприятельского расположения и обслуживали фронт целой армии; задача вторых ограничивалась разведкой на фронте корпуса на глубину не свыше одного перехода. На практике в начале войны задачи эти повсюду очень часто сливались: корпусные авиаотряды работали на штабы армий и обратно. Такое смешение функций особенно долго продолжалось в русской авиации, где оно вызывалось острым недостатком самолетов соответствующих типов.

В первый, маневренный период мировой войны, боевое значение авиации сводилось почти исключительно к разведке. Однако, эта разведывательная деятельность была развита еще очень слабо, хотя именно тогда в ней и ощущалась особая потребность. Насколько до сих пор известно, ни первоначальное сосредоточение армий обеих сторон в августе 1914 г., ни марш-маневр германцев в Бельгии, ни передвижения русских войск на италийском театре, не были в свое время настолько освещены воздушной разведкой, чтобы работа последней оказала решающее влияние на ход операций. Только в отдельных случаях удалось летчикам в течение первых двух-трех месяцев войны доставить штабам действительно важные донесения. Проф. В. Новицкий в своей книге „Боевые действия в Бельгии и Франции осенью 1914 года“ (из серии „Великая Мировая Война“) говорит про маневренный период на французском фронте: „Служба воздухоплавательных частей (подразумеваются и авиачасти) не имела широкого применения. Повидимому, в то время обе стороны в отношении использования этого нового боевого средства еще не приспособились к условиям современной войны“.

Это совершенно естественно: ни численность, ни организация, ни качество самолетов, ни подготовка

летвого состава авиации не отвечали в то время ни в одной из армий требованиям момента.

Численность авиации была в 1914 году по теперешнему масштабу ничтожно мала: так, Германия вступила в войну, имея всего 34 полевых и 7 крепостных авиотрядов и около 250 действующих самолетов; Россия 39 отрядов, около 200 самолетов; Англия всего около 30 отрядов, около 170 самолетов.

Организация воздушной разведки, а особенно постановка заданий и использование результатов: ни в одном из воюющих государств не оказались удовлетворительными. И немецкие, и русские, и французские источники твердят о том, как мало понимали военачальники в 1914 году роль авиации и как неумело они ею пользовались. Таким образом, даже то немногое, что приносили полеты малоопытных летчиков с еще менее опытными наблюдателями, редко оказывало должное влияние на исход событий. Между тем, именно в первые три месяца войны разведке представлялось самое широкое поприще; именно тогда могла бы она сыграть громадную роль. В упомянутом выше труде проф. Новицкий говорит: „именно в эти три месяца произошли крупнейшие боевые явления этой великой войны; разыгрались ее величайшие сражения; никогда уже больше в эту войну ни на одном из ее театров не происходили события столь величественные“.

Итак мы видим, что когда была большая маневренная война, то еще не было развитой боевой авиации, а когда окрепла и развилась авиация, то уже не было широкой маневренной войны.

При всех недостатках, присущих военной авиации в первые месяцы войны, отдельные случаи удачных воздушных разведок, происшедшие за этот период, показали важность данного вида разведки, особенно в войне маневренной. С французского фронта мы имеем очень мало данных о работе летчиков в осенние месяцы 1914 года; однако, из германских источников можно усмотреть, что движение французской армии в охват правого фланга армии генерала Клук на Марне в начале сентября 1914 года было обнаружено во время германскими летчиками; это помогло немцам

сравнительно благополучно вывести войска из под удара, хотя и не смогло уже переменить судьбу великого сражения на Марне.

Своевременно было также открыто германской воздушной разведкой отступление бельгийской армии к Антверпену, о котором кавалерийская разведка не смогла дать никаких сведений. Весьма существенное значение имела воздушная разведка в бою при Нефшато 22-го августа 1914 г. 18-й Германский армейский корпус начал располагаться на дневку в Либремонне, не ожидая близкого столкновения с противником, когда от летчиков было получено донесение о движении четырех французских колонн, каждая около дивизии, по дорогам района Вертрикс. Меры, принятые германским командованием благодаря этому донесению, спасли 18-й корпус и привели к успешному исходу сражения.

В этот же период маневренной войны на французском фронте представлялось авиации обширное поле применения, как средства связи, однако, при бедности тогдашних авиа-средств, оно было использовано лишь в редких случаях. Из примеров такой службы самолетов можно отметить следующий: 22-го августа 1914 года произошел разрыв связи между 2-й Германской Армией и правым флангом 3-ей. Конница не смогла восстановить связь и задача эта была разрешена только при помощи авиации: посланные три самолета нашли 12-й резервный корпус, оторвавшийся от 2-ой Армии и готовящийся к переправе через Маас в районе Нивгар, и связь была восстановлена.

