

СССР

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПО ВОЕННЫМ
И МОРСКИМ ДЕЛАМ

ПРОЕКТ

БОЕВОЙ УСТАВ
БРОНЕВЫХ СИЛ
РККА

ЧАСТЬ II
Книга 3-я

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ
БРОНЕПОЕЗДОВ

(1931)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА — 1931

Проект Боевого устава бронесил РККА, часть II, книга 2-я «Боевое применение бронепоездов» изд. 1931 г. вводится для опытного применения. Замечания по проекту направлять в Штаб боевой подготовки РККА.

Управление по боевой
подготовке РККА

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Отдел первый	
Глава I. Основы боевого применения (ст. 1—3)	5
Глава II. Организация (ст. 4—7)	6
Глава III. Управление бронепоездами (ст. 8—18)	8
1. Основы управления	—
2. Обязанности начальников	10
3. Разведка	13
4. Связь	15
Глава IV. Огонь бронепоездов (ст. 19—21)	17
Глава V. Передвижение бронепоездов (ст. 22—31)	19
Глава VI. Расположение на месте и в ремонте (ст. 32—34)	23
Глава VII. Политическое обеспечение боевой деятельности бронепоездов (ст. 35—42)	25
Отдел второй	
Бронепоезда в бою.	
Глава VIII. Общие положения (ст. 43—46)	28
Глава IX. Бронепоезда во встречном бою (ст. 47—52)	31
Глава X. Бронепоезда в наступлении на обороняющегося противника (ст. 53—64)	34
Глава XI. Бронепоезда в обороне (ст. 65—74)	40
Глава XII. Особые задачи бронепоездов (ст. 75—82)	45
1. Защита железнодорожного узла	—
2. Защита моста	—
3. Сопровождение эшелонов	46
4. Охрана железной дороги	—
5. Охрана побережья	47
6. Восстановление связи	48

	Стр.
Глава XIII. Действия в особых условиях (ст. 83—91) . . .	49
1. Зимой	—
2. В бездорожье	50
3. Ночью	51
4. В лесу	52
5. В горах	53
6. В населенных пунктах	56
7. В рейде	—
Глава XIV. Борьба с бронепоездами (ст. 92—95)	—

Отдел третий

Глава XV. Боевое питание (ст. 96—101)	61
---	----

ОТДЕЛ ПЕРВЫЙ.

Глава I.

ОСНОВЫ БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ.

1. Назначение бронепоездов. Бронепоезда, обладая мощным артиллерийским и пулеметным вооружением, постоянной боевой готовностью, броневой защитой и быстротой передвижения, являются действительным средством поражения живой силой противника и подавления его технических и огневых средств борьбы в районе железной дороги.

При выполнении боевых задач в тесном взаимодействии с пехотой или конницей бронепоезда, внезапно появляясь на поле боя и нанося короткие, но мощные огневые удары, парализуют наступательный порыв противника и ослабляют его сопротивление. В то же время бронепоезда придают своим войскам устойчивость в обороне и облегчают им продвижение вперед при наступлении.

2. В некоторых случаях бронепоезда с приданным десантом могут быть использованы на относительно небольшой период времени вдали от расположения своих войск для выполнения задач, вытекающих из сложившейся обстановки (захват пунктов, набеги на тыл и фланг противника).

3. Задачи, возлагаемые на бронепоезда, заключаются:

а) в содействии пехоте и коннице в бою путем поражения живой силой противника, его броневых средств и борьбы с его артиллерией;

б) в набегах на тыл и фланг противника;

в) в захвате узлов и пунктов, важных в оперативном отношении, до подхода своих войск;

- г) в охране железнодорожных путей, сооружений, узлов и станций;
- д) в сопровождении поездов и ценных грузов;
- е) в охране побережья.

Глава II.

ОРГАНИЗАЦИЯ.

4. Броневые поезда представляют собой броневой резерв командования и придаются войскам по мере надобности.

Броневой поезд состоит из боевой части (бронеплощадки, бронепаровоз, контрольные платформы), непосредственно ведущей бой, и базы (железнодорожный состав), служащей для жилья и служб.

Бронепоезд, имеющий одну или несколько бронеплощадок, является боевой и тактически неделимой единицей.

Бронеплощадка является огневой единицей.

Бронепаровоз как тяговая сила бронепоезда используется исключительно в боевых и учебно-боевых условиях.

Обслуживающие бронепоезд люди составляют его команду. В смысле управления она разделяется на команды бронеплощадок, взвод управления и отделение питания.

5. Все бронепоезда, находящиеся на вооружении в армии, разделяются на полевые (БЕПО) и бронепоезда-батареи (ББ).

Для разведки, связи и выполнения некоторых задач, возлагаемых на бронепоезда, им придают бронедрезины. Последние представляют собой броневые автомобили на железнодорожном ходу. В зависимости от вооружения они подразделяются на тяжелые (вооружены орудиями и пулеметами) и легкие (вооружены только пулеметами).

Полевые бронепоезда имеют на вооружении 76- и 107-мм пушки и пулеметы «Максима».

6. Полевые бронепоезда в зависимости от их тактического использования и вооружения разделяются на легкие и тяжелые.

Легкие бронепоезда, защищенные броней от массового ружейно-пулеметного огня и осколочного действия

снарядов, вооруженные пулеметами и пушками калибром не выше 76 мм, предназначаются для выполнения огневых задач в условиях ближнего боя. Легкие бронепоезда должны поражать живые цели, огневые средства, броневые силы и разрушать легкие полевые укрытия противника. Легкие бронепоезда применяются не только в составе целого соединения (дивизион, группа), но и отдельными единицами (бронепоездами).

Тяжелые бронепоезда, как и легкие, защищены броней и вооружены пулеметами и пушками калибром не выше 107 мм.

Мощное артиллерийское вооружение, наличие пулеметов и броневая защита дают возможность тяжелому бронепоезду вести огонь наравне с легким в непосредственной близости от противника, а также по его бронепоездам и артиллерии, используя дальность своего артиллерийского огня для поражения тылов противника.

