

М $\frac{216}{478}$ н.ЭРНЕСТ

МОТОЦИКЛ В АРМИИ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА — 1936

Н. ЭРНЕСТ

$\frac{358.1}{381}$ Доб. 629

M $\frac{216}{478}$

$\frac{801-14}{1565}$

МОТОЦИКЛ В АРМИИ

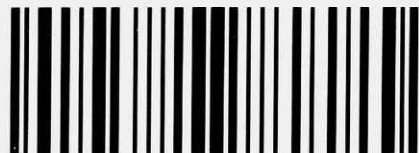


Государственное военное издательство
Наркомата Обороны Союза ССР
Москва—1936

Н. ЭРНЕСТ. „Мотоцикл в армии“. Книга предназначена для широких кругов командного и начальствующего состава кадра и запаса РККА, а также для актива Осоавиахима и автосекций ВСФК. Книга содержит краткую характеристику современных мотоциклов и освещает некоторые основные вопросы их боевого применения, главным образом, по взглядам германской армии, а также по личным взглядам автора (в тех случаях, когда вопрос в печати и нашей и зарубежной еще не освещен).

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Стр.</i>
Значение мотоцикла	3
I. Современные мотоциклы	5
Типы мотоциклов по их назначению	5
Типы мотоциклов по их конструктивным признакам и краткая техническая и эксплуатационная характеристика мотоциклов	8
II. Мотоцикlostроение за границей	15
III. Применение мотоциклов в хозяйстве страны	17
IV. Мотоциклетный спорт за границей	19
V. Современный полевой мотоцикл	22
VI. Организация и боевое применение мотоциклетных частей	28
VII. О значении самоката	38
VIII. Примеры боевого применения мотоциклетных частей.	40
Задача 1—Стрелковый мотоциклетный взвод в подвижной обороне	40
Задача 2—Стрелковая мотоциклетная рота в захвате и удержании рубежа ПО	44
Задача 3—Мотоциклетный батальон в бою	47
Задача 4—Стрелковая мотоциклетная рота в захвате и удержании рубежа	51



2011142704



16387-36

ЗНАЧЕНИЕ МОТОЦИКЛА

В наши дни мотоцикл стал необходимой принадлежностью хозяйственной и культурной жизни страны; он проник и в армию. Не так давно мотоциклу в военном деле приписывали исключительно вспомогательную роль как средству связи; в настоящее время он имеет уже более ответственное назначение. В иностранных армиях уже имеются целые мотоциклетные части (батальоны, полки), способные решать различные боевые задачи. И нет никакого сомнения, что дальнейшее развертывание мотоцикlostроения еще более расширит рамки применения мотоциклов во всех областях культурной и экономической деятельности, а также и в военном деле. Мотоцикл не будет противопоставлен автомобилю, а явится верным его спутником.

Мотоцикл обладает многими положительными качествами, которые в ряде случаев дают ему преимущество перед автомобилем. Всем известно, что мотоциклы, особенно без колясок, несравненно поворотливей, более подвижны и значительно дешевле в производстве и эксплуатации, чем автомобили. При перевозке мелких грузов и одиночных людей мотоцикл является безусловно наиболее экономным транспортным средством.

Благодаря своей дешевизне мотоцикл находит широкий спрос у населения. Этот спрос дает государ-

ству возможность иметь на случай войны большой мотоциклетный парк, накопленный в мирное время населением. Безусловно часть этого парка может быть использована для военных целей. Кроме того, мотоциклисты сравнительно легко могут быть переквалифицированы в водителей автомобилей, тракторов, а также и в водителей танков.

В связи с подготовкой к войне капиталистические государства широко развивают мотоцикlostроение и популяризируют мотоцикл среди населения через различные спортивные организации и многочисленные мотоциклетные состязания. Мотоциклетный парк фашистской Германии резко возрос и в 1935 г. почти сравнялся с самым большим в мире мотоциклетным парком США. Количество мотоциклов достигло в Германии к 1935 г. почти миллиона и превосходит, чего нет ни в одной другой стране, количество автомобилей. При этом растет темп производства мотоциклов. Если в 1932 г. в Германии было выпущено 80 000 мотоциклов, то в 1935 г. — уже 135 000.

Нам, строящим и оснащающим свою Красную армию для защиты социалистической родины, нужно тщательно изучить все возможности применения мотоцикла. Проблема использования мотоцикла во всем многообразии культурной и экономической жизни страны, и в особенности в обороне, безусловно представляет большой интерес для нашего читателя.

I. Современные мотоциклы

Типы мотоциклов по их назначению

Мотоцикл в зависимости от цели, для которой он предназначается, имеет свои конструктивные особенности.

Современные мотоциклы по их назначению можно разделить на следующие группы: спортивные (гоночные), туристские, полевые, специальные (с боковым прицепом для перевозки грузов и т. п.) и военные (бронированные пулеметовозы, зенитные, санитарные и радиомотоциклы).

Еще недавно среди всех этих типов мотоциклов господствующее положение занимали спортивные и туристские мотоциклы.

Спортивные (гоночные) мотоциклы отличаются от других типов мотоциклов большей мощностью двигателя, позволяющей на коротких расстояниях быстро развивать большие скорости. Туристские же машины дают возможность совершать длительные путешествия по самым разнообразным дорогам. Туристский мотоцикл снабжен баками для большого количества горючего и смазочных материалов и имеет удобное сидение для водителя, обеспечивающее меньшую утомляемость при длительных путешествиях. Основные требования к туристской машине — это экономия в расходе горючего и смазочных материалов и надежность машины в пути.

В последнее время большое распространение получили полевые мотоциклы. По изготовлению и распространению этих мотоциклов фашистская Германия занимает первое место в мире. Эти мотоциклы имеют конструктивные особенности, позволяющие им легко преодолевать заболоченные и песчаные места, свободно брать под'емы и водные преграды и передвигаться по лесистой и покрытой кустарником местности. Для этой цели на полевых мотоциклах устанавливаются достаточно мощные и очень компактные двигатели. Основное требование к таким машинам заключается в том, чтобы их детали не подвергались повреждениям при преодолении различных преград и препятствий. Полевой мотоцикл является в настоящее время «ведущим» среди других типов машин.

Кроме этих основных типов мотоциклов, есть еще и специальные мотоциклы, конструкции которых позволяют им разрешать различные специальные задачи. Например: вместо бокового прицепа для сидения мотоцикл может быть снабжен боковым прицепом-ящиком или цистерной (рис. 1 и 2); в первом случае на мотоцикле можно возить разные грузы, во втором—жидкие вещества (горючее, смазочные материалы, воду и т. д.).

Существуют мотоциклы, предназначенные для того, чтобы заводить двигатели самолетов; мотоциклы с боковым прицепом — санитарной коляской (рис. 3); мотоциклы с боковым прицепом — радиостанция, и т. д.

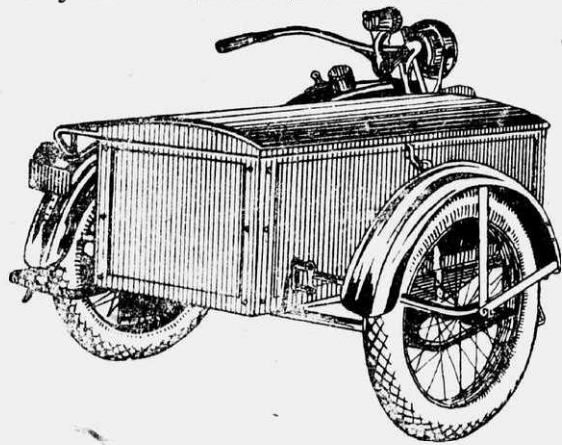


Рис. 1. Мотоцикл с ящиком вместо коляски для сидения.

Количество разновидностей мотоциклов со специальными установками растет весьма быстро.

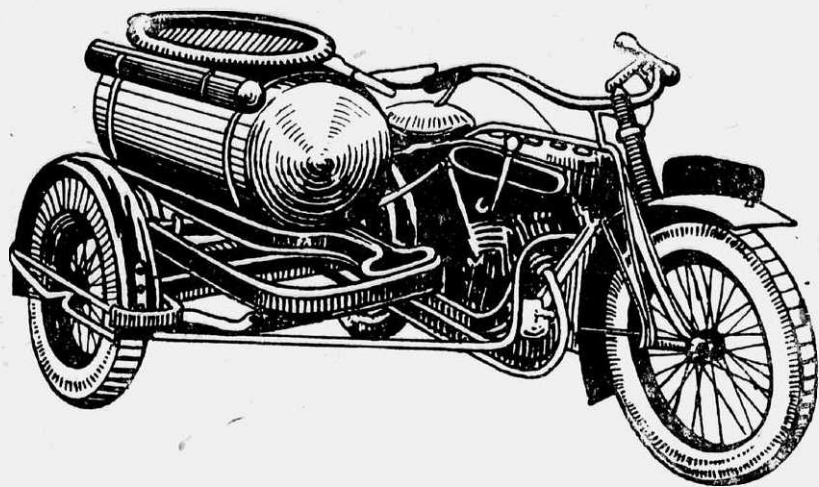


Рис. 2. Мотоцикл с цистерной вместо коляски для сидения.

Все типы гражданских мотоциклов в той или иной степени могут быть использованы и в военных целях. Кроме того, специфичность использования мотоциклов

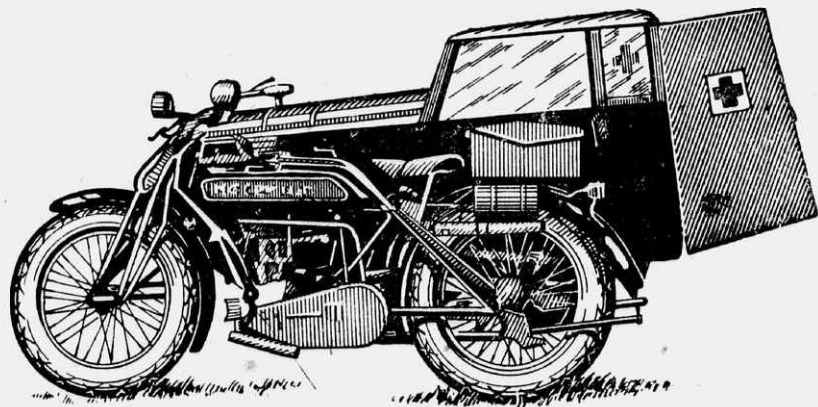


Рис. 3. Санитарный мотоцикл.

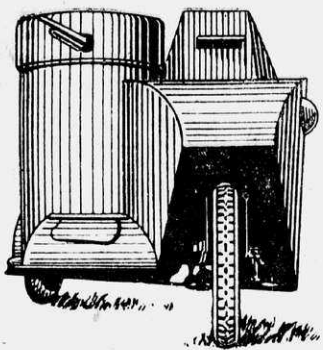


Рис. 4. Французский-бронированный пулеметный мотоцикл.

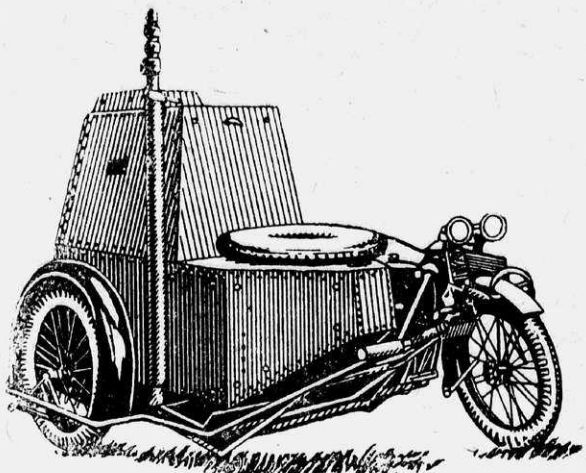


Рис. 5. Германский мотоцикл с бронированной коляской, имеющей радиомачту.