Выдающимися примерами применения самолета, как средства связи, были полеты австрийцев из осажденной крепости Перемышль в 1915 г. Эти полеты одновременно оставались единственным средством связи гарнизона крепости со всей страной (кроме радио) и были использованы для доставки не только военной почты, но даже частных писем граждан Перемышля. Русскими летчиками был дан другой образец воздушной связи, еще более замечательный: из осажденного и полуразрушенного Новогеоргиевска, перед самым его падением, вылетел Новогеоргиевский крепостной аэиотряд в

составе 7-ми самолетов, со знаменами и важными документами и благополучно достиг расположения своих войск, пролетев 200 верст над противником.

На русском фронте маневренная война продолжалась гораздо дольше и, казалось бы, воздушной разведке представлялась громадная роль в раскрытии грандиозных обходов, охватов и прорывов. Однако, низкий уровень тогдашней авиации не дал ей развернуться. Из просмотра имеющихся на русском языке трудов по истории мировой войны, может даже создаться впечатление, что в 1914 году вообще не было никакой военной авиации *). Отчасти это объясняется, кроме действительной слабости тогдашней воздушной работы, еще полным незнанием и отчужденностью высших военачальников (как русских, так и германских) от авиационного дела, не изжитыми еще и до сего времени.

При всех этих условиях было все же несколько случаев, когда воздушная разведка, вовремя обнаружив крупные передвижения в тылу противника, имела немалое влияние на результат операций. Так, напр., при первом наступлении русских войск в Восточную Пруссию 10 августа 1914 года, наши летчики обнаружили две германских дивизии у Гильгенбурга, а 14 августа донесли Штабу XIII корпуса о движении больших германских колонн у Вартебурга, чем весьма облегчили участь русских войск, вырывавшихся из произведенного Гинденбургом охвата. В Лодзинском сражении 9 ноября 1914 года воздушная разведка обнаружила подход к Ленчице 2-х германских дивизий от Красновице; 10 ноября в том же памятном сражении, летчики первые обнаружили отход германских войск на фронте Восники — Здунска-Воля — Шадек — Бурна-Воля и движение больших колонн обозов в глубоком германском тылу при отступлении немцев по шоссе Серадзь — Калиш. На другой день положение еще более разъяснилось для русского командования, благодаря обнаружению летчиками движения больших германских обозов от Ленчицы на Красновицы.

* См. „Краткий стратегический очерк войны 1914—1918 гг.“, „Военно-исторические очерки“, журнал „Военное дело“ и сборники под тем же названием.

С другой стороны мы видим, что германское командование в сражении под Танненбергом много обязано своей победой ряду ценных воздушных разведок, осветивших движение частей армии Самсонова.

В боях под Лодзью также сыграла немалую роль осведомленность германцев о передвижении русских войск, открытых летчиками: 2-го ноября последние обнаружили движение больших русских сил XXIII корпуса от Вартковице к Ленчице, а 8-го было замечено им движение колонны в 3 версты длиной от Скерневиц в обход XXV-го германского корпуса.

В 1915 г. в моменты крупных операций на русском фронте, также блистали отдельные случаи выдающихся воздушных разведок, как например, работа одного из русских летчиков в районе крепости Перемышль накануне очищения ее русскими войсками. Исключительно благодаря донесениям этого летчика, командование убедилось в слабости австрийцев на данном участке и могло отсрочить сдачу нами Перемышля на целых три дня, облегчив этим отход соседних дивизий. Во дни Свенянского прорыва в августе—сентябре 1915 г. сыграло важную роль обнаружение русскими летчиками больших сил в тылу противника, в направлении промежуток за правым флангом нашей 10-ой армии. Донесение летчика позволило командованию принять меры к ликвидации прорыва, который в результате не привел к желательному для немцев результату.

Весьма вероятно, что подобных отдельных эпизодов можно было бы найти довольно много за те месяцы маневренной войны, но общая картина все же показывает, что они были скорее исключением, чем общим правилом в работе военной авиации. Постоянной, надежной, регулярной воздушной разведки не было в первые месяцы войны: она развилась только в дальнейшие годы, когда фронты застыли в оковах позиционной войны и прекратилось грандиозное маневрирование миллионов армий.

Позиционный период.

Позиционная война открыла авиации новые пути и вызвала широкое разветвление ее на различные спе-

циальности. Авиация вступила в войну, как составная часть инженерных войск; скоро она обнаружила свойства особого самостоятельного рода войск; наконец, в дальнейшем развитии она разделилась на особые роды авиационных войск, выполняющих совершенно различные задания.