Основное назначение тяжелого бронепоезда—прикрытие своим огнем боевой работы легкого бронепоезда.

Тяжелые бронепоезда являются составной частью дивизиона (группы) и самостоятельно применяются в редких случаях.

Бронепоезда-батареи являются артиллерией на железнодорожных установках. В зависимости от калибра орудий ББ предназначаются для разрушения крупных железнодорожных сооружений (мосты, водокачки, депо и пр.) в тылу противника и для борьбы с его артиллерией и бронепоездами.

7. Дивизион бронепоездов есть высшее постоянное тактическое соединение двух или нескольких бронепоездов.

В состав дивизиона обязательно включается 1 бронепоезд тяжелого типа.

Дробление дивизиона допускается лишь тогда, когда необходимо обслужить несколько отдельных направлений при недостатке бронепоездов в распоряжении командования.

Группа бронепоездов есть временное тактическое соединение нескольких отдельных бронепоездов или дивизионов (как правило не более 6 бронепоездов), образуемое на раз-

личные сроки и в различном составе из всех типов бронепоездов, включая и ББ.

Бронепоезда сводятся в группы исключительно для выполнения боевых задач на определенном участке железной дороги.

Группа бронепоездов при развитой сети железных дорог является мощным броневым кулаком в руках командования на наиболее ответственном участке фронта.

Глава III.

УПРАВЛЕНИЕ БРОНЕПОЕЗДАМИ.

I. Основы управления.

8. Подчиненность. Бронепоезда при даются войсковым соединениям и поступают в подчинение начальников последних.

Командир бронепоездной части (дивизион, группа), приданный войсковому соединению, выполняет обязанности начальника рода войск по своей специальности.

Командиры бронепоездов, действующих в составе дивизиона (группы), остаются в подчинении командира дивизиона (группы) и от него получают все указания по боевой работе.

Бронепоезда, приданные войсковому соединению, могут назначаться для поддержки пехотных батальонов, действующих в полосе железной дороги.

Во время боя командиры бронепоездов обязаны выполнять требования поддерживаемых пехотных частей, если эти требования не идут в разрез с общей задачей бронепоезда.

Когда бронепоезд (дивизион, группа) выполняет самостоятельное задание (например захват или удержание определенного пункта), ответственным за эту операцию является командир бронепоездной части (соединения) и в его подчинение поступает приданный бронепоездам десант.

Военный комиссар (помполит) бронепоездного соединения (дивизиона, или отдельного бронепоезда) состоит в под-

чинении соответствующего Пуарма. В случае перехода дивизиона (отдельного бронепоезда) в оперативное подчинение командования общевойскового или специального соединения (или военной дороги) военный комиссар дивизиона (отдельного бронепоезда) подчиняется в оперативно-политическом отношении начальнику политоргана соответствующего соединения, получая от него указания и помощь в работе по политическому обеспечению боевых действий в пределах данной операции. В остальном продолжает находиться в подчинении Пуарма.

Кроме того военный комиссар (помполит) дивизиона БЕПО (ББ) согласовывает мероприятия по массовой работе с начальником политотдела военной дороги (Н П В.Д.), на железнодорожном участке которой дивизион находится, получает от него необходимую помощь по линии использования технических средств и по линии просветработы, а также указания по проведению политической работы среди населения.

9. Постановка задач. Войсковой начальник ставит начальнику бронепоездной части задачу, не входя в обсуждение способов и средств ее выполнения. Задачи бронепоездам ставятся в сжатой и ясной форме, дающей определенный ответ на вопросы:

1. Что требуется от бронепоездов и зачем.
2. Начало выполнения задачи.
3. Как распределяются бронепоезда для поддержки пехотных частей и с кем устанавливается связь.
4. Какая артиллерия окажет поддержку бронепоездам.
5. Куда возвращаются бронепоезда после выполнения задачи.

10. Боевое распределение бронепоездов должно строго отвечать поставленным задачам и обеспечивать:

- а) объединение в одних руках всех бронепоездов, действующих на участке;
- б) связь с частями, действующими в районе железной дороги;
- в) нанесение внезапных огневых ударов.

Как правило дивизион бронепоездов в бою действует в

одном железнодорожном направлении на участке полка или дивизии.

Каждый бронепоезд действует на своем боевом участке. Таким участком называется отрезок железной дороги по длине в зависимости от поставленной задачи, и в боковых направлениях—на дальность действительного артиллерийского огня.

2. Обязанности начальников.

11. Командир бронепоезда. Вся ответственность за подготовку бронепоезда к бою лежит на его командире. Последний обязан лично убедиться в исправности действия всех механизмов и всей материальной части, в правильности действия внутренней связи и в снабжении бронепоезда имуществом и боеприпасами.

На походе командир бронепоезда управляет всем его движением, назначает наблюдателей за небом и организует связь, разведку пути и химическое наблюдение.

Кроме того командир бронепоезда дает указания о защите бронепоезда от внезапного нападения и принимает меры маскировки. Одновременно он указывает местонахождение базы и порядок движения.

В бою командир бронепоезда окончательно утверждает выбранные разведкой выжидательные закрытые и открытые позиции и наблюдательные пункты.

Командир бронепоезда лично и при помощи разведывательного органа бронепоезда ведет разведку поля боя. Сведения, полученные от разведки, он доносит своему начальнику и ближайшей войсковой части, действующей в районе железной дороги.

При огневом налете командир лично ведет бронепоезд в бой и управляет его действиями, находясь в командирской рубке на бронепаровозе.

Командир бронепоезда отвечает за своевременную и надежную разведку железнодорожного пути, охрану тыла и замену убитых, а также эвакуацию раненых.

Командир бронепоезда обязан принять все меры к полному снабжению бронепоезда.

Если командир бронепоезда не получил указаний от вышестоящих начальников, а обстановка требует экстренных мер, то он обязан проявить инициативу, самостоятельно принять решение, одновременно докладывая об этом своему начальнику.