в военное время заставила конструировать специальные типы военных мотоциклов, которые значительно отли-

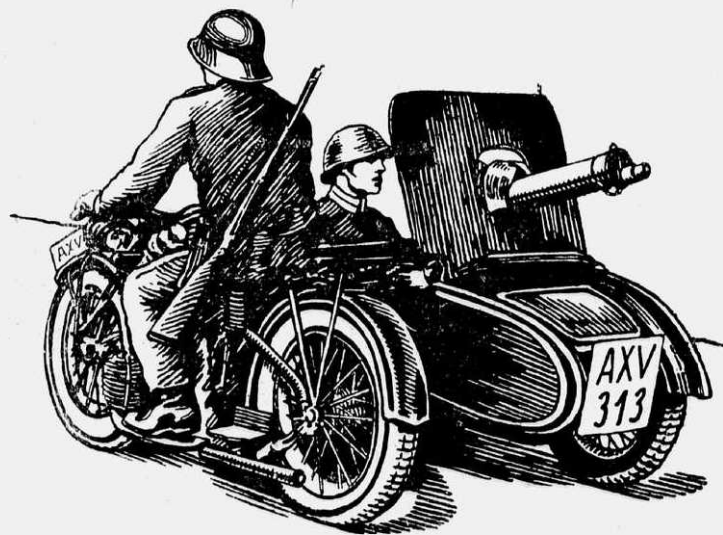


Рис. 6. Мотоцикл с установленным в его коляске пулеметом.

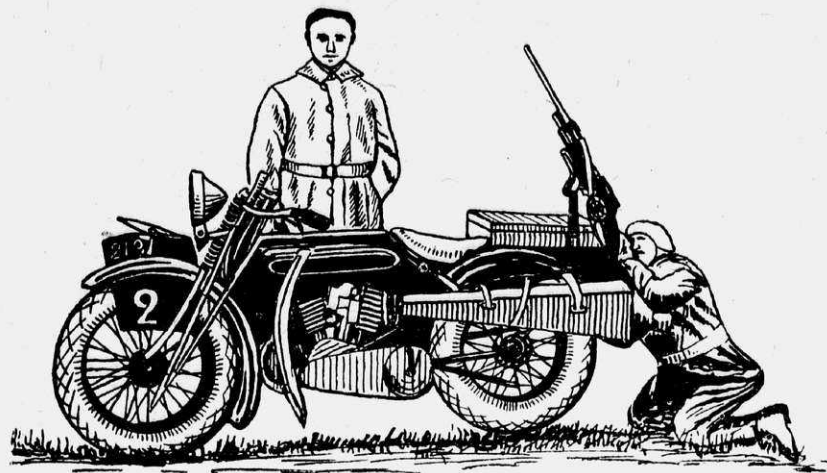
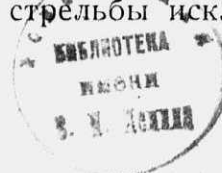


Рис. 7. Зенитный пулемет, установленный на багажнике мотоцикла.

чаются от гражданских. Например, французские бронированные мотоциклы, вооруженные пулеметом, полностью забронированы (рис. 4), а у германского мотоцикла (рис. 5) броней закрыта только коляска. Некоторые мотоциклы не имеют полной круговой брони, а оборудованы лишь спереди броневым щитом. Бронироваться только мотоциклы с мощными двигателями, потому что броня значительно увеличивает вес машины. На некоторых мотоциклах можно установить с помощью небольших приспособлений ручные и станковые пулеметы (рис. 6). Стрельбу из них можно вести как с машины, так и с земли.

В итальянской армии имеются специальные пулеметные мотоциклы-одиночки (без коляски). Ручной пулемет помещен (смонтирован) на особой установке на передней вилке. При остановке мотоцикла из пулемета можно вести круговой обстрел (на 360°) по наземным целям, а также обстреливать воздушные цели. Кроме того, существуют специальные мотоциклы, вооруженные пулеметами для стрельбы исключительно



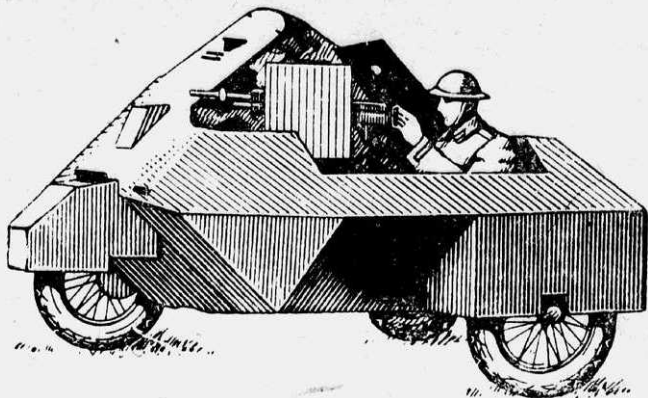


Рис. 8. Шведский бронированный мотоцикл Ландсверк; положение для стрельбы по наземным целям.

по воздушным целям. Зенитный пулемет устанавливается на месте багажника, над задним колесом (рис. 7). Наконец, в самое последнее время появились бронированные мотоциклы с коляской, вооруженные пулеметами

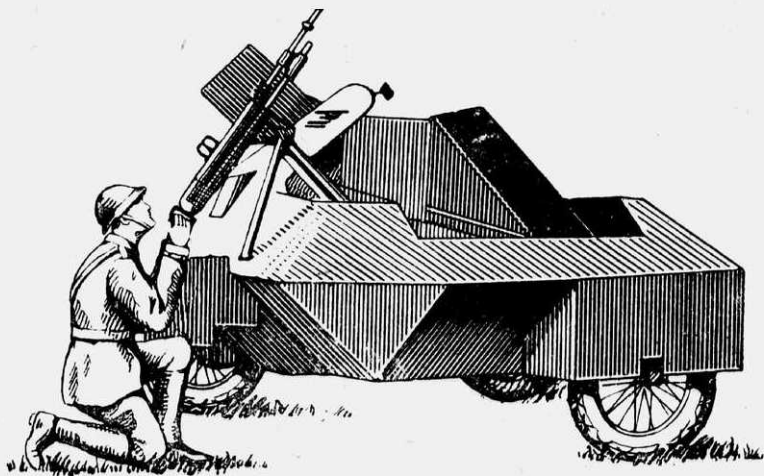


Рис. 9. Шведский бронированный мотоцикл Ландсверк, положение для стрельбы по воздушным целям.

том, из которого можно вести стрельбу и по наземным (рис. 8) и по воздушным (рис. 9) целям.

Типы мотоциклов по их конструктивным признакам и краткая техническая и эксплуатационная характеристика мотоциклов¹

Основной частью мотоцикла является двигатель. В зависимости от числа цилиндров двигателя делятся на одно-, двух- и многоцилиндровые. От объема и числа цилиндров зависит мощность двигателя.

Одноцилиндровые двигатели находят наибольшее применение в туристских и полевых мотоциклах (преимущественно в одиночных), а двух- и многоцилиндровые — в спортивных и специальных мотоциклах, как одиночных, так и снабженных коляской.

В зависимости от рабочего объема цилиндра (или цилиндров) в двигателе мотоциклы делятся на:

а) малолитражные	— с объемом цилиндра от 100 до 200 см ³
б) легкие	" " " " 200 " 300 "
в) средние	" " " " 350 " 500 "
г) тяжелые	" " " " свыше 750 "

Объем одного цилиндра колеблется от 100 до 600 см³. Следовательно, тяжелые мотоциклы должны иметь не менее двух цилиндров. Малолитражными могут быть только мотоциклы-одиночки, так как малая мощность двигателя (до 6 л. с.) не позволяет им возить коляску; средние и тяжелые мотоциклы могут быть как без коляски, так и с коляской.

По принципу действия двигателя, устанавливаемые на мотоциклах, делятся на двухтактные и четырехтактные.

¹ В задачу данной брошюры не входило давать описание материальной части мотоцикла. В качестве краткого популярного описания мотоцикла рекомендуем книгу Дьякова «Мотоцикл в обороне страны». Для более подробного ознакомления с мотоциклами можно порекомендовать книгу Иерусалимского «Современные мотоциклы», изд. 1931 г.

Двухтактный двигатель менее экономичен¹, чем четырехтактный, поэтому последний имеет большее распространение. В Германии, однако, в малолитражных легких мотоциклах двухтактный двигатель применяется наравне с четырехтактным, потому что производство его значительно дешевле и он проще в обслуживании и уходе.

Следующие таблицы характеризуют основные типы современных мотоциклов.

Важнейшие марки американских мотоциклов фирмы «Харлей Дэвидсон» имеют такие данные:

Элементы спецификации	Модели				Примечание
	B	C	RL или DL	VI	
Литраж	350 ¹	500 ¹	750 ¹	1 200 ¹	¹ Округленные данные
Число цилиндров	1	1	2	2	
Максимальн. мощн (в л. с.)	—	10,5	19,5	33,5	
Степень сжатия	4,2	4	5	5	
Число оборотов в мин. коленчатого вала при максимальной мощности двигателя	—	3 700	3 800	4 200	
Емкость бензинового бака (в литрах)	11,25	15	15	15	
Емкость масляного бака (в литрах)	3	4,15	4,15	4,15	
Вес (в кг)	120,2	170	181	222	
Ширина хода (колесная база) (в мм)	1 435	1 461	1 461	1 524	
Передача на ведущее колесо	цепная	—	—	—	

¹ При равном объеме цилиндров двухтактный двигатель тратит больше бензина и масла, чем четырехтактный, имеет меньшую степень сжатия (предел 4,5:1, а у четырехтактного 8:1), что дает меньшую силу удара на головку поршня, отсюда — меньшее число оборотов в минуту и меньшая мощность двигателя.

Мотоциклы фирмы «Харлей Дэвидсон» (рис. 10 и 11) у нас весьма распространены. Все марки этого мото-

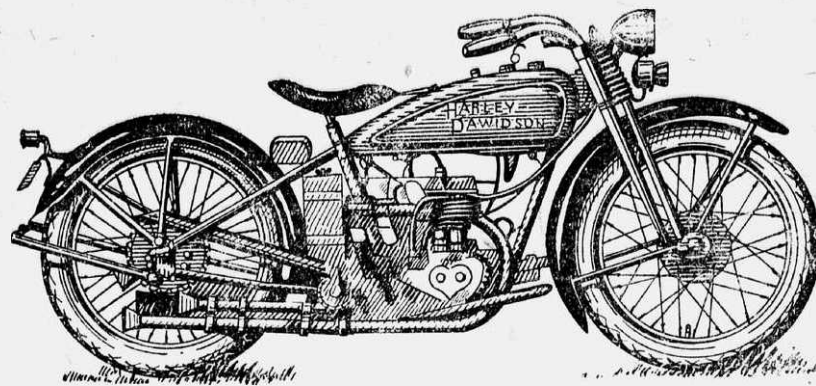


Рис. 10. Одноцилиндровый мотоцикл Харлей Дэвидсон.

цикла относятся к типу туристских и имеют четырехтактные двигатели.

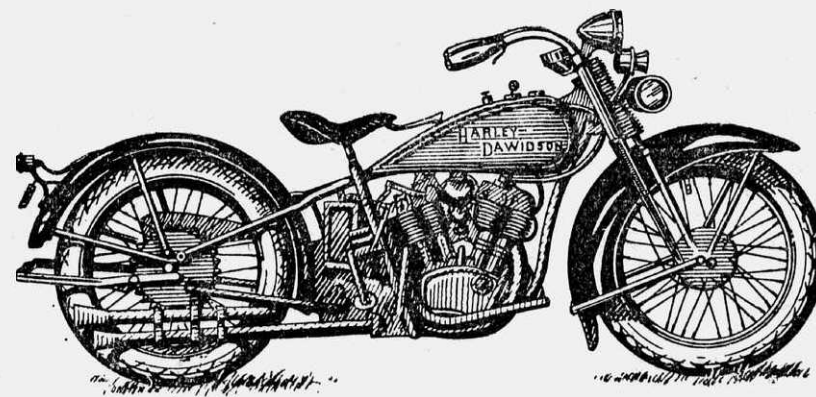


Рис. 11. Двухцилиндровый мотоцикл Харлей Дэвидсон.

Качества мотоциклов известной немецкой мотоциклетной фирмы «БМВ» характеризуют следующие данные:

Элементы спецификации	БМВ		
	Р. 11	Р. 16	Р. 16 выс. сжатия
Литраж	750	750	750
Число цилиндров	2	2	2
Максимальная мощность (в л. с.)	19,5	20,0	33
Степень сжатия	5,8	5,8	7,78
Число оборотов в минуту	4 100	3 900	4100
Емкость бензинового бака (в литрах)	14	14	14
Емкость масляного бака (в литрах)	2,5	2,5	2,5
Вес (в кг)	170	174	174
Ширина хода (колесная база) (в мм)	1 380	1 386	1 380
Передача на ведущее колесо	карданная	—	—

Мотоциклы фирмы «БМВ» первых двух марок относятся к туристским, третьей марки — к гоночным. Все

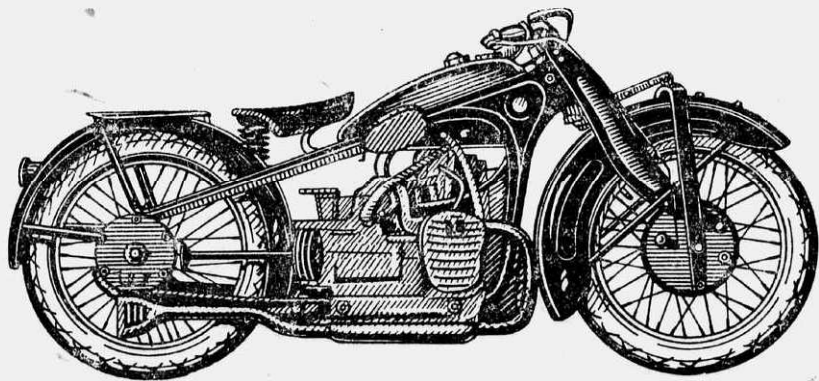


Рис. 12. Мотоцикл БМВ Р-16 выс. сжатия.