Разведка и фотографирование.

Деятельность воздушной разведки в позиционный период была сильно сужена. Крупных перебросок войск наблюдать почти не приходилось; искусство скрывать и маскировать войска дошло до высокого совершенства. Главной задачей разведывательных авиаотрядов было наблюдение за важнейшими ж.-д. путями и узлами, аэродромами, портами, переправами в тылу противника, а в деле изучения ближайшего тыла выдвинулось на первое место фотографирование. Расшифровка воздушных снимков и составление по ним карт и схем выработались в обширную науку—аэрофотограмметрию, достигшую большой точности в своих методах. Разведка простым глазом все более и более должна была уступать место фото-съемке. Автоматические камеры (как, напр., русской системы Потте) позволяли за один полет делать подряд десятки снимков, запечатлевая на одной пленке полосу местности в десятки верст длиной. (С высоты в 2000 метр. на обычном снимке 13×18 см. при фокусном расстоянии в 21 см. получается площадь земли около 2-х кв. километров). Съемка делалась методически, при всякой возможности снималась вся полоса неприятельских позиций, как пехотных, так и артиллерийских, и таким образом ни одно изменение их не могло остаться незамеченным. Снимки обрабатывались в фотограмметрических частях, снабжались необходимыми пояснениями и в большом количестве распространялись среди командного состава тех частей, коим приходилось иметь дело с данным участком неприятельского расположения. Стремлением англо-французского командования в последние годы войны было—так широко распространить аэро-снимки, чтобы каждый взводный командир имел в руках постоянно свежее изображение лежащих перед

его окопом неприятельских позиций. В последние месяцы войны к этому идеалу стали подходить уже близко: так за один только октябрь 1918 г. в английской армии разошлось 650.000 отпечатанных аэро-снимков. Насколько громадно было развитие воздушной фотографии на войне, видно из того, что у германцев в 1918 г. число фото-аппаратов на самолетах превысило 2000, в том числе автоматических аппаратов для маршрутной съемки—более сотни. В течение мая 1915 г. было сделано ими 400 съемок, мая 1917 г.—1500 и мая 1918 г.—4000 съемок. В 1918 г. еженедельно фотографировалась германскими летчиками площадь земли в 24.000 кв. км., а за всю войну ими было снято пространство в шесть раз больше всей Германии, занимающей 540.000 кв. км. земли.

Воздушная фотография обслуживала армию в трех направлениях: крупным штабам она давала снимки глубокого тыла, как зафиксированный результат разведки; пехоте, инженерным частям и низшим штабам давала материал для детального изучения неприятельских позиций, искусственных препятствий, флажкующих сооружений, опорных пунктов, пулеметных гнезд и т. п.; наконец, артиллерия получала в виде аэро-снимка незаменимое подспорье для отыскания целей, пристрелки и наблюдения за результатами стрельбы.

Работа авиации с артиллерией.

Работа авиации с артиллерией за период позиционной войны развилась в громадную область применения воздушных сил. В последние годы войны артиллерия крупных калибров на франко-германском фронте без содействия летчиков почти никогда не стреляла. Содействие летчиков артиллерии сводилось к трем основным задачам: разведке, целеуказанию и корректированию стрельбы.

Разведкой, как фотографической, так и визуальной, выяснялось точное расположение неприятельских батарей, опорных пунктов, складов и других целей, подлежащих обстрелу своей артиллерии. Необходимость съемки с больших высот заставила применять длинно-фокусные аппараты до 120 сант. фокусного расстояния.

а борьба с маскировкой позиций, достигнутой за войну большого совершенства, породила приемы стереоскопической съемки, позволявшей чрезвычайно ясно разбирать малейшие детали сооружений и разоблачать маскировку. Кроме разведки постоянных целей, их регулярной съемки и нанесения на план, самолет служил также для обслуживания целей мгновенных, появляющихся на поле сражения, как подходящие резервы, танки, броневики и т. п.

Схемы, составленные по аэро-снимкам и разделенные на мелкие квадраты (до 100 кв. метр.), давали возможность быстро направлять огонь батарей на новые цели, сообщая по радио координаты последней.

Целеуказание производилось самолетами путем передачи по радио координат замеченной цели или номера ее по генеральному плану, а иногда путем прохождения в створе над стреляющей батареей и над целью, причем в момент прохождения над последней давалась сигнальная вспышка.