Политический руководитель и помощник по политчасти бронепоезда, отвечая наравне с командиром бронепоезда за высокое политико-моральное состояние своей части во всех видах ее боевой деятельности, руководит и непосредственно проводит военнополитическое воспитание красноармейцев и начальствующего состава подразделений бронепоезда, опираясь на партийную и комсомольскую организации и на беспартийный актив красноармейцев и командного состава. Своим присутствием и личным примером в бою он должен создавать подъем, воодушевление и высокие темпы при выполнении боевой задачи личным составом бронепоезда. На ряду с этим он обязан постоянно информировать командира бронепоезда о политической обстановке, обеспечивая ему постоянный и правильный учет политико-морального фактора при боевом управлении бронепоездом. В бою политрук находится на одной, наиболее ответственной бронеплощадке. При этом он должен быть готовым выполнять обязанности по строевой должности, заменяя собою одного из командиров бронеплощадки (бронедрезины), а в некоторых случаях и командира бронепоезда (в случае отсутствия или убыли таковых в данном бою). В остальных видах службы бронепоезда политрук бронепоезда способствует четкому выполнению всех решений и указаний командира бронепоезда и обеспечивает бесперебойное политикопросветительное, материально-хозяйственное и бытовое обслуживание красноармейцев и командного состава, а также высокое состояние материальной части бронепоезда. В случае, если бронепоезд находится в составе дивизиона, политрук (помполит) подчиняется во всех отношениях военному комиссару (помполиту) дивизиона.

12. Командир дивизиона бронепоездов (командир группы), являясь начальником рода войск, всегда должен быть осведомлен об обстановке и задачах, поставленных войсковому

соединению (части). Он участвует в разработке плана операции (боя) и в составлении расчетов по материальному обеспечению бронепоездов на время операции.

Командир дивизиона (группы) знакомит командиров бронепоездов с решением, принятым командованием, ставит задачи бронепоездам и дает указания о порядке движения, организации разведки, снабжения, связи и эвакуации раненых.

В движении командир дивизиона (группы) находится в одном из бронепоездов, поддерживая связь с командирами других бронепоездов и бронедрезинами через железнодорожный телеграф или специальной сигнализацией; командир дивизиона (группы) дает соответствующие указания о порядке, времени и способе включения в железнодорожные провода.

Командир дивизиона (группы) указывает порядок следования без бронепоездов и места их окончательной остановки.

В бою командир дивизиона лично и при помощи разведывательных органов бронедивизиона ведет разведку поля боя, выезжая для этого вперед на моторной или броневой дрезине.

Командир дивизиона (группы) в зависимости от вооружения и технического оснащения бронепоездов распределяет им задачи, назначая, если потребуется, боевые участки для каждого из них; ведет наблюдение за действиями дивизиона (группы), организуя помощь артиллерией для подавления огня неприятельских батарей и борьбы с его бронепоездами.

Военный комиссар (помполит) дивизиона БЕПО (ББ). Общие обязанности военного комиссара (помполита) дивизиона БЕПО (ББ) определяются ПУ 29 и соответствующими положениями о военных комиссарах и помполитах. Главнейшими обязанностями его по руководству партполитаппаратом и по политическому обеспечению боевой деятельности последнего являются:

1) установление связи с политорганами соединения (покором, подивом), в оперативном подчинении которых находится дивизион и поддержание связи с пуармами;

2) установление связи с политотделом военной дороги на железнодорожном участке которой действует дивизион, согласование с ним массовой работы и получение от него указаний по работе среди населения;

3) обеспечение бесперебойного политпросветснабжения материального, хозяйственного и бытового обслуживания красноармейцев и начсостава дивизиона;

4) обеспечение бережного отношения личного состава и материальной части и подвижному составу дивизиона (ББ) и железной дороги;

5) постоянное сосредоточение внимания партполитаппарата и всего личного состава дивизиона (ББ) на необходимости строгого выполнения им всех требований и правил движения и расположения на линии и станции железной дороги и учета важности переброски и эвакуации грузов, необходимых для боевого питания войск;

6) практическое руководство приданными дивизиону частями (подразделениями).

В бою военный комиссар находится совместно с командиром дивизиона или в том бронепоезде, где по обстановке требуются особые меры для укрепления стойкости бойцов и начсостава и создания воодушевления при выполнении ими боевой задачи.

Место и а ч к л у б а дивизиона в бою каждый раз определяется военным комиссаром (помполитом). Как правило начальник клуба в период боевых действий находится на основной базе дивизиона, руководя политической и просветительской работой среди личного состава дивизиона, находящегося в расположении базы. Там же находится в период боевых действий и заведующий библиотекой клуба, отвечая непосредственно за имущество клуба дивизиона и обеспечивая бесперебойность снабжения дивизиона литературой, газетами и пр.

3. Разведка.

13. Бронепоездная разведка является составной частью общей разведывательной деятельности войск. Разведка

ведется непрерывно всеми командирами-бронепоездниками и специальными органами бронепоездной разведки.

Взвод управления—основной разведывательный орган бронепоезда (дивизиона бронепоездов).

14. Разведка при движении на боевом участке разделяется на заблаговременную и обыкновенную.

Заблаговременная разведка от бронепоездов и дивизионов высылается лишь в том случае, если время обеспечивает возможность ее использования. Такая разведка высылается на моторной или броневой дрезине.

Задача разведки—ознакомиться с обстановкой и выяснить состояние участка железной дороги, на котором предстоит действовать бронепоездам. Кроме того на разведку возлагается обязанность устранить мелкие препятствия на пути движения бронепоездов.

Время высылки и окончания заблаговременной разведки определяется каждый раз командиром бронепоезда (дивизиона бронепоездов или группы).

Обыкновенная бронепоездная разведка начинает свою работу с момента начала движения боевой части бронепоезда в боевом порядке и в дальнейшем ведется непрерывно. Основная задача этой разведки обеспечить бронепоезду своевременное вступление в бой и наметить рубежи выжидательных и открытых огневых позиций, а также места будущих наблюдательных пунктов.