двигатели этих мотоциклов — четырехтактные. Большая мощность мотоцикла последней марки (рис. 12) достигнута путем увеличения степени сжатия (7,78 : 1), что позволяет мотоциклу быстро набирать большие скорости.

Фирма «БМВ» имеет еще и другие марки (Р2 и Р4) с литражем в 200 и 400 см³. Мотоциклы первой марки имеют двигатель в 6 л. с., второй — в 13 л. с.

В Германии весьма широко распространены также машины самой большой в мире мотоциклетной фирмы «ДКВ».

Она выпускает самые малолитражные и маломощные мотоциклы. Они же и самые дешевые. Основные марки их следующие:

РТ—100 см ³ , 2,5 л. с.,	двигатель двухтактный;
КМ—175 " 4 " " "	" "
КМ—200 " 6 " " "	" "
СБ—200 " 7 " " "	" "
СБ—350 " 11 " " "	" "
СБ—500 " 15 " " "	двухцилиндр.

Всего фирма «ДКВ» выпускает до полутора десятков марок мотоциклов самых разнообразных типов.

II. Мотоцикlostроение за границей

До мировой войны Англия занимала первое место как по количеству выпускаемых машин, так и по их качеству. В настоящее время первенство перешло к Соединенным Штатам Америки и к Германии. Об этом красноречиво говорят данные, сведенные в табл. 1, из которой видно, что Германия — единственная страна в мире, где мотоциклетный парк превышает автомобильный. Особенно широкий размах мотоцикlostроение получило после прихода к власти фашистов.

Широко развитое мотоцикlostроение является одним из звеньев общей подготовки фашистской Германии к войне. Популяризируя и распространяя мотоциклы внутри страны, германский фашизм, кроме того, что создает за счет средств населения большой резервный парк мотоциклов, подготавливает на случай войны и кадры водителей машин. Приспособление мотоцикло-

Таблица 1
Состояние автомобильного и мотоциклетного парка важнейших империалистических государств к 1935 г.

Наименование стран	Общее количество автомобилей.	Общее количество мотоцикл.	Проц. мотоцикл. к автомобил.
США	24 751 644	995 643	4
Франция	2 036 653	500 000	24
Англия	1 880 884	548 461	29
Германия	879 262	954 862	105
Италия	370 896	131 462	35
Япония	120 472	25 000	21

строения к военным условиям определяет и конструкции мотоциклов, выпускаемых германскими заводами. В этих конструкциях достигнуты за последнее время весьма крупные успехи.

В Германии считают, что подготовка полевого мотоциклиста и для хозяйственной жизни страны, а тем более, конечно, для военного времени, несравненно ценнее, чем подготовка спортсмена-гонщика. Поэтому на рынок выпускаются, главным образом, так называемые полевые мотоциклы.

Конкурентами мотоциклов в Германии недавно выступили малолитражные автомобили. Однако, они никак не могут соперничать с мотоциклами в дешевизне производства. На автомобильной выставке в Германии в 1934 г. были приведены следующие цены на мотоциклы и автомобили. Самый дешевый мотоцикл литражем в 100 см³ стоил 333 марки (ДКВ); самый дорогой — 2 040 марок (БМВ — 750 см³, спортивная модель в 33 л. с.). Самый дешевый автомобиль (лилипут) стоил 1 090 марок.

Германские заводы принимают все меры к тому, чтобы создать дешевую и надежную полевую машину. Ши-

рокое распространение получили мотоциклы более дешевые в производстве, с двухтактным двигателем. Самый дешевый мотоцикл с двухтактным двигателем литражем в 200 см³ стоит 495 марок (одноцилиндровый ДКВ в 6 л. с.), а самый дешевый мотоцикл того же литража с четырехтактным двигателем стоит 745 марок (НСУ, 8 л. с.). Но четырехтактный двигатель на 20—30% мощнее двухтактного, а расход горючего и смазки у него на 30—40% меньше, чем в двухтактном. Видимо, отчасти в силу этих обстоятельств, с 1934 г. в Германии особо сильно развилось производство полевых мотоциклов с более дорогим в производстве, но более дешевым в эксплуатации четырехтактным двигателем, с литражем в 350 см³.

III. Применение мотоциклов в хозяйстве страны

На производство мотоциклов по сравнению с автомобилями идет меньше металла и само производство гораздо дешевле, особенно благодаря замене дорогой стоящей рамы из цельнотянутых стальных труб рамой из штампованной стали. Кроме того, мотоцикл проще и дешевле в эксплуатации. Он не нуждается в специальных гаражах и может храниться в любом сухом помещении. Имея всего 2—3 колеса, он требует меньшего количества резины; у него отсутствует водяное охлаждение, замененное воздушным, почти не требующим ухода. Но самое главное — мотоцикл легкий, в особенности мотоцикл-одиночка, и высокоподвижен. Он может легко передвигаться по узким полевым дорожкам, даже тропинкам, лесным просекам, а при помощи мускульной силы водителя легко преодолевает болотистые и грязные дороги. При наличии соответствующих приспособлений мотоцикл может двигаться даже в том случае, если мотор его погружен в воду, а зимой приспособленный мотоцикл может проходить

по глубокому снегу. О быстроходности мотоцикла можно судить по тому, что на германских состязаниях в 1934 г. мотоцикл-одиночка фирмы «ДКВ», литражем в 250 см³ показал в условиях полевых дорог среднюю скорость до 84 км в час, а малолитражные автомобили «Фиат» в аналогичных условиях достигли скорости в 83 км в час.

Недостатком мотоцикла является неудобное положение водителя и пассажира на машине (нет укрытий от дождя и ветра, что особенно важно в зимних условиях) и трудности применения его зимой. Но в современных моделях для защиты от ветра на мотоциклах ставятся целлулоидные щиты, а для работы зимой имеются специальные приспособления — боковые лыжи, придающие мотоциклу устойчивость и возможность двигаться по снегу.

Мотоцикл с боковой коляской в виде ящика выгоден для перевозки мелких грузов — в несколько десятков килограммов. Гонять с такой поклажей грузовой автомобиль, даже полутонный («Пикап»), — неэкономно, а перевезти ее на мотоцикле можно дешево и быстро. Такие мотоциклы очень ценны и в торговой сети и как средство связи. Одна такая машина, особенно на селе, может заменить несколько писмоносцев.

Такое же широкое и выгодное применение мотоцикл может найти и в сельском хозяйстве для перевозки мелких грузов и для доставки на поля ремонтеров и мелких запасных частей к полевым машинам. На мотоцикле легко и быстро может обехать поля агроном, инженер-механик, ветеринар, а также врач для оказания немедленной медицинской помощи. Пользуясь мотоциклами на селе, можно обойтись без специальных гаражей. Районный работник, сам владея машиной, может быстро выехать на место и быстро вернуться назад или съездить еще и в другой пункт.

В такой же степени мотоцикл ценен для милиции, в особенности сельской. Милиционер с быстроходным мотоциклом легко может обслужить большой район.

Широкое применение мотоцикл может найти в дорожном строительстве и в дорожном хозяйстве (объезд для осмотра дорог, разведка местности для их прокладки и т. п.).

При огромных размерах наших лесных участков и особо трудных условиях передвижения по просекам и тропинкам мотоцикл и в лесистой местности — необходимое средство сообщения.

Можно смело сказать, что нет такого участка хозяйственной, административной и культурной жизни страны, где бы мотоцикл не мог найти применения.

Внедрение мотоцикла резко снизит накладные расходы по перевозке мелкого товара и при поездках отдельных людей. Наркомат связи при объезде почтовых ящиков обычно отвозит корреспонденцию на полутонных грузовиках (а было время, когда для этой цели посылались полуторатонки). В городских условиях боковую коляску-ящик успешно повезет мотоцикл с одноцилиндровым двигателем, литражем в 500 см³, мощностью в 10—15 л. с. Такой мотоцикл даст ту же эффективность, что и «Пикап», имеющий литраж 3,2 литра при мощности в 40—50 л. с. Эти данные показывают, насколько расточительно использовать даже полутонный автомобиль для перевозки почты.

Это только один конкретный пример, но их можно найти десятки. В борьбе за экономию горючего и смазочных материалов широкое распространение в стране современных мотоциклов — подвижного и экономного транспортного средства — должно сыграть очень большую роль.

IV. Мотоциклетный спорт за границей

Как уже было указано, одно из первых мест в мире по мотоцикlostроению в настоящее время принадлежит Германии, где производство мотоциклов обращено, прежде всего, на военные цели. Естественно, что и мотоциклетный спорт в Германии имеет чисто военный

или так называемый полевой характер. Германский мотоциклетный спорт преследует такие цели:

— выявление лучших конструкций машин, пригодных для полевых (читай военных) условий;

— подготовка для военного времени кадров квалифицированных мотоциклистов-водителей;

— популяризация в «народе» необходимости моторизации страны (создание большого мотоциклетного парка за счет населения).

Основным средством для осуществления этих целей являются частые и тщательно подготовленные мотоциклетные состязания. Один только календарный обзор годовых общегерманских мотоспортивных состязаний за 1935 г. показывает, какое серьезное значение придано этому спорту в Германии.

МОТОЦИКЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ В ГЕРМАНИИ В 1935 Г.

Конец января — начало февраля — зимние состязания мотоциклов.

8—10 февраля — зимний пробег с гонками по льду в Шварцвальде.

7 апреля — мотогонки в Ганновере.

18 апреля — 9 мая — участие в международном пробеге через Балканские страны.

5 мая — гонки через город и леса в Кельне.

12 — мая бранденбургские полевые состязания.

19 — мая гонки в Штутгарте.

30 мая — гонки в Мариенберге.

2 июня — горные гонки в Сааре.

6—8 июня — трехдневные гонки.

14 июня — мотогонки.

30 июня — горные гонки в Кессельберге.

21 июля — гонки.

1—9 августа — интернациональный альпийский пробег.

4 августа — гонки у Хоккенгейма.

11 августа — гонки по полевым дорогам.

18 августа — круговые гонки в Тюрингии.

1 сентября — горные гонки у Фрейбурга.

9—14 сентября — интернациональные 6-дневные мотоциклетные состязания в Предальпах.

22 сентября — гонки в Гамбурге.

28—29 сентября — полевые мотоциклетные состязания.

6 октября — 12-часовые гонки для туристских мотоциклов.

Календарь весьма напряженный. Из перечня состязаний видно, что в спортивных встречах имеют место и полевые, и чисто спортивно-гоночные состязания на скорость, а также состязания в гористых местностях и в зимних полевых условиях.

Так, проведенные в декабре 1933 г. в Германии состязания с авто-моточастями рейхсвера проходили под лозунгами: «Храбрый автомобилист не боится препятствий, он знает только поставленную перед ним задачу», «Офицер должен быть лучшим водителем машин». В программу входила езда по скошенному лугу, по каменистой дороге, преодоление ям, канав, баррикад, крутых подъемов и спусков, бездорожных лесных массивов, песчаной местности.

В феврале 1934 г. проводились всегерманские автотосостязания. В программу соревнований входило продвижение в горах по снегу. При этом каждая машина должна была двигаться целиной, не пользуясь дорогой, проложенной впереди идущим мотоциклом.

В мае 1934 г. состоялись авто-мотосостязания, включавшие преодоление лесных, горных, болотистых участков и различных преград, в том числе и водных.

Состязания проходят и в пограничных (Саар, Восточная Пруссия) и во внутренних районах Германии. И это понятно, ибо популяризовать мотоспорт нужно во всей стране. Этим же достигается изучение театра возможных военных действий всеми участниками состязаний и проверяются возможности применения мотоциклов в этих районах.