Корректирование стрельбы артиллерии стало практиковаться еще с первых дней войны при помощи различных оптических сигналов или сбрасывания отчетных карточек, но только с введением радиотелеграфа в 1915 г. эта отрасль авиации стала на твердую почву и вошла в боевой обиход. Во время больших боев летом 1916 г. на французском фронте не было ни одной дивизии, которая бы не имела артиллерийских самолетов. На Сомме число корректирующих самолетов доходило до 24-х на участке в 20 км. Для дальнебойных орудий воздушное наблюдение стало прямо необходимою, т. к. ни наземные наблюдательные пункты, ни змейковые аэростаты не могли наблюдать за падением снарядов в 10-ти и более километрах за линией фронта. Результаты воздушного корректирования сказались в чрезвычайном ускорении хода пристрелки и в громадной экономии снарядов. Наряду с пристрелкой батарей и отдельных крупных орудий летчики во время боя корректировали заградительный огонь и огневую подготовку к атаке, наблюдая ее общие результаты, извещая о появлении новых целей или исчезновении старых и т. д., и т. д.

На русском фронте, ввиду технической бедности всей нашей авиации, не удалось наладить дело корректирования в должном масштабе; однако, на отдельных участках фронта достигались иногда выдающиеся результаты. (Весеннее наступление 1916 г. на Юго-зап. фронте, бои на Двине зимой 1916 г., июньское наступление 1917 г. в районе Крево-Сморгонь, бои под Бржезанами и др.).

Практика позиционной войны выработала ряд приемов корректирования стрельбы по радио-телеграфу, стремившихся упростить эту работу почти до автоматизма. Приемы эти базировались на односторонней радио-связи: с самолета сигналы передавались по радио, с земли же на самолет — посредством выкладывания полотнов. В русской армии способ этот удержался до конца войны, т. к. самолетные радио-приемники не успели распространиться. Естественно, что примитивный способ сигнализации полотнами сильно замедлял и усложнял работу воздушных наблюдений. Тем временем, германцы, а затем и англо-французы успели выработать практичные аппараты для двух-стороннего телеграфирования — с самолета на землю и обратно. Первые успешные опыты приема радио-телеграмм на самолете удались германцам еще летом 1915 г., а в ноябре 1916 г. пользование ими вошло в нормальный обиход фронтовых авиаотрядов. Радио-телеграф стал настоящим языком самолета и укрепил зарождавшуюся тенденцию передать летчику-наблюдателю не только узкие функции корректирования, но все управление огнем. К концу войны стало вырисовываться нормальное местонахождение командира батареи во время боя — на самолете. В 1918 г. появились вполне пригодные авиационные установки радио-телефона на самолете. Это еще более упростило вопрос о связи между летчиком с одной стороны, батареей или штабом — с другой. К концу войны опыты с радио-телефонией на самолетах были уже завершены и дали отличные результаты, но в действующих отрядах радиотелефон не успел еще распространиться и остался в наследие мирной авиации и будущим войнам.

Бомбометание.

К бомбометанию с самолетов в начале войны относились пренебрежительно не только военные авторитеты, но

и сами летчики. Через три года картина резко переменилась. Вместо сомнительного „морального впечатления“ бомбы стали давать вполне осязательное материальное разрушение. Основными причинами такой перемены явились:

- 1) увеличение грузоподъемности отдельного самолета;
- 2) увеличение численности машин и их группировка в крупные единицы;
- 3) улучшение способов и приборов бомбометания.

О росте грузоподъемности самолетов за войну можно судить по следующей таблице, сопоставляющей наиболее типичные системы бомбовозов, применявшихся обеими воюющими сторонами:

Г О Д.	Система самолета.	Число моторов.	Мощность л. с.	Объем полезн. груза в кг.	Вес бомб в кг. и в т.	Скорость в км. в ч.	Примечание.
1914	Альбатрос .	1	100	300	80	100	
	Вуазен .	1	150	400	77	100	
1915	Альбатрос .	1	150	400	85	120	
	Козлорп .	2	2×80	500	150	—	
1916—17	Гота .	2	2×200	1300	600	140	
	Брегг .	1	300	800	340	130	почп.
	Брегг .	1	300	600	—	170	двеем.
	Хейллей-Пелл .	2	2×350	2500	920	150	
1918	Фридрихсгафен .	2	2×200	2100	1100	140	
	Штаген .	5	5×240	4200	2200	130	
	Капронка (триплан) .	3	3×300	3000	1500	125	
Конец 1918	Хейллей-Пелл .	4	4×350	4000	2000	160	не удалось добиться на фронте.
	Винклер-Вини .	2	2×350	3000	1500	155	
	Бристоль (триплан) .	4	4×400	3500	1500	200	
	Симмс-Шукверт .	6	6×300	5500	—	125	