Цель обыкновенной разведки:

а) обеспечить беспрепятственное движение бронепоездов по пути, указанному приказом начальника;

б) дать начальнику твердые данные о состоянии всего участка железной дороги (путь, связь, строения, запасы, тяговой и подвижной состав, позиции, настроение служащих).

Обыкновенная разведка ведется на ходу с бронепоезда и с моторной дрезины, идущей впереди не более одного перегона.

15. Разведка для боя имеет целью обеспечить бронепоезду

езду беспрепятственное и скорейшее вступление в бой. Разведка должна:

а) обнаружить фронт противника в пределах поставленной задачи;

б) оценить и разведать проходимость участка железной дороги на предельное расстояние;

в) определить состояние и наличие искусственных сооружений, ремонтных материалов и топлива на участке действия бронепоезда;

г) выбрать запасные, выжидательные, закрытые и открытые огневые позиции;

д) разведать участки, зараженные ОВ, и оградить их соответствующими сигналами;

е) выбрать наблюдательные пункты: командирский, передовой и боковой.

16. Разведка в бою ведется непрерывно с каждого наблюдательного пункта бронепоезда (дивизиона бронепоездов) и с каждого бронепоезда.

Разведка должна непрерывно следить и знать, где противник, его силы, что он делает, где и какая у него артиллерия, броневые силы, их количество и мощность.

Работа разведки бронепоезда должна дать командиру настолько ясную картину боя, чтобы в любой момент даже без требования войск, действующих в районе железной дороги, бронепоезд мог энергичным выдвижением вперед и молниеносным ударом оказать поддержку своим частям.

Особое внимание разведка обращает на броневые силы (танки, бронемшины и бронепоезда) и артиллерию (особенно механизированную) противника.

Данные, полученные разведкой, немедленно сообщаются войскам, действующим на участке бронепоездов.

4. Связь.

17. Правильное и безотказное действие связи оказывает решающее значение на весь ход боя бронепоездов.

Бронепоезда устанавливают связь с войсками, действующими в районе железной дороги, в первую очередь— с пе-

хотой, артиллерией, общевойсковым начальником, старшим бронепоездным начальником и своим тылом.

Общее руководство связью бронепоезда (дивизиона бронепоездов) лежит на его командире, непосредственная же организация связи—на командире взвода управления.

Связь между бронепоездами в дивизионе как правило устанавливается от тыла к фронту. Связь со старшими начальниками—от старшего к младшему (сверху вниз).

18. Связь бронепоезда разделяется на внутреннюю и внешнюю.

Внутренняя связь осуществляется личным общением, системой рупоров, телефоном, паровозным гудком, электрической сигнализацией, условными знаками, голосом, свистком и передачей коротких письменных приказаний.

Внутренняя связь в бронепоезде устанавливается от рубки командира на бронепаровозе к башням командиров бронеплощадок, а от последних—к командирам орудий и пулеметов.

Вся внутренняя связь основана исключительно на передаче коротких отрывистых распоряжений, в большинстве—по заранее разработанному коду.

Чтобы не демаскировать бронепоезд, связь при помощи паровозного гудка вблизи противника как правило не применяется.

Внешняя связь, это—связь с наблюдательными пунктами, с тылом, с ближайшей войсковой частью в районе железной дороги, со своими бронепоездами и бронепоездными начальниками.

Внешняя связь осуществляется: семафорной сигнализацией, проволочной связью (телеграф, телефон), паровозным гудком, средствами оптической сигнализации (лампы, ракеты, флаги и т. п.), личным общением командира, собаками, голубями, посыльными, цепью передатчиков и радиосвязью.

Семафорная сигнализация употребляется исключительно для связи бронепоездов между собою и для передачи коротких донесений (распоряжений) с бронепоезда в поле, на наблюдательные пункты. Семафорная сигнализация должна

включать ряд коротких, хорошо запоминаемых и простых команд, передаваемых по коду.

Глава IV.

ОГОНЬ БРОНЕПОЕЗДОВ.

19. Основной вид огня бронепоезда—**огневой налет**, т. е. частый и меткий огонь с открытой позиции прямой наводкой по видимой цели с затратой минимального времени на подготовку исходных данных для открытия огня.

Бронепоезд в условиях огневой налета в большинстве случаев хорошо виден противнику, поэтому время пребывания бронепоезда на открытой позиции должно быть сведено к минимуму.

Во все время огневой налета бронепоезд как правило ведет огонь с хода, максимально используя свои огневые средства. Скорость стрельбы при огневом налете должна быть максимальной с соблюдением однако условий, обеспечивающих материальную часть от повреждений.

Задавить противника, пригнуть его к земле, морально потрясти—в этом цель огневой боя бронепоезда.

Наибольшую действительность имеет огонь бронепоезда на близкие дистанции, когда расстояние до цели не превышает 1 500 м.

Живая сила, танки, бронемашины, пулеметы и открыто стоящие артиллерийские батареи, это—наиболее важные цели для огня бронепоездов.

При огневом налете в основу стрельбы бронепоезда должна быть положена тактическая важность цели—надо стрелять по той цели, которая ближе и опаснее. Скорость стрельбы должна соответствовать характеру и поставленной задаче.

Этим же определяется и продолжительность огневой налета.

Расчет расхода снарядов и патронов командир бронепоезда должен каждый раз сообразовать с характером стоящей перед ним задачи.

При огневом налете, перед выходом на открытую позицию, бронепоезд в последнем укрытии делает короткую остановку для ориентировки и выбора момента для огневого налета.

Участки цели, путем предварительной разведки, должны быть заранее распределены между отдельными орудиями и пулеметами и лишь в крайнем случае (недостаток времени)—между бронеплощадками.