Число международных мотосостязаний и пробегов также достаточно велико. В мае 1935 г. были намечены следующие интернациональные авто-мотогонки: в Тунисе, Англии, Триполи, Венгрии, Алжире (Франция), Пиккардии (Франция), Германии (интернациональные состязания) и в Америке.

В июне — состязания в Швейцарии, Италии (круговой пробег), Испании, Франции (Вогезы), Бельгии, в

Риме, в Австрии, во Франции (24-часовые состязания), в Чехо-Словакии и т. д.

V. Современный полевой мотоцикл

Одна из основных задач мотоциклетного спорта за границей (особенно в Германии) — установить такие типы мотоциклов, которые более всего пригодны для работы в полевых (военных) условиях. Главное требование для полевого мотоцикла — это его подвижность. Под подвижностью следует понимать: быстроходность, проходимость и поворотливость в полевых условиях.

В результате многочисленных состязаний за границей (а в особенности в Германии) установлено, что наибольшей подвижностью обладает мотоцикл-одиночка, литражем в 350 см³.

Быстроходность и проходимость прежде всего зависят от мощности двигателя. Чем мощнее двигатель, тем легче он перетаскивает машину через препятствия.

Оценку современным немецким полевым мотоциклам-одиночкам дает таблица 2.

Таблица 2

Данные немецких полевых мотоциклов-одиночек

Литраж двигателя в см ³	Число лошадиных сил, развиваемых двигателем	Общий вес мотоцикла в кг	Вес на 1 л. с. в кг
250	10	130	13
350	11	130	11,8
400	12	150	12,5
500	12,5	165	13,2

Из табл. 2 видно, что в пределах литража от 250 до 350 см³ мотоциклы имеют одинаковый вес. Это дает для мотоцикла, литражем в 350 см³, преимущество перед мотоциклом меньшего литража, так как нагрузка на 1 л. с. у мотоцикла с большим литражем меньше.

Проходимость мотоциклов легкого типа увеличивается за счет силы водителя: машина настолько легка, что водитель вытаскивает ее из грязи или втаскивает в гору. Незначительная длина этих машин облегчает управление ими, что особенно важно в полевых условиях, где нужно использовать всякий «пяточок» местности, чтобы ускорить преодоление пространства. Малые размеры машины делают ее менее заметной, что в боевых условиях обеспечивает легкость маскировки и меньшую уязвимость.

Увеличение литража сверх 350 см³ повышает вес мотоцикла, вследствие чего уменьшается его подвижность. Кроме того, большая нагрузка на 1 л. с. (12,5—13 кг) уменьшает проходимость машины.

Все эти обстоятельства говорят за то, что для полевого мотоцикла-одиночки наиболее целесообразно и экономично иметь четырехтактный двигатель, литражем в 350 см³. Однотипность такого двигателя с автомобильным позволяет мотоциклисту быстро перейти на управление автомобилем.

Для повышения проходимости современные мотоциклы оборудуются специальными приспособлениями. Чтобы повысить проходимость через болота и грязные участки, на заднее ведущее колесо надевается цепь или специальные бандажки с наклепанными на них металлическими бляхами.

Для движения зимой по снегу к обыкновенному мотоциклу-одиночке добавляются две коротких лыжи. Крепление лыж не требует никаких конструктивных или производственных изменений в мотоцикле и производится весьма просто. Эти лыжи позволяют мотоциклу-одиночке двигаться целиной (рис. 13). Для уменьшения буксования ведущего колеса на него надевается цепь. При езде в обычных условиях лыжи приподняты на уровень подножек мотоцикла и ноги водителя свободно стоят на них. Когда же нужно пресечь по глубокому снегу или по скользкой дороге, водитель нога-

ми нажимает на лыжи и опирается ими на снег. Этим создается устойчивость мотоцикла и проходимость его по снегу. Дополнительной затраты сил водителя при этом не требуется, а расход горючего при езде по снегу увеличивается лишь на 10—20%.

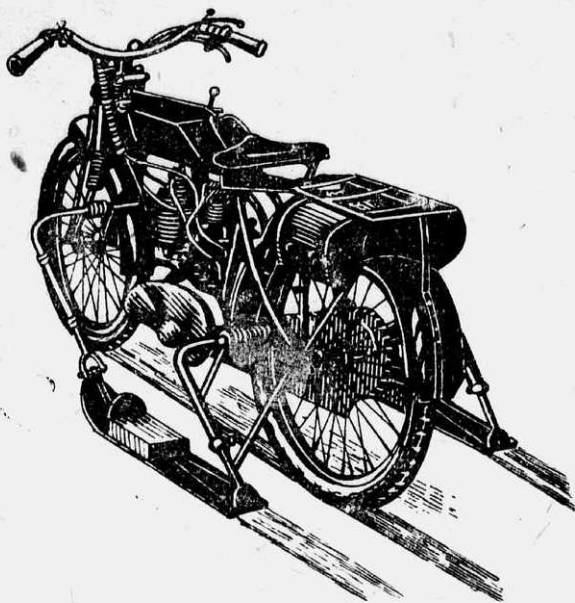


Рис. 13. Мотоцикл с лыжным легкосъемным приспособлением для движения по зимним дорогам. Сконструирован в СССР.

землей, уменьшает буксование и увеличивает проходимость. На оба эти колеса может быть надета гусеница. Все эти конструктивные изменения приводят к увеличению веса мотоцикла, два же задних колеса увеличивают его длину и, стало быть, уменьшают его поворотливость.

Проще применять на мотоциклах колеса-баллоны, обеспечивающие большую проходимость благодаря большей опорной поверхности баллона. Проходимость мотоцикла в значительной мере зависит от заднего (ведущего) колеса. Поэтому желательно, чтобы оно имело по возможности больший профиль (применение балло-

на). Необходимо, чтобы масса покрышки была тверда, а ее профилировка обладала цепкостью и способностью «самоосвобождения от грязи».

Для повышения проходимости мотоцикла за границей производят и конструктивные изменения. В Англии заднее ведущее колесо заменили двумя, меньших диаметров, расположенными одно за другим (рис. 14).

Большая опорная их поверхность дает большую площадь соприкосновения с

Большая опорная их поверхность дает большую площадь соприкосновения с

Подвижность и длительность беспрерывной эксплуатации мотоцикла во многом зависит от того, насколько удобно водитель сидит на машине. Для наиболее свободной посадки водителя рукоятки руля должны быть на высоте распределительного щитка, при растворе ру-

кояток в 700—750 мм. Толщина рукоятки не должна быть больше 22 мм в диаметре. В Германии на состязаниях, если рукоятки имели диаметр в 25 мм, водители машин снимали с них резиновые наконечники.

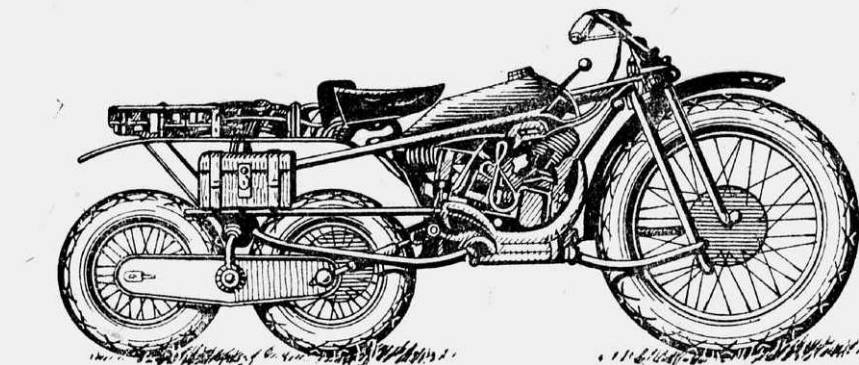


Рис. 14. Принятый в английской армии современный мотоцикл повышенной проходимости.

При конструировании полевых мотоциклов необходимо усиливать охлаждение двигателя, так как в полевых условиях приходится длительное время двигаться на низших передачах, что приводит к быстрому перегреву двигателя.

Все детали привода мотоцикла должны быть укрыты рамой для предохранения их от ударов и толчков. В этом отношении весьма интересен одноцилиндровый мотоцикл фирмы «БМВ», литражем в 400 см³. У него двигатель спрятан за стальной рамой, а весь мотор в

Все детали привода мотоцикла должны быть укрыты рамой для предохранения их от ударов и толчков. В этом отношении весьма интересен одноцилиндровый мотоцикл фирмы «БМВ», литражем в 400 см³. У него двигатель спрятан за стальной рамой, а весь мотор в

целом весьма компактен, имеет очень мало выступающих деталей и хорошо работает в полевых условиях.

Все бензино- и маслопроводы мотоцикла и его электропроводка должны быть гибкими, эластичными. За границей на состязаниях часто устраивают двойную проводку для быстрой замены основных проводок при их порче.

Подножки полевых мотоциклов должны быть возможно выше. Низкие подножки мешают мотоциклу свободно двигаться по колеям, по высокой траве и глубокой грязи. Кроме того, подножки обязательно должны быть откидывающимися.

Выхлопную трубу необходимо поднять выше и «спрятать», чтобы она не подвергалась ударам снизу и с боков. Особо важно также иметь по возможности высокий клиренс, не менее 130 мм.

Чтобы обеспечить бесперебойную работу карбюратора при езде по пыльной местности, его надлежит снабжать сильными фильтрами. В Германии на мотоциклах полевого и спортивного типов вводятся так называемые «мокрые» воздушные фильтры, способные задерживать мельчайшую пыль. Фильтрующей массой в них является самородная «волосистая медь», пропитанная смазочными маслами.

Таковы в основном конструктивные изменения в современных полевых мотоциклах, повышающие их проходимость по «сухопутью».

Мотоцикл может преодолевать короткую водную преграду, двигаясь с погруженным в воду мотором. Для этого необходимо изолировать небольшие детали, боящиеся воды (например, свечи), резиновыми колпачками и шлангами, а большие детали (динамо, аккумуляторы и т. д.) вазелиновой или парафиновой смазкой. Труба для подвода воздуха должна быть выведена выше уровня воды.

Чтобы сделать полевой мотоцикл «водоходным», в Германии вносят в него специальные конструктивные изменения. Он снабжается специальным карбюратором,

причем соединение бензинопровода с карбюратором покрыто резиновым набалдашником и все воздушные отверстия карбюратора (например, отверстие в поплавковой камере, соединяющее ее с атмосферным воздухом) выведены во всасывающий воздушный патрубок. После того как этот патрубок удлинен гибким шлангом, карбюратор может свободно работать и под водой. Аккумуляторы помещаются в герметически закрытых ящиках и возможно выше.

Таким образом, современный мотоцикл-одиночка становится действительно «вездеходной» машиной. К созданию именно такого мотоцикла должны стремиться и наши конструкторы, так как подобный мотоцикл отвечает хозяйственным требованиям и требованиям обороны страны. При нашем, бездорожье и необъятных пространствах только быстроходная и вездеходная машина может найти широкое применение.

Один полевой мотоцикл-одиночка не может удовлетворить всех наших потребностей. Нам нужен еще и мотоцикл с коляской, обладающий большой подвижностью. Подвижность такого мотоцикла прежде всего зависит от мощности двигателя, позволяющей свободно протаскивать коляску по грязным дорогам, сыпучим пескам и по полям вне дорог. Для этого необходим двигатель мощностью не менее 20 л. с. Современные четырехтактные мотоциклетные двигатели, литражем в 1 000 см³, уже дают свыше 25 л. с.

Учитывая дорожные условия, в городе целесообразно применять мотоцикл с коляской, менее мощный, но более экономный в эксплуатации, а именно мотоцикл с четырехтактным двигателем, литражем в 750 см³, обладающим мощностью не менее 20 л. с.; для села же пригодны только мотоциклы с более мощным двигателем в 1 000 см³.

В качестве полевого мотоцикла нам нужны два типа машин с четырехтактным двигателем в 350 см³ и 500 см³. Первая из них нужна как легкая, вездеходная и поворотливая одиночка, вторая — как самая быстро-

ходная и вездеходная машина, свободно поднимающая и второго седока на заднем седле. Эти машины должны быть доступны всем трудящимся, должны стать излюбленным средством для туристских путешествий с целью отдыха и изучения нашей великой родины.

Развертыванию производства мотоциклов в нашей стране должно сопутствовать строительство и организация ремонтных баз и производство запасных частей.

VI. Организация и боевое применение мотоциклетных частей

Боевые мотоциклетные части в иностранных армиях, по данным печати, приобретают все более широкое распространение. Этому способствуют: высокая подвижность мотоцикла, широкое его распространение и возможность использовать его для военных целей даже без всяких дополнительных устройств и оборудования.