На открытой позиции командир бронепоезда должен заранее определить момент для начала стрельбы в непосредственной близости от цели. До этого момента ни один выстрел не должен раздаться с бронепоезда. Огонь начинается по сигналу (команде). Это дает наибольший моральный эффект.

Самый момент выезда на открытую огневую позицию до начала стрельбы используется для более тщательного усвоения цели и исправления ошибок первоначальной грубой наводки.

Выезд должен быть решительным и смелым.

Под обстрелом артиллерии противника бронепоезд маневрирует, уходя из пределов артиллерийской вилки. Маневрирование не должно носить характер резких рывков.

Выполнив огневую задачу, бронепоезд либо отходит назад, либо продвигается вперед в зависимости от результатов и создавшейся обстановки.

При огневом налете общее управление огнем бронепоезда находится в руках его командира. Непосредственное же руководство огнем передается командирам орудий и пулеметов под наблюдением командиров бронеплощадок и их помощников.

Головное орудие всегда должно быть готово к отражению атаки в лоб со стороны неприятельского бронепоезда.

20. Лишь в виде исключения (крупная порча полотна железной дороги впереди, большой недостаток артиллерии) бронепоезд может быть использован для ведения огня как обыкновенная артиллерийская батарея, стреляющая с закрытой позиции, при тщательном наблюдении и учете каж-

дого выстрела. В этом случае бронепоезда могут быть включены в артиллерийские группы.

Управление огнем бронепоезда на закрытой позиции, при использовании бронепоезда как артиллерийской батареи, производится по общим артиллерийским правилам.

21. Стрельба ночью допускается только при отбитии атаки или по целям, освещенным прожекторами.

При действиях бронепоездов как артиллерийских батарей стрельба ночью ведется с принятием соответствующих мер по организации стрельбы и обеспечению своих войск от случайного поражения.

Глава V.

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ.

22. Бронепоезда при наличии исправного железнодорожного пути быстрее, чем другие наземные виды войск, могут быть переброшены в нужное для командования место и на любое расстояние. Всякое передвижение бронепоездов совершается распоряжением общевойскового командования.

23. Бронепоезда могут передвигаться: а) в тылу; б) на боевом участке.

Передвижение в тылу совершается по правилам движения воинских эшелонов с черным ведущим паровозом и подчиняется всем требованиям НКПС в отношении правил движения.

Порядок формирования состава, порядок следования и охранения—согласно Б. Ус. Бронесил, ч. I, книга 3 «Бронепоезда».

На боевом участке в некоторых случаях, при оторванности базы для обслуживания боевой части, выделяется полевая база в составе вагонов—для штаба, околка, кухни и средств передвижения. Количество вагонов определяется командиром бронепоезда.

Полевая база по указанию командира бронепоезда следует со своим черным (участковым) паровозом на расстоянии не ближе одного перегона от боевой части.

Для обеспечения от внезапного нападения в полевой

базе принимаются соответствующие меры наземного и противовоздушного охранения (караулы, дозоры).

24. Подвижность. В тылу бронепоезда передвигаются по графику движения воинских поездов.

На боевом участке средняя скорость движения в целях предохранения материальной части от разрушения как правило не должна превышать 35 км в час.

25. При движении бронепоездов в составе бронепоездного дивизиона или группы на одном перегоне не выпускается более 3 бронепоездов (кроме бронедрезин).

На перегоне бронепоезда идут друг от друга в расстоянии зрительной связи ((1½—2 км). Ночью эти дистанции удваиваются (4—5 км).

Без разрешения командира поезда команда последнего не покидает своих мест.

На боевой части бронепоезда (бронеплощадки, бронепаровоз, контрольные платформы) воспрещается курить и разводить огонь кому бы то ни было.

При внезапных остановках бронепоезд, идущий впереди, должен выставить установленные заградительные сигналы.

Переход через мост совершается только после тщательного осмотра его разведчиками.

Разведка бронепоезда, находящаяся впереди, должна заранее оградить сигналами места, зараженные ОВ.

Чтобы запасти топливо и выдать команде горячую пищу бронепоезд останавливается не более двух раз в течение суточного перехода, затрачивая на это минимум времени.

Для осмотра ходовых частей и набора воды периодические остановки производятся по мере надобности, но не более 15 мин. каждая. Осмотр ходовых частей должен производиться на каждом перегоне.

Остановки производятся преимущественно на станциях железной дороги.

26. Для наблюдения за воздухом в каждом бронепоезде намечаются специальные наблюдатели, а для отражения самолетов противника—особые пулеметы на противовоздушных установках.

Воздушный наблюдатель постоянно находится на тендере бронепаровоза, откуда при появлении воздушного противника дает установленный сигнал.

Противосамолетные пулеметы находятся в постоянной боевой готовности.

Огонь по самолетам открывается только по команде командира бронепоезда.

При нападении с воздуха на открытом месте бронепоезд не останавливается, так как в неподвижном состоянии он уязвимее. Находясь в укрытии (насаждении, выемке), на открытое место не выезжает.

27. Связь с тылом бронепоезд держит по железнодорожному телеграфу или телефону, включаясь в правительственный провод.

Номер провода, в который могут включаться бронепоезда, сообщается их командирам начальником связи армии (фронта).

28. Охранение и маскировка. Бронепоезда, идущие на уровне войсковых колонн, обеспечиваются последними от внезапного нападения наземных войск противника.

Для непосредственного охранения бронепоезд выставляет часовых и наблюдателей. Кроме того часть команды боевой части постоянно находится в полной боевой готовности.

Во все время передвижения широко применяется маскировка с полным использованием всех подручных маскировочных материалов. За своевременное принятие мер маскировки в отношении всей боевой части отвечает командир бронепоезда, а на бронеплощадках—командиры последних.

К месту своего удара бронепоезд должен быть подведен возможно ближе, но соблюдая при этом скрытность.

При остановках на станциях железных дорог бронепоезда должны принять все меры маскировки, стремясь укрыться возле деревьев, казарм и станционных построек.

На сохранение военной тайны всем личным составом бронепоезда должно быть обращено самое серьезное внимание. Без разрешения командира бронепоезда категорически воспрещается кому бы то ни было из команды отлу-

чатся или сообщать сведения о целях, месте назначения и маршруте бронепоезда.

Все переговоры с должностными лицами ведутся либо командиром бронепоезда, либо по его приказанию подчиненными, а также старшими броневыми и другими начальниками.

29. Получив приказ, командир бронепоезда (дивизиона бронепоездов, группы), докладывает, если потребуется, начальнику, от которого получено приказание, свои соображения по организации движения, разведки и снабжения. Командир бронепоезда в развитие приказа начальника устно, а командир дивизиона и высшие над ним начальники—письменно, отдают свой приказ. Последний содержит:

а) общую обстановку, цель переброски, ее продолжительность и направление (строго учитывая секретность задания);

б) срок производства и время окончания погрузки, время и место отправления;

в) порядок составления и следования составов боевых частей и баз, очередность отправления бронепоездов и дистанции между ними;

г) указания по разведке и связи;

д) указания по охранению и по противовоздушной и противохимической обороне;

е) указания по ремонту пути и сигналам для связи;

ж) фамилии и места командиров поездов и место командира дивизиона (группы);

з) порядок организации тыла: питание огнеприпасами, снабжение бронепаровозов, питание личного состава и порядок эвакуации раненых; пункты остановок для набора топлива и выдачи людям горячей пищи.

30. Дежурный по бронепоезду является связующим звеном между железнодорожной администрацией и командованием бронепоезда и действует на основании указаний командира бронепоезда.

Если дежурный по поезду не назначен, его обязанности выполняет командир взвода управления.

Командир бронепоезда не имеет права вмешиваться в распоряжения агентов железной дороги, если только распоряжения последних не идут вразрез с установленными положениями для действия бронепоездов и налицо нет непосредственной угрозы со стороны противника.

31. Для правильного и безотказного действия бронепоездов последние должны иметь запасы топлива и воды примерно по следующему расчету. Ориентировочно на 100 км пробега для бронепоездов требуется: воды—15 куб. м, дров—5 куб. м (по эквиваленту: угля 1,25 т или нефти 0,6 т). В зимних условиях эти нормы увеличиваются на 20%. В теплом резерве (стоянка на месте) расчет производится в размере 25% от нормы.

Глава VI.

РАСПОЛОЖЕНИЕ НА МЕСТЕ И В РЕМОНТЕ.

32. При расположении боевой части бронепоездов на месте необходимо соблюдать следующие правила:

а) иметь для бронепоездов достаточное укрытие;

б) иметь неподалеку запасы воды (работающие станции, река, колодезь) и топлива;

в) обеспечить от внезапного нападения наземных и по возможности воздушных сил противника;

г) обеспечить возможность быстро выехать в любом направлении.

В большинстве случаев бронепоезда располагаются на путях станций железных дорог, при наличии на последних депо или мастерских. Кроме момента набора воды надо всегда избегать остановок у водокачек и водоразборных колонок.

Путь, на котором стоит бронепоезд, должен иметь свободный выход в обе стороны.

Командир бронепоезда обязан принять меры и лично проверить, чтобы выходные и входные стрелки этого пути можно было переставить вручную, а за стрелками велось достаточное наблюдение.

33. Охранение на месте. Для охранения от внезапного

нападения бронепоезд высылает дозоры на расстояния, обеспечивающие постоянную зрительную связь с ним. Число дозоров определяется командиром бронепоезда.

Дозоры обязаны следить, чтобы без пропуска никто ни с бронепоезда ни к нему не прошел. Старший и средний комсостав бронепоездов пропускается дозорами беспрепятственно.

Всех задержанных старший дозорный направляет к дежурному по бронепоезду.

Для непосредственного охранения бронепоезда по указанию его командира выставляется наряд — не менее 1 часового с каждого борта.

Всех подошедших к бронепоезду и не принадлежащих к его команде часовой задерживает и передает дежурному по поезду.

Как правило при расположении бронепоезда далее 50 км от противника дозоры не высылаются и охранение ограничивается лишь выставлением часовых.

Пропуск сообщается всему командному составу (от среднего и выше) и старшим дозоров.

Часть боевого расчета бронепоездов (не менее одной трети—дежурный расчет) во всех случаях и во всякое время по боевому расписанию должны быть на своих местах. Остальная часть боевого расчета может отдыхать даже вне помещения боевой части.

Дежурный расчет не имеет права раздеваться, снимать амундацию и вооружение. Он должен быть в постоянной готовности. У входов должны находиться специальные дежурные из лиц боевых расчетов. Выходы и люки должны быть заперты изнутри, либо за ними должно вестись постоянное наблюдение. Для входа по распоряжению командира бронепоезда должен быть установлен специальный сигнал (стук, определенные слова и т. п.).

34. Ремонт бронепоездов (текущий, средний и капитальный) предусматривается особыми положениями и производится в ближайших депо или железнодорожных мастерских.

Текущий ремонт бронепоездов—примерно раз в течение месяца, длительность 2—3 дня.

Если необходим ремонт, командир бронепоезда испрашивает разрешение того начальника, которому он подчинен, и только по его приказанию отправляет бронепоезд для ремонта.

Взамен снятого бронепоезда распоряжением командования может быть дан другой. В этом случае отправление на ремонт производится по прибытии нового бронепоезда.

В дивизионе командир его по согласованию с общевойсковым начальником регулирует отправку бронепоездов в ремонт с таким расчетом, чтобы на фронте оставалось не менее 2 бронепоездов дивизиона.

При отправлении в текущий или средний ремонт (на срок не свыше 4 дней) передвижение производится в составе боевой части до ближайшего депо (мастерских).

Полевая база во всех случаях направляется вместе с боевой частью. Основная же база при отправлении в текущий или средний ремонт остается на месте.

Весь ремонт производится силами и средствами железной дороги под наблюдением командного состава. Если надо, в ремонте помогает вся команда бронепоезда.