Мотоцикл может пройти везде, где проходит человек и лошадь. Он весьма поворотлив, мал, его легко маскировать и хранить.

Мотоциклетные части имеют некоторые преимущества перед конницей. По хорошим шоссе дорогам мотоциклетная часть может в 2—3 часа покрыть 60—80 км, а для конницы на это потребуются сутки. С другой стороны, конница обладает большей гибкостью маневрирования. Из-за привязанности бойцов к машинам мотоциклетная часть не может вести длительного наступательного боя. В коннице же на 3—5 коней оставляется один коновод, который может подвести коней вперед к наступающим спешившимся всадникам. Правда, современные мотоциклы с колясками могут быть снабжены приспособлениями, позволяющими одному водителю везти на прицепе сзади и вторую машину.

Основными видами боевой деятельности мотоциклетных частей являются: служба обеспечения, разведка, охранение, подвижная оборона, преследование на коротке.

Вопросы применения мотоциклетных частей в оперативной (дальней) разведке и в подвижной обороне подробно обсуждаются в немецкой печати. В книге Неринга «Армия будущего» (автор — офицер военного министерства) обстоятельно доказывается необходимость и возможность придачи мотоциклетных частей дальней разведке, состоящей из бронемашин. Там, где пути для бронемашин будут преграждены противником и где по условиям местности бронемашин не смогут их обойти, спешенная с мотоциклов пехота сможет оказать им помощь и проложить дорогу для дальнейших действий. Благодаря большой быстроты мотоциклетная часть не обязана следовать непосредственно за бронемашинами, а может быть по радио вызвана из авангарда и даже из расположения главных сил.

Чтобы избежать уничтожения сразу всей разведки огнем противника, мотоциклетная стрелковая часть всегда организует свой марш с распределением сил в глубину, со щупальцами впереди и по сторонам.

Быстроходная мотоциклетная разведка всегда может иметь более раннее соприкосновение с противником. А это обеспечит более раннее получение сведений о противнике. Для подробной и основательной разведки местности мотоциклист может уменьшать скорость хода или делать небольшие остановки.

Неринг придает мотоциклетным частям в дальней разведке вспомогательное значение, рассматривая их как средство усиления броневых разведывательных частей. Однако, другие авторы отводят мотоциклетным частям и более самостоятельную роль.

В журнале «Дейче Вер» (за 1935 г.) напечатан ряд задач на использование мелких мотоциклетных подразделений для замедления походного движения пехоты

противника, захвата рубежей и т. д. Способ действий в этих случаях — подвижная оборона на широком фронте, без резервов, с быстрым отходом на новый рубеж и выжиданием здесь появления противника для вовлечения его в бой с обороняющимися мотоциклистами. Частые развертывания и свертывания противника дают выигрыш во времени другой стороне, что и является основной целью действий мотоциклетных подразделений.

Краткие наступательные действия, подвижная оборона на широком фронте и разведка, по мнению немецких авторов, — основные задачи мотоциклетных частей.

Вооружение мотоциклетных частей состоит из ручных и станковых пулеметов. Минометы, бомбометы и артиллерия в этих частях отсутствуют. В разных армиях в организации мотоциклетных частей существуют некоторые различия, обусловленные различными взглядами на необходимую огневую их мощь.

Артиллерия организационно не входит в состав мотоциклетных частей, но при выполнении некоторых задач практикуется придача мотоциклетным частям моторизованной артиллерии. Ниже будет приведена задача на действия роты, которой придается моторизованная батарея.

Немецкий журнал «Дейче Вер» в своих задачах, на основе данных иностранных армий, приводит следующую организацию мотоциклетного взвода и роты.

Мотоциклетный стрелковый взвод имеет на своем вооружении 4 ручных пулемета и состоит из 4 отделений ручных пулеметов и разведывательной группы (отделения) в составе 8 разведчиков. Каждое отделение имеет 3 мотоцикла с колясками. В коляске первого мотоцикла возится ручной пулемет и огнеприпасы. На мотоцикле едут: водитель, пулеметчик и командир отделения (последний сидит на заднем сидении мотоцикла). На втором и третьем мотоциклах возятся огнеприпасы; на каждом из этих мотоциклов едут: води-

тель и 2 стрелка, вооруженных карабинами (подносчики патронов).

Разведчики снабжены мотоциклами-одиночками; командир взвода с одним стрелком едет в бронированной вездеходной машине.

Всего во взводе: 12 мотоциклов с колясками, 8 — без колясок, 1 бронированная машина; людей — 1 офицер, 47 рядовых¹, из них 21 водитель. Всего во взводе 26 активных бойцов при 4 ручных пулеметах.

Следует отметить, что во взводе, кроме обычных мотоциклов, имеется один бронеавтомобиль без вооружения.

Мотоциклетная рота состоит из трех взводов приведенного выше состава и группы (видимо, взвода) управления (связь и разведка), в составе 2 бронированных автомобилей и 8 мотоциклов-одиночек; для подвозки огнеприпасов и горюче-смазочных материалов в роте имеются два грузовых автомобиля. Итого в роте 12 ручных пулеметов при 902 бойцах; 36 мотоциклов с колясками, 36 без колясок, 5 бронеавтомобилей и 2 грузовика.

Бельгийский же журнал «Бюллетень Бельж де сианс милитэр» приводит несколько иную организацию мотоциклетных частей германской армии. Он указывает, что рота состоит из штаба с ячейкой управления, трех легко-пулеметных и одного станково-пулеметного взводов. Легко-пулеметный взвод состоит из звена связи, трех отделений по 12 человек в каждом, при 18 мотоциклах во взводе.

Отделение состоит из командира, 5 стрелков, 1 пулеметчика, 2 подносчиков патронов и 3 водителей. В отделении — 2 одиночных мотоцикла и 3 мотоцикла с

¹ По нашим расчетам выходит 54 рядовых, а именно: 21 водитель, по 2 стрелка на 12 мотоциклов с колясками, т. е. 24 рядовых, 8 разведчиков и 1 стрелок с командиром взвода.

² По нашему расчету: $54 \times 3 = 162$ рядовых в трех взводах, а кроме того, еще взвод управления. Итог явно преуменьшен.

колясками. В колонне отделение строится следующим образом: первый мотоцикл-одиночка — командир отделения; второй мотоцикл-одиночка — 2 стрелка; третий мотоцикл (первый с коляской) — водитель, подносчик патронов и пулеметчик с пулеметом; четвертый мотоцикл (второй с коляской) — водитель, стрелок, подносчик, огнеприпасы; пятый мотоцикл (третий с коляской) — водитель, 2 стрелка и огнеприпасы.

Взвод станковых пулеметов имеет 2 мотоцикла без колясок и 8 с колясками, из них на четырех берутся станковые пулеметы (водитель, пулеметчик и подносчик патронов) и на четырех — огнеприпасы и подносчики (водитель, 2 подносчика). Всего во взводе 25 бойцов при 1 офицере.

В роте всего 5 офицеров, 150 унтерофицеров и солдат при 60 мотоциклах. Кроме того, в роте имеется автотранспорт: 4 легковых и 6 грузовых автомобилей, 2 автомобиля связи и 1 радиостанция.

Следовательно, по бельгийским данным, рота германской армии имеет на вооружении 9 ручных и 4 станковых пулемета, т. е. обладает большей огневой силой, чем рота по данным «Дейче Вер», которая имеет только 12 ручных пулеметов.

В немецком журнале «Милитер Вохенблатт» приведена организация мотоциклетного батальона.

Батальон состоит из штаба со взводом связи, трех стрелковых и одной станково-пулеметной роты. Стрелковая рота имеет по 3 стрелковых взвода, во взводе 3 ручных пулемета или 3 пулеметных отделения. Каждое отделение имеет 2 мотоцикла: первая машина — водитель, стрелок и пулеметчик с пулеметом, вторая машина — водитель, 2 стрелка и огнеприпасы.

Рота станковых пулеметов состоит из четырех взводов, каждый из которых имеет по 3 станковых пулемета. В станково-пулеметном отделении столько же машин и людей, сколько и в легко-пулеметном.

Стрелковые роты такого батальона значительно слабее всех вышеприведенных рот: во взводе только

3 ручных пулемета (а не 4, как мы видели выше); в отделении всего только 2 мотоцикла с колясками, что уменьшает количество бойцов на 2 человека в каждом отделении.

Таким образом, наиболее мощной по своей огневой силе является стрелковая рота, приведенная в упомянутом выше бельгийском журнале.

На вооружении мотоциклетных частей германской армии состоят (не считая нескольких бронированных автомобилей) обыкновенные туристские и полевого типа мотоциклы, т. е. те машины, которыми широко снабжается население страны. Здесь нет ни специальных пулеметных мотоциклов (как, например, в итальянской армии), ни специальных мотоциклов с зенитным пулеметом, смонтированным над задним колесом. По видимому, предполагается, что основная масса мотоциклетных частей будет сформирована во время войны из числа машин, находящихся у населения. Средства же государства следует тратить на более мощное вооружение. Мотоциклетные части мирного времени — это школы для подготовки высококвалифицированных кадров для развертывания новых частей в военное время.

На основе многочисленных полевых состязаний, проведенных во все времена года, в любых полевых условиях (вне дорог, по холмистой и гористой местности, по лесным и заболоченным участкам, по воде и сыпучим пескам), немцы доказали, что нет местности, где в любое время не мог бы работать мотоцикл.

Поэтому мотоциклетные части — это самые подвижные наземные войсковые части.

В немецких журналах часто сопоставляются маршевые (средние) скорости пехоты (4 км в час), конницы (6—8 км в час), моторизованной пехоты (на грузовых автомобилях — 20—30 км в час) и мотоциклетных частей (в зависимости от дороги 20—60 км в час).

Немцы говорят, что мотоциклист может преодолеть одно и то же пространство в 5—15 раз скорее пехо-

тинца, в 3—8 раз скорее кавалериста и в 2—3 раза скорее моторизованной пехоты. Эта высокая подвижность мотоциклетных частей и является для немцев мериллом в использовании и применении мотоциклетных частей в бою. Она же определяет и характер (тактику) действий мотоциклетных частей.

Несомненный интерес представляют также германские взгляды на основы организации марша мотоциклетного батальона.

Германская тактика при организации марша моторизованных и механизированных частей требует строго соблюдать следующие правила.

«Никогда не измеряй глубину походных колонн в километрах, а измеряй ее во времени, ибо скорость движения сокращает глубины колонн (20-километровая колонна со скоростью движения 20 км/час пройдет перекресток в течение 1 часа, пехоте же для этого надо 5 часов).

Никогда не назначай средней скорости движения, так как последняя изменяется в зависимости от изменчивых условий (местности, погоды и т. п.)».

Чем большей подвижностью обладает соединение, тем ближе к голове его должен находиться командир. В этом случае он сможет отдавать свои приказы своевременно, и благодаря этому будет обеспечено хорошее качество руководства.

Походный порядок мотоциклетного батальона, усиленного моторизованной артиллерией, строится следующим образом.

Впереди—разведывательные дозоры (в общей сложности 1 взвод), затем головное отделение (с ручным пулеметом). На расстоянии 10 минут движется авангард: 1 рота (без выделенных в голову подразделений) и при ней командир батальона со штабом и взводом связи, а также командир моторизованной артбатареи. На расстоянии 5 минут от авангарда батальона следуют главные силы. Артбатарея идет за головной ротой колонны главных сил, а за батареей пулеметная

рота. Если колонне главных сил предстоит бой, то боевой обоз находится в составе колонны главных сил. Прикрывает движение с тыла взвод стрелковой роты, идущий в хвосте главных сил (перед обозом).

Такой порядок батальон принимает, примерно, в 10 км от противника, в тыл которому он стремится зайти, действуя с одного из флангов.

Ни в одном из приведенных выше составов мотоциклетных частей нет артиллерии и противотанковых средств. Нам кажется, что это неправильно. В иностранных армиях предусматривают применение мотоциклетных частей в разведке и в наступлении накоротке. При выполнении задачи по захвату важного рубежа не всегда удается опередить противника.

В этом случае нужны хотя бы легкие минометы, которые можно перевозить на мотоциклах с колясками. Этим усилится и обороноспособность мотоциклетной части. Кроме того, при современном развитии танковых частей на вооружении мотоциклетной роты и батальона должны быть крупнокалиберные противотанковые пулеметы. Их также с успехом можно возить на мотоциклах с колясками.

Нам кажется, что огневые средства мотоциклетных роты и батальона должны быть усилены следующим образом. В каждую роту должен входить 1 взвод «пехотных орудий» в составе 3 минометов, а в батальон — рота из 9 минометов. В составе каждого взвода ¹ 4-е отделение должно иметь крупнокалиберные противотанковые пулеметы.

Современные противотанковые крупнокалиберные пулеметы (12—13 мм) весят до 120 кг. Мотоцикл с коляской легко поднимет такой пулемет. Противотанковые качества такого пулемета характеризуются следующими данными: на дальности в 500 м он проби-

¹ Стрелково-пулеметного, станково-пулеметного и минометного.

вадет броню толщиной в 25 мм при прямом попадании и броню в 21 мм — под углом в 60°.

Оснащение всех взводов роты противоброневыми огневыми средствами вызывается следующими соображениями. Прежде всего, в современной войне наибольшей опасности со стороны авто-бронетанковых частей подвергаются мотоциклетные части на походе, ввиду компактности их походного порядка. При глубине колонны взвода в 200—400 м, для надежного обеспечения взвода от нападения мехчастей необходим минимум 1 крупнокалиберный противотанковый пулемет. При наступлении взвод займет фронт около 300 м, а при обороне — около 500 м. Благодаря незначительной плотности боевых порядков мотоциклетных частей, они мало уязвимы для мехчастей противника. К тому же один пулемет обеспечит взвод даже в обороне на важнейшем (опаснейшем) направлении.

Возложив ПТО целиком на попечение командиров взводов, командир роты будет иметь больше времени на управление ротой.

Приведенные соображения, по нашему мнению, не только оправдывают, но даже обуславливают наличие в составе взводов крупнокалиберных противотанковых пулеметов, возимых на обыкновенных мотоциклах с коляской.

Несколько иначе разрешается вопрос о ПВО.

В походе особо опасна для мотоциклетной части штурмовая авиация, но в боевом порядке мотоциклетная часть мало уязвима для авиации. Поэтому, чтобы избежать перегрузки (перетяжеления) взвода, средства ПВО необходимо иметь в масштабе роты, а организацию ПВО возложить на командира роты.

В силу этого для борьбы с воздушным противником, особенно на походе, необходимо, чтобы в каждой роте имелись специальные зенитные пулеметы (взвод из трех ординарных станковых пулеметов). Тогда мотоциклетная часть будет иметь необходимое в походном порядке части прикрытие с воздуха.

В силу разреженности боевой порядок мотоциклетных частей в прикрытии с воздуха не нуждается.

Весьма часто для усиления огневой мощи мотоциклетным частям придется придавать моторизованную артиллерию, как это уже делается за границей (см. задачи).

Эти положения, по нашему мнению, и должны лечь в основу организации и применения мотоциклетных частей в современной войне, где они могут быть применены во всех видах наземного боя.

Необходимо также указать, что в настоящее время мотоцикл, особенно одиночка, является наиболее подвижным техническим средством связи и регулирования движения.

Мотоцикл, как боевое средство, может найти применение и в других родах войск. Снабженный зенитным пулеметом, он может быть использован в пехоте, коннице и даже в авто-бронетанковых частях. Быстроходный и подвижный, он легко может быть выдвинут для прикрытия колонны с воздуха при проходе ее через узкие места (мосты, гати и т. д.) и быстро переброшен из одного пункта обороны в другой.

С таким же успехом может быть использован всеми наземными войсками мотоцикл с крупнокалиберным противотанковым пулеметом. Он может служить в качестве противотанкового средства при совершении марша пехотой, конницей и мото-мехчастями.

Мотоциклетное подразделение с противотанковыми пулеметами может задержать движение и даже атаку авто-бронетанковых частей. Вездеходная и подвижная мотоциклетная часть в короткий срок может быть выдвинута на далекое расстояние от охраняемого объекта. Авиация, действующая совместно с мотоциклетной частью, имеющей задачу задержать бронечасть противника, сообщает о ее передвижении и перемене маршрута. Пользуясь донесениями авиации, мотоциклетная часть немедленно выбрасывает в новом направлении резервное подразделение, а затем собирает

остальные подразделения и быстро переходит на новый рубеж, в целях задержки дальнейшего продвижения изменившей свой маршрут бронечастии противника.

Из вышесказанного видно, что мотоциклетные части в своих действиях нуждаются в помощи авиации. Кроме того, они могут действовать совместно с авиацией и со всеми другими родами войск.

Так, для задержания бронечастии противника может быть использована непосредственно авиация, которая первой атакует колонну. После занятия мотоциклетной частью фронта обороны, в тот момент, когда бронечасть противника обрушится на мотоциклетную часть или повернет, чтобы обойти ее, авиация может провести вторичную атаку.

Итак, мотоциклетные части всех видов, как наиболее быстроходные наземные боевые средства, найдут самое широкое применение как для обеспечения действий других родов войск (разведка, охранение всех видов и т. д.), так и для совместных действий с ними.

VII. О значении самоката

Прежде чем закончить обзор применения мотоцикла в боевых действиях, нужно вспомнить о его предшественнике — самокате (велосипеде). Мотоцикл получил широкое распространение совсем недавно: в 1929—1930 гг. Во время мировой войны он употреблялся только как средство связи. Между тем, уже до этой войны существовали целые самокатные батальоны.

Самокатные части считались тогда самыми быстроходными из наземных боевых частей. При однократно благоприятных условиях средняя маршевая скорость пехоты определялась в 4 км/час, конницы — в 8 км/час, а самокатной части — в 12 км/час.

Благодаря такой быстроходности самокатные части применялись там, где требовалась быстрота и внезап-

ность, как, например, при захвате и удержании рубежа, для прикрытия фланга, для внезапной атаки колонны противника и т. д.

Самыми быстроходными наземными боевыми частями являются теперь мотоциклетные части; однако, это не значит, что самокатные части больше не нужны.

Самокат движется при помощи мускульной силы бойца, и быстрота и дальность движения самокатных частей зависят от физической выносливости бойцов. Истратив много сил во время движения, боец придет к месту боя уже усталым. Мотоциклист же тратит свои силы только на управление машиной и устает гораздо меньше самокатчика. Этот недостаток самокатных частей можно устранять, пользуясь этими частями только на коротких расстояниях (10—30 км). В этих случаях самокатные части перебрасываются на далекие расстояния (оперативные переброски) на автомобилях и по железной дороге. Но даже при переброске на автомобилях самокатные части уступают в быстроходности мотоциклетным и могут пройти за сутки меньшее расстояние.

По своим техническим и боевым качествам самокат несколько приближается к мотоциклу в том случае, когда первый снабжен маленьким двигателем. Такие самокатные двигатели имеются за границей и производятся у нас, но пока в весьма незначительном количестве (наша промышленность лишь недавно приступила к их производству).

Однако, даже самокат с мотором значительно уступает мотоциклу. На самокате можно двигаться только по твердой дороге, вне дорог на нем передвигаться нельзя, так как самокатчик быстро выбивается из сил, а колеса самоката начинают давать «восьмерки».

Все же, учитывая обширность фронтов в современной войне и популярность самоката, нужно помнить, что и самокатные части найдут в обороне страны самое широкое применение.

Они будут применяться не только в борьбе с воздушными десантами и с прорвавшимися вглубь нашего расположения конными, моторизованными и мотоциклетными частями противника, но и во всех видах боевых действий наземных войск.

Развивая мотоцикlostроение и мотоциклетный спорт, мы ни в коем случае не должны забывать о производстве самокатов и самокатном спорте. Самокатный спорт прекрасно поможет нам подготовить кадры сильных, ловких и отважных советских мотоциклистов.

VIII. Примеры боевого применения мотоциклетных частей

ЗАДАЧА 1¹

Стрелковый мотоциклетный взвод в подвижной обороне

1-й взвод² 1-й роты 10-го стрелково-мотоциклетного батальона получил на 1.9 задачу препятствовать дальнейшему продвижению колонны противника, следующей через Пелден в юго-западном направлении (рис. 15).

Взвод после полудня имел бой с противником у Румспринге, после чего ускользнул через Ридерсхаузен на Роллсхаузен. Здесь, выяснив, что противник двинулся в направлении на Хелл-Б, взвод вновь стал готовиться к обороне.

Около 17.00 пулеметным огнем было прогнано несколько всадников, скачущих через Обернфельд на Гермерсхаузен. В 17.00 на олушке леса, что восточнее

¹ Первая и вторая задачи составлены по материалам, заимствованным из немецких журналов за 1935 г.

² Организация взвода — см. стр. 31.

Роллсхаузен, появилась пехота с пулеметами; в 17.40 Роллсхаузен был обстрелян артиллерией из-за Хелл-Б.

Остановленная вначале огнем пулеметов, пехота противника постепенно усиливалась и вновь начала наступать. Передовые стрелки уже приближались к шоссе. Со стороны противника открыли огонь отдельные минометы.

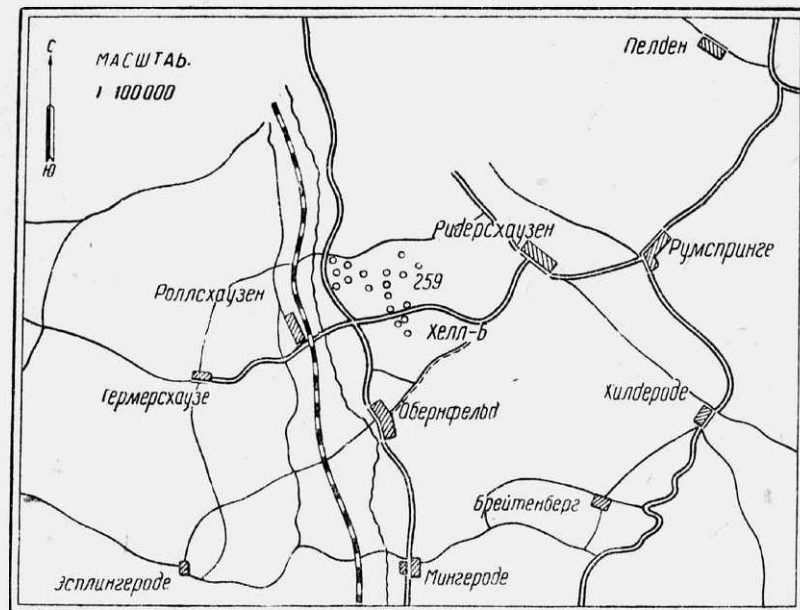


Рис. 15. Схема обстановки к задаче 1.

В это время (17.55) командир взвода получил донесение от разведки, направленной на Румспринге:

«В Мингероде и Брейтенберге противника нет. Румспринге занят противником. В 17.45 артиллерия из Румспринге выступила на Ридерсхаузен».

Выполнить:

- 1) расположить взвод в обороне у Роллсхаузена,
- 2) дать решение за комвзвода с краткой мотивировкой.

Решение

Расположение взвода показано на рис. 16.
Решение комвзвода.

Прекратить бой. Взвод следует через Эсплингероде, Мингероде, Брейтенберг для атаки противника у Румспринге с юга.

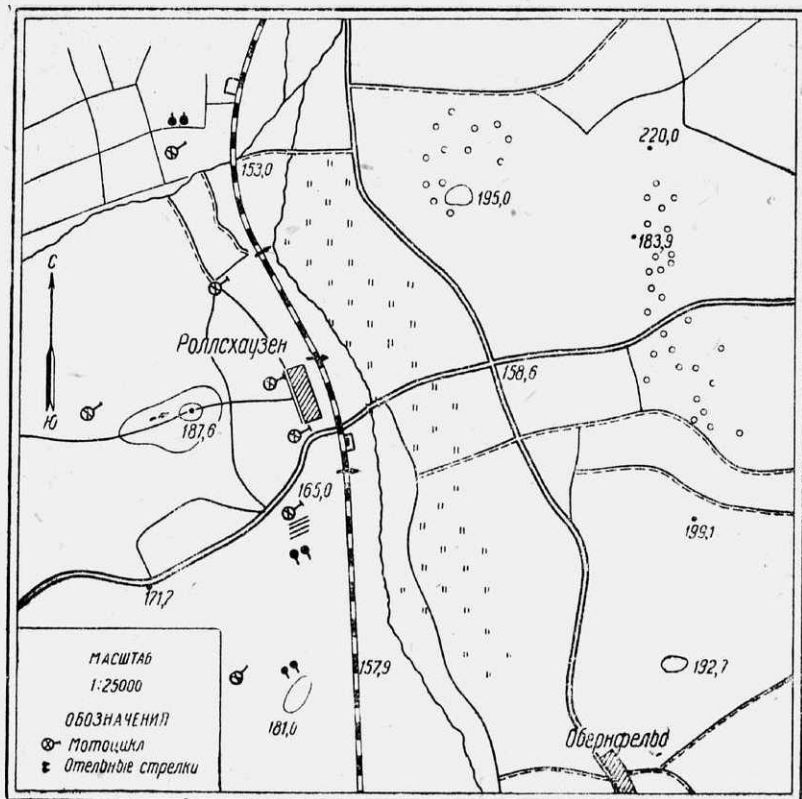


Рис. 16. Схема к решению задачи 1.