В капитальный ремонт бронепоезд отправляется в полном составе вместе с базой.

Снимать команду бронепоезда, чтобы использовать ее как войсковую часть вне бронепоезда, воспрещается.

При необходимости снять бронепоезд с боевого участка для отправления в капитальный ремонт и невозможности это сделать по оперативным соображениям, от бронепоезда посылаются присмички за новой материальной частью, и лишь после ее прибытия производится смена.

Глава VII.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БРОНЕПОЕЗДОВ.

35. Общие задачи и содержание политической работы среди личного состава дивизиона бронепоездов определяются ПУ 29.

36. Особенности боевых действий бронепоездов, требующие самостоятельности в бою всего начальствующего со-

става и высокой боевой активности красноармейцев, предъявляют к политпарату бронепоездов особые требования по воспитанию в начсоставе инициативы, решительности, самостоятельности и умения поддержать и использовать им боевую и политическую активность красноармейцев при выполнении боевых задач.

37. Политический аппарат дивизиона должен стремиться к выработке у всего личного состава четкого понимания боевого значения бронепоезда и необходимости постоянной его боеготовности. Всей системой политической работы внедрять в сознание личного состава понимание, что смелые и решительные действия бронепоезда обеспечивают успех другим родам войск.

В бою от личного состава бронепоезда требуется наивысшее напряжение физических и моральных сил. Вся работа политпарата и начсостава должна быть направлена на четкое выполнение каждым красноармейцем своих обязанностей. Особо важное значение в бою приобретает строжайшее сохранение дисциплины огня и создание у бойцов уверенности в боевой мощи своего оружия и обеспеченности тыла железнодорожного пути. Средний и младший комсостав должен постоянно держать красноармейский состав в курсе боевой обстановки, достигнутых успехов бронепоезда и частей, действующих на данном участке.

38. Особое внимание политпарата должно быть сосредоточено на политическом обеспечении огневого налета бронепоездов, являющегося их важнейшим элементом боевой работы. Политическое обеспечение должно быть направлено:

а) на создание боевого порыва, стойкости и находчивости в бою;

б) на тщательное уяснение всем личным составом поставленной задачи БЕПО, его борту, орудию и пулемету, а также привитие навыков всему личному составу самостоятельно находить наиболее важные цели и уязвимые места противника;

в) на бесперебойную работу всех огневых средств.

39. Политическая работа среди десанта проводится по

указаниям политоргана соединения и политпарата части, из состава которой десант выделен, а также в полном соответствии с условиями и задачами его боевой работы. При этом должно уделяться значительное внимание укреплению связи между личным составом бронепоезда и десанта, разъяснению последнему тактических и технических качеств и боевой мощи бронепоезда и взаимному пониманию боевых задач бронепоезда и десанта.

Работа среди десанта в условиях нахождения в расположении основной или полевой базы ведется на общих основаниях со всем личным составом бронепоезда.

40. На ряду с политическим обеспечением выполнения боевых задач бронепоездами политпарат дивизиона (БЕПО) должен постоянно сосредоточивать внимание всего личного состава на строжайшем соблюдении всех правил и требований движения и расположения на линии и на путях железной дороги, на учете при выполнении своей задачи, важности задач переброски по железной дороге других составов поездов.

Во всех видах боевой деятельности бронепоездов политпарат должен сосредоточивать постоянное внимание всего личного состава на бережном отношении к материальной части бронепоездов и имуществу железной дороги, а также на достижении высоких темпов восстановительной работы, проводимой личным составом дивизиона.

41. При нахождении бронепоездов в расположении полевой или основной базы политпарат дивизиона:

а) по согласованию с начальником политотдела военной дороги, с ЗК ВК или с ЗК станции использует помещение агитпункта или политпросветучреждения железнодорожной станции для проведения массовой работы среди личного состава дивизиона;

б) проводит в некоторых случаях по указанию начподора такую же работу среди красноармейцев и начсостава других частей, временно находящихся на данной станции;

в) принимает участие по указаниям начподора в политическом обеспечении противовоздушной обороны в районе расположения основной и полевой баз.

42. Политическую работу среди населения политаппарат дивизиона бронепоездов проводит по указаниям политотдела военной дороги главным образом среди рабочих, служащих и других категорий трудящегося населения в районе станций.

Политаппарат дивизиона должен обеспечить:

- а) установление нормальных взаимоотношений личного состава БПО с обслуживающим персоналом железной дороги;
- б) практическую помощь железнодорожным рабочим и служащим в обслуживании бронепоездов;
- в) использование культурных сил и средств профсоюза в обслуживании красноармейского состава.

ОТДЕЛ ВТОРОЙ.

БРОНЕПОЕЗДА В БОЮ.

Глава VIII.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

43. Успех удара бронепоездов зависит от своевременности введения их в бой и внезапности их появления.

Своевременность достигается постоянной готовностью бронепоезда к бою, исправностью железнодорожного пути, связью с войсками и строгим учетом обстановки со стороны командира бронепоезда.

Внезапность зависит от быстрого подхода к выжидательной позиции, от разведки пути противника, от скрытности и сноровистости движения. Вообще в основе подготовки бронепоезда к удару должна лежать скрытность всех его действий.

44. Позиция бронепоезда. Перед боем бронепоезд занимает укрытое расположение, возможно ближе к противнику, для ориентировки, установления связи и выбора наиболее выгоднейшего момента вступления в бой. Такое укрытое расположение носит название выжидательной позиции бронепоезда.

Время нахождения на выжидательной позиции используется для более тщательной разведки пути и противника, для распределения огневых участков и установления боевого контакта с ближайшими войсковыми частями.

Выжидательная позиция должна удовлетворять следующим требованиям:

- а) допускать возможность ведения артиллерийского и пулеметного огня с бронепоезда;
- б) обеспечить достаточное укрытие от воздушной и наземной разведки противника;
- в) иметь обеспеченным свой тыл;
- г) давать возможность быстрого выезда вперед и беспрепятственного курсирования.