Мотивировка. Противник у Роллсхаузена развернулся. Он понес потери, задержан и подошел на несколько сот метров к расположению взвода. Нужно прекратить бой.

Взвод имеет две возможности:

— или отойти назад и занять новый рубеж для обороны,

— или уйти на юг, чтобы ударить по глубине колонны.

В первом случае нужно сначала установить, куда будет двигаться противник, но за это время стемнеет.

Если комвзвода воспользуется данными разведки и возможностью ударить по глубине колонны, то он еще засветло может успеть атаковать колонну по ее хвосту и тем причинить беспокойство более глубоко расположенным частям колонны.

Для этой цели он внезапно займет высоты южнее Румспринге, откроет огонь (произведет огневое нападение) по колонне. Это заставит противника развернуться против взвода, чтобы выбить взвод с его позиции. Все это замедлит продвижение колонны. В этом — выполнение задачи взвода.

Разбор решения. В данной задаче прежде всего обращает на себя внимание расположение взвода в обороне: весь взвод вытянут в одну ниточку. Это естественно: взвод расположился не для длительной, а для короткой обороны, чтобы дальним огнем заставить противника развернуться для наступления, а огнем со средних дальностей заставить его повести медленное систематическое наступление. На этом взвод выигрывает время.

Как только противник подойдет на расстояние 400—500 м, с которого он может броситься в атаку, огневые средства снимаются с позиции и быстро отводятся на мотоциклах либо с данного рубежа на следующий, либо в ином направлении. Самое трудное — это выбрать момент, когда можно оставить позицию. Расчет должен быть таков: необходимо быстро отскочить на такое расстояние, чтобы к моменту выхода пехоты противника на занимаемый ранее мотоциклетами рубеж огонь противника не мог поражать мотоциклистов. Для этого лучше всего занимать опушки леса, окраины деревни и располагать мотоциклы как

Можно ближе к спешным мотоциклистам. Командир взвода должен проявлять наибольшую инициативу для наилучшего выполнения поставленной ему общей задачи: препятствовать дальнейшему продвижению противника, силы которого — не менее одного пехотного полка.

С первого взгляда эта задача кажется непосильной для взвода. Однако, быстроходность взвода позволяет командиру с успехом выполнить ее. Сначала взвод задерживает продвижение головных частей противника. Затем, оторвавшись от них без потерь, через пункты, не занятые противником, командир выводит взвод во фланг хвостовым частям противника и внезапным огненным нападением задерживает его движение, заставляя выслать против взвода целое подразделение пехоты (роту, батальон).

Таким образом, мелкими нападениями в неожиданных направлениях взвод препятствует дальнейшему продвижению крупных сил противника и, благодаря этому, успешно выполняет свою задачу.

ЗАДАЧА 2

Стрелковая мотоциклетная рота в захвате и удержании рубежа (ПО)

Головная часть 2-й роты¹ стрелково-мотоциклетного батальона, усиленной 1 взводом моторизованных гаубиц, к 18.30 1.9 достигла восточной окраины Кл. Ленгден (рис. 17). Рота имела задачу, двигаясь через Диемарден, захватить и удержать за собой переправы через р. Лейне у Нидернеза и Обернеза.

Главные силы 1-й дивизии к исходу 1.9 находятся в 25 км от р. Лейне.

В это время комроты получает следующее донесение:

¹ Организация роты — см. стр. 32.

- «1. Нидернеза и Обернеза заняты противником.
 2. Со стороны Зибалтенхаузен к переезду через жел. дорогу, что западнее Нидернеза, подходит до 2 эск. конницы.
 3. Пока удерживаю лес восточнее Нидернеза».
- Дать решение комроты с краткой мотивировкой.

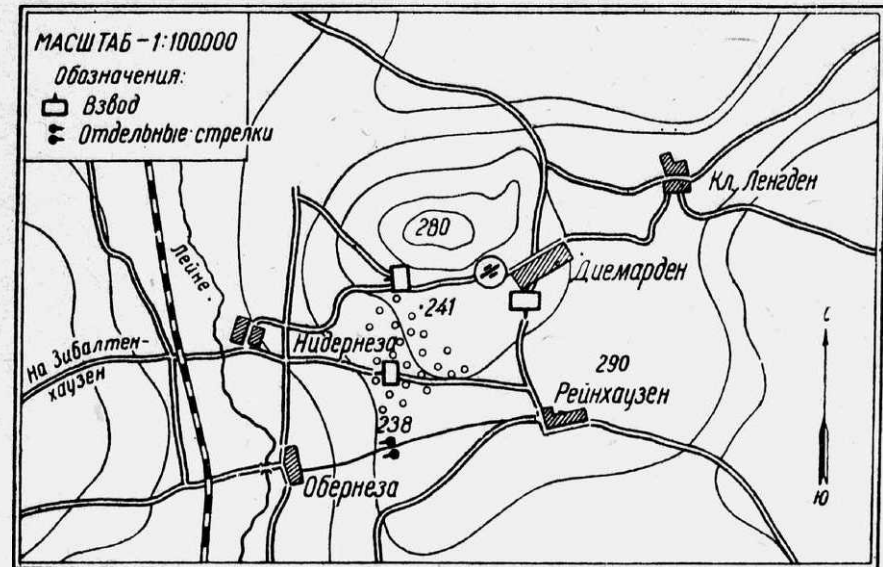


Рис. 17. Схема к задаче 2.

Решение.

Рота занимает для обороны выс. 280 и высоты юго-западнее Диемарден. О решении доносится комдиву.

Мотивировка. Противник уже занял восточный берег р. Лейне.

Для выполнения задачи (удержание переправ у Нидернеза и Обернеза) необходимо выбить противника из этих пунктов.

Для наступления осталось до темноты около часа; к тому же неизвестно, какими силами располагает противник.

Для того чтобы утром 2.9 обеспечить частям дивизии выход из узкого горного дефила у Кл. Ленгден, необходимо захватить и удержать выс. 280 и высоты юго-западнее Диемарден. Благодаря быстроходности мотоциклетной роты, она вполне может успеть опередить противника и захватить эти высоты, хотя противник и находится от них лишь в 2, а рота в 4 км (при средней скорости пехоты в 4 км/час ей потребуется 30 мин., а мотоциклетам при средней скорости в 30 км/час всего 12 минут для достижения высот).

Разбор решения. Весьма показательна и в данной задаче инициатива командира роты, принимающего самостоятельное решение, вызванное невозможностью точного выполнения поставленной задачи — захвата переправ через р. Лейне. Однако, учитывая общую задачу — обеспечить главным силам наилучшие условия для развертывания, комроты решает занять и удерживать рубеж по эту сторону реки. Этим он одновременно обеспечивает выход колонны из узкого дефила у Кл. Ленгден.

При наличии у роты взвода станковых пулеметов и легких минометов она могла бы попытаться захватить указанные ей для удержания переправы. Отсутствие этих средств и, главным образом, позднее время заставило роту отказаться от коротких наступательных действий и сразу перейти к обороне того рубежа, который она свободно может захватить раньше противника.

В задачах 1 и 2 противником является малоподвижная пехота. Но нередко мотоциклетным частям придется иметь дело с конницей или моторизованной (перебрасываемой на автомобилях) пехотой. Впрочем, современная пехота также может делать короткие скачки по 7—8 км/час и больше. Поэтому мотоциклетные части не всегда смогут захватывать тот или другой рубеж без боя. Они обязательно должны быть способны вести и наступательные бои накоротке (с ограниченной целью).

Ниже, в задаче 4 мы разберем действия роты, способной вести наступательный бой.

ЗАДАЧА 3

Мотоциклетный батальон в бою¹

(рис. 18)

6 сд, действуя в составе корпуса, в течение нескольких дней планомерно отходит с севера на юг под дав-

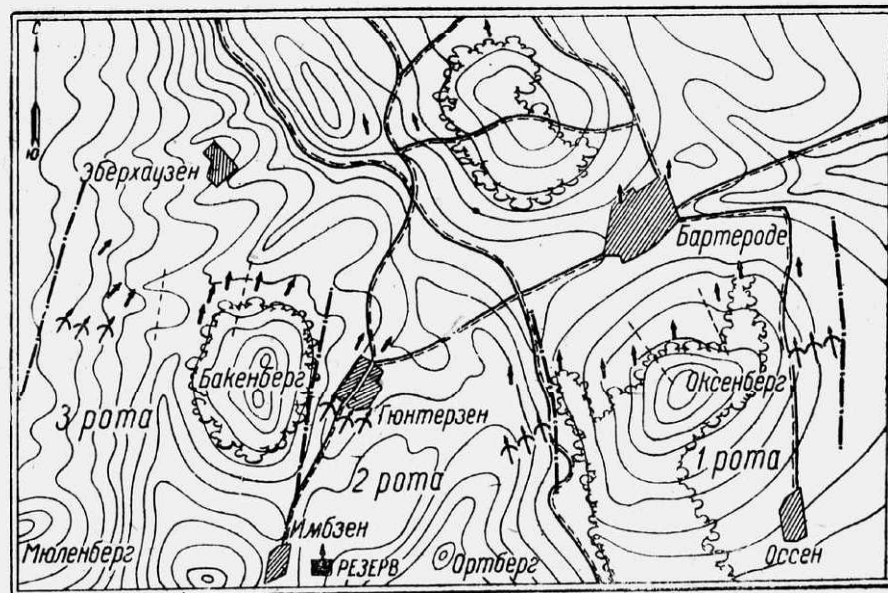


Рис. 18. Схема к задаче 3.

лением противника, обладающего втрое большими силами. 1.5 дивизия занимала временную оборонительную позицию в 13—15 км севернее р. Верра. На южном берегу этой реки под прикрытием 6 сд ландверные части занимают заранее укрепленную полосу для упорной обороны.

¹ Заимствовано из газеты «Красная звезда».

К полудню 1.5 противник подошел к позиции 6 сд и начал обстрел. В 14.00 на командный пункт комдива прибыл командир мотоциклетного батальона и доложил, что поступающий в распоряжение комдива мотоциклетный батальон прибудет в 17.00 в Виценгаузен (на р. Верра). Начальник оперативной части штаба ориентировал командира батальона¹ в обстановке и передал ему на словах следующую задачу.

В ночь на 2.5 дивизия начнет дальнейший отход и в течение дня 2.5 с боем будет отходить к р. Верра. Часть дивизии уже ночью с 3.5 на 4.5 перебрасывается на другой фронт.

Мотоциклетный батальон должен занять рубеж в полосе шириною 7—8 км (рис. 18), имея справа границу с 18 сп, а слева — с усиленной саперной ротой дивизии, тоже введенной в бой (эта особенность встречается в германской тактике довольно часто). Занимающие рубеж в этой полосе части 17 сп и разведывательный отряд дивизии после смены их мотоциклетным батальоном ночью же отводятся в тыл. Смену батальон должен закончить к 3.00.

С утра 2.5 мотоциклетный батальон должен отходить с таким расчетом, чтобы к вечеру оказаться у нового рубежа, находящегося, примерно, в 10 км южнее первого и несколько севернее р. Верра. Батальону подчиняется двухбатарейный моторизованный дивизион легких гаубиц.

Таким образом, батальону поставлена задача, заключающаяся в подвижной обороне на участке фронта шириною 7—8 км и глубиною до 10 км. Оборона на широком фронте с быстрыми скачками в тыл, сопровождающимися кратковременным отрывом главных сил отседающего противника, считается одной из основных задач мотоциклетного батальона. Как же решает эту задачу командир батальона?

¹ Организация мотоциклетного батальона — см. стр. 32.

После личной разведки он следующим образом оценивает местность, на которой должен действовать. Первый рубеж обороны имеет на левом фланге господствующую высоту «Бакенберг». Овладение этой высотой, а также расположение своих войск в районе другой правобанговой высоты «Оксенберг» — делают проникание противника между этими высотами почти невозможным.

Высоту «Оксенберг» можно незаметно для противника очистить, если высота «Бакенберг» будет в руках обороняющегося.

Но если противник завладеет высотой «Бакенберг», то вся местность к югу, до следующей линии высот, окажется под его огнем. Следующая же линия высот находится как раз на полдороге к рубежу, указанному командиру батальона в качестве конечной цели отхода. Эта линия, находящаяся в 4—5 км южнее первого рубежа, кажется командиру батальона достаточно выгодной для того, чтобы оказать на ней новое и длительное сопротивление.

Наиболее трудной частью своей задачи командир батальона считает удержание первого рубежа. Его нужно удерживать как можно дольше. Но при этом нужно учесть следующее обстоятельство: затяжка боевых действий, а следовательно, и сил на первом рубеже, может привести к тому, что противник, захватив высоту «Бакенберг», будет обстреливать с нее отходящие части мотоциклетного батальона. Это требует заблаговременного вывода сил из боя и мешает длительному удержанию первого рубежа.

Изложенные соображения вынуждают батальон занять большую часть сил оба фланговых участка первого рубежа; в центре же, за более слабой первой линией, оставить небольшой резерв для прикрытия отхода войск с выс. «Бакенберг». Командир батальона делит свой 7-километровый фронт на три части и в каждой из них располагает по одной стрелковой роте.

Обе фланговые роты (1-я и 3-я) в свою очередь делят фронт на три, почти равные, части между взводами. Последние располагают все свои легкие пулеметы на склонах высот. Центральная (2-я) рота занимает, примерно взводом, Гюнтерзен, лежащий на большой дороге; один взвод выдвигает на 1,5—2 км вперед — в охранение (на этой же линии находятся охраняющие части противника), а остальные силы выделяет в резерв командира батальона к Имбзен. Пулеметная рота располагает четыре своих взвода на флангах рот (рис. 18). Артиллерия находится сначала у Гюнтерзен, а затем у Дрансфельд (ок. 5 км южнее).

План командира становится вполне понятным. Противник, главные силы которого остановились в 3 км севернее первого оборонительного рубежа, занятого мотоциклетным батальоном, начнет с утра планомерное наступление. Раньше чем дело дойдет до атаки, командир мотоциклетного батальона выведет из боя почти весь свой батальон и начнет устраиваться на новом рубеже в 5 км южнее, чтобы затем сделать такой же второй скачок на конечный рубеж.

Еще до начала отхода стрелковых и пулеметных подразделений артиллерия переменит позицию, которая сначала выдвигается на передний край первого оборонительного рубежа. Затем начнет отход правофланговая рота, которую будут прикрывать части, расположенные у «Бакенберг». Эти части отойдут последними. Их будет прикрывать резерв командира батальона в зависимости от обстановки, — либо из района Имбзен, либо с высоты «Ортберг», либо, наконец, с высоты «Мюленберг».

Если бы такой бой вела пехота, то по немецким теоретическим расчетам ее части должны были бы оставить «Бакенберг» за час до подхода противника к этому пункту. В этом случае они не дали бы себя расстрелять с высоты «Бакенберг», так как прошли бы расстояние, отделяющее их от следующей линии высот. Мотоциклисту нужно при худших условиях в

5 раз, а при лучших в 15 раз меньше времени для преодоления данного пространства, чем пехотинцу, и в 2—6 раз меньше, чем кавалеристу. Следовательно, он может оставаться на оборонительном рубеже значительно дольше, чем пехотинец или кавалерист. Покинув рубеж, мотоциклист может очень быстро скрыться. Сопротивление на новом рубеже вынудит противника заново организовать наступление, т. е. терять дорогое время. Таким образом, основное преимущество мотоциклетных частей — это подвижная оборона.

«Милитер Вохенблатт» называет мотоциклетные части «быстрейшими и наиболее подвижными частями наземных войск». Очевидно, что во время боевых действий это свойство будет использовано самым широким образом. Данная задача показывает, что мотоциклетные части будут часто перебрасываться с одного участка фронта на другой. Эта задача показывает также, что мотоциклетные батальоны не входят в состав стрелковых дивизий. Они либо находятся в распоряжении высшего командования, либо работают совместно с конницей. В данном случае моторизованный батальон после выполнения описанной нами задачи снова перебрасывается в распоряжение командира 2 кд, из подчинения которого он временно был изъят.

ЗАДАЧА 4

Стрелковая мотоциклетная рота в захвате и удержании рубежа

Во всех предыдущих задачах мотоциклетные части в организационном отношении не были приспособлены для наступательных действий, так как не имели в своем составе мощных огневых средств. В роте и в батальоне приведенной выше организации совершенно отсутствовали огневые средства борьбы с воздушным противником и танками. Но, как мы уже указывали

выше, в современном бою нельзя представить ни одной пехотной и кавалерийской части, которая не имела бы авто-бронетанковых частей либо в своем составе, либо приданными. Также мало вероятно отсутствие активных боевых действий авиации по наземным войскам. К тому же мы в разборе второй задачи указывали, что не всегда мотоциклетным частям удастся предупредить противника в занятии тех или других рубежей и пунктов: часто мотоциклетным частям придется вести короткие, молниеносные наступательные действия для захвата того или другого пункта или рубежа.

Мотоциклетные подразделения и части должны быть, следовательно, в должной степени оснащены как артиллерией, так и огневыми средствами противоздушной и противотанковой обороны. В данной задаче мы и разберем случай наступательных действий отдельной роты, снабженной этими огневыми средствами.

Для этого за исходную обстановку возьмем обстановку задачи 2; предположим, что рота имеет организацию и состав, указанные на рис. 19.

Чтобы лучше уяснить сущность организации роты, разберем более подробно состав взвода.

Допустим, что все взводы (стрелковые, станково-пулеметные и минометные) имеют однородную организацию и состав, а именно:

— командир взвода со связным — 1 мотоцикл с коляской;

— 3 отделения — 3 ручных пулемета; 9 мотоциклов с колясками, 9 водителей и 18 бойцов (вместе с 3 командирами отделений);

— 1 отделение 13-мм противотанковых пулеметов — 1 пулемет, 3 мотоцикла с колясками, 3 водителя и 6 бойцов (с командиром отделения);

— 1 отделение связи — 3 мотоцикла без колясок, 3 водителя-связных.

Всего во взводе — 3 ручных и 1 крупнокалиберный пулемет, 13 мотоциклов с колясками, 3 мотоцикла без

колясок, 1 командир взвода, 13 водителей, 24 бойца и 4 связных.

Пулеметы и огнеприпасы возятся в боковых колясках: один мотоцикл с коляской предназначается для пулемета, два — для огнеприпасов. На каждом мотоцикле с коляской, кроме того, помещаются 3 человека: водитель, на заднем сидении 1 боец и в коляске (или на особом сидении у коляски по немецкому образцу) еще 1 боец.

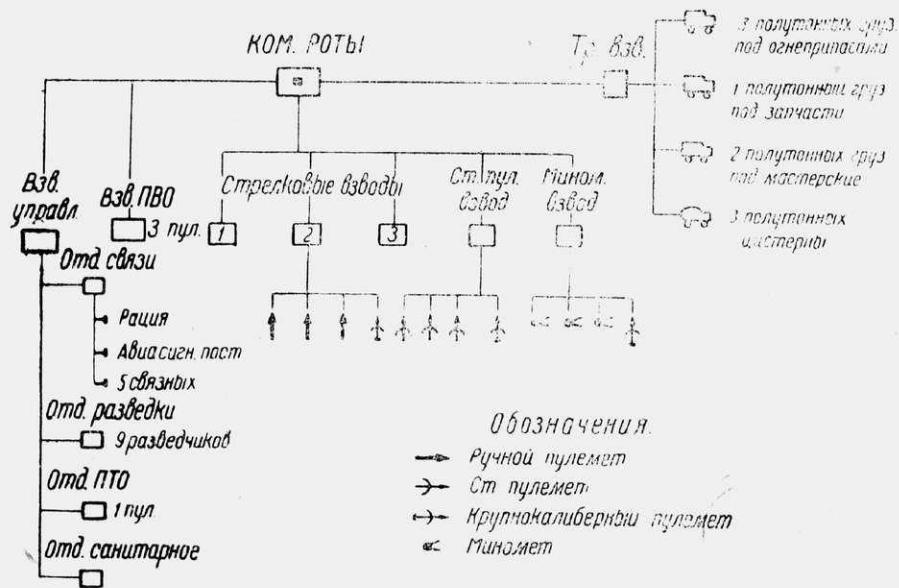


Рис. 19. Схема к задаче 4.

Общий состав роты, снабженной огневыми средствами, показан в табл. 3.

В заключение следует отметить, что рота имеет на вооружении не специальные военные, а обычные машины: одиночки, литражем в 350—500 см³, и мотоциклы с колясками, литражем от 750 см³ и выше.

Теперь перейдем к проработке самой задачи.

На основании решения, принятого по задаче 2, рота данной организации двинулась на Диемарден (рис. 17).

По приближении роты к Диемардену к комроты под'ехал мотоциклист от раз'езда у Нидернеза и доложил: «Пять минут тому назад эскадрон конницы противника овладел разветвлением дорог юго-западнее выс. 280 и восточным скатом этой высоты.

Таблица 3

Боевой состав отдельной стрелковой мотоциклетной роты

Подразделения	Ручных пулеметов	Станковых пулеметов	Минометов	Противотанк. пулем.	Пулеметов ПВО	Машин	Людей
Управление ротой	11	—	—	—	—	27	4/47
Взвод ПВО	—	—	—	—	3 ²	16	1/41
3 стрелковых взвода	9	—	—	3	—	48	3/123
1 станково-пулеметный взвод	—	3	—	1	—	16	1/41
1 минометный взвод	—	—	3	1	—	16	1/41
Транспортный взвод	1	—	—	—	—	11	1/21
	11	3	3	5	3	130	11/314

Под давлением противника наш раз'езд отходит на Диемарден».

Дать решение комроты с краткой мотивировкой; во исполнение принятого решения дать распределение сил и средств.

¹ 1 легковой автомобиль командира роты (с ручным пулеметом).

² Ординарные станковые пулеметы.

Решение

Для овладения и удержания рубежа выс. 280 — отм. 238 рота атакует конницу противника и овладевает выс. 280.

М о т и в и р о в к а. Так как выс. 280 господствует над всей близлежащей местностью и выходом из Кл. Ленгден, то, не овладев этой высотой, нельзя обеспечить выхода из узкого дефиле у Кл. Ленгден.

Распределение задач. 1-му взводу, при поддержке батареи (огневые позиции севернее Диемарден) и взводу минометов — атаковать выс. 280 с востока; овладев ею, укрепиться на ней, преследуя противника огнем.

2-му взводу — при поддержке взвода станковых пулеметов наступать вдоль шоссе Диемарден — Нидернеза и овладеть разветвлением дорог; противника преследовать огнем.

3-му взводу — овладеть западной опушкой леса с отм. 241 и удерживать эту опушку, содействуя 2-му взводу в атаке им конницы вдоль шоссе; у отм. 238 — иметь наблюдение на запад, юго-запад и юг.

Комроты следует за 1-м взводом.

Разбор решения. Для исполнения принятого решения комроты бросает в атаку все свои наличные силы, ничего не оставляя в резерве (если не считать связных и разведчиков взвода управления). Это необходимо, так как нужно овладеть высотой и опушкой леса возможно быстрее, чтобы противник не успел подвести к этим пунктам новых сил; кроме того, наступление производится с ограниченной целью — овладеть рубежом и укрепиться на нем в целях удержания его до утра следующего дня (до подхода главных сил дивизии). На овладение выс. 280 бросаются $\frac{2}{3}$ сил и средств роты.

Заканчивая на этом разбор задач по применению мотоциклетных частей в современном бою, мы должны еще раз подчеркнуть, что эти части могут найти применение во всех видах боевой деятельности наземных войск. Однако, особенности этих частей делают их использование наиболее целесообразным в случаях, не требующих длительных наступательных и оборонительных действий (в последних мотоциклетные части могут найти все же более частое применение). Основное в применении мотоциклетных частей — это умение использовать их там, где нужны внезапность и быстрота (молниеносность) действий.

К печати подготовили:

Редактор *В. Внуков*;

Рецензенты *т.т. Ольшанский и Мясников*;

Технический редактор *Б. Гяпкин*;

Корректора *А. Клецкая и Е. Жильцова*;

Выпускающий *П. Кузин*.

Сдано в набор 15/IV—36 г. Подписано к печати 13/VI—36 г. Формат 72×105/32

³/₄ печ. л. 2,34 авт. л.

62016 зн. в печ. л.

Цена книги 45 коп.

Уполн. Главлита Г—1799

Изд. № 108

Заказ 1951

Тираж 10 000

Центр. тип. НКО СССР им. К. Ворошилова, Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17.