Не допускается как правило использования в качестве выжидательных позиций виадуков, железнодорожных мостов, путей около депо и пакгаузов.

Когда наступает момент ввести в бой бронепоезд, командир его по приказу или по собственной инициативе выезжает на открытую огневую позицию.

Цель такого смелого и решительного выезда на открытую огневую позицию—нанести в районе железной дороги сокрушительный огневой удар противнику.

Открытая огневая позиция должна удовлетворять следующим требованиям:

- а) допускать свободное маневрирование на пространстве не менее 1 км;
- б) иметь хороший обзор и обстрел прямой наводкой на близких дистанциях (до 2 км) всех целей, намеченных задачей;
- в) допускать укрытый и удобный выезд бронепоезда;
- г) не иметь крутых и больших закруглений, подъемов и спусков, выемок и туннелей на полотне железной дороги в пределах открытой огневой позиции;
- д) иметь видимость по полотну железной дороги на открытой позиции вперед, не менее чем на 2 км, для того чтобы обезопасить себя от внезапного удара вдоль железной дороги.

Связь обеих позиций (открытой и выжидательной) дол-

жна быть максимально обеспечена всеми имеющимися средствами.

45. Наблюдательные пункты должны давать хороший обзор противника, полотна железной дороги, поля боя и своих войск; допускать удобство работы по наблюдению и корректированию огня; быть укрытыми от наземного и воздушного наблюдения и находиться вблизи от позиции бронепоезда (максимум 1½—2 км).

Наблюдательные пункты бронепоезда разделяются на командирские (бронепоездные и дивизионные) и вспомогательные (передовые, боковые, запасные и ложные).

Командирский наблюдательный пункт служит командиру бронепоезда (дивизиона бронепоездов) для наблюдения за противником, полем боя и своими войсками, для своевременного выдвижения бронепоезда на открытую позицию и непосредственного управления огнем бронепоезда (дивизиона) при стрельбе последнего как артиллерийской батареи.

При производстве огневого налета командир бронепоезда оставляет наблюдательный пункт и переходит на командирскую рубку на бронепаровозе, откуда ведет наблюдение и управление огнем бронепоезда.

Если командир бронепоезда не может покинуть наблюдательный пункт, бронепоезд на открытую позицию выводит помощник командира. Такой выезд может производиться в исключительных случаях и должен быть оправдан полной невозможностью для командира покинуть наблюдательный пункт.

Для быстрой переброски с наблюдательного пункта на бронепоезд командир последнего должен быть обеспечен перевозочными средствами.

Командирский пункт всегда должен быть связан с огневыми позициями бронепоезда, с общевойсковым начальником, с тылом бронепоезда (дивизиона бронепоездов) и с передовыми и боковыми наблюдательными пунктами.

Вспомогательные наблюдательные пункты служат:

а) передовой—для более тесной связи с передовыми частями войск, для наблюдения за полотном железной дороги в сторону противника и для корректирования огня бронепоезда при стрельбе последнего, как артиллерийской батареи; одновременно передовой пункт служит для лучшего наблюдения и обследования открытой позиции, а также для наблюдения во время огневых налетов;

б) запасные и ложные пункты служат для тех же целей, что и соответствующие пункты в артиллерии.

Все наблюдательные пункты должны быть связаны между собой.

Передовой наблюдательный пункт во всех случаях должен быть обеспечен дублированной (зрительной и технической) связью.

46. Места полевой и основной баз. Место для полевой базы бронепоездов, предназначенной к обслуживанию последних в бою, определяется командиром бронепоезда в зависимости от обстановки, примерно в одном перегоне от выжидательной позиции, на ближайшем разъезде.

Расположение полевой базы не должно препятствовать свободе маневрирования бронепоездов и быстрому выходу их из боя.

При расположении полевой базы принимаются все меры маскировки от воздушного и наземного противника и устанавливается твердая связь полевой базы с бронепоездом.

Порядок охраны полевой базы от возможного нападения противника определяется командиром бронепоезда.

Основная база бронепоезда располагается на ближайших станциях железной дороги в тылу. Место базы определяется командиром бронепоезда. Связь с базой—по железнодорожным проводам.

Глава IX.

БРОНЕПОЕЗДА ВО ВСТРЕЧНОМ БОЮ.

47. Во встречном бою бронепоезда могут полностью использовать свои могущественные свойства: быстроту передвижения, броневую защиту, огневую мощь и постоян-

ную готовность к бою. Этим определяется роль бронепоездов во встречном бою.

48. Бронепоезда могут способствовать успешности встречного боя в районе железной дороги при условии:

- а) наличия тесной связи с войсками и
- б) проявления решительных и смелых действий со стороны личного состава бронепоездов.

Главным объектом для бронепоездов во всех случаях является живая сила противника и его огневые средства ближнего действия.

49. Находясь в составе авангарда, бронепоезда при первых столкновениях с противником быстро выбрасываются на линию походных застав и своим огнем содействуют безостановочному продвижению последних. Отсутствие указаний со стороны начальника авангарда не должно останавливать командира бронепоезда в принятии им решения.

При движении на фланге бронепоезда стремительным броском вперед атакуют противника, нанося огневой удар во фланг и тыл его боевого порядка.

После выполнения задачи бронепоезд должен быть выведен из боя в укрытие, так как долгое пребывание на виду у противника даст возможность его артиллерии пристреляться по бронепоезду.

Если расположение противника прорвано, бронепоезда должны быть брошены вглубь его расположения (работа бронепоезда как тарана).

При наличии у противника бронепоездов тяжесть борьбы с ними до момента организации огня артиллерии частично ляжет на тяжелые бронепоезда.

50. Во встречном бою на бронепоезда могут быть возложены следующие частные задачи:

а) захват до подхода своих войск (роль передового отряда) железнодорожных узлов и важных в тактическом и стратегическом отношении пунктов, расположенных на железной дороге.

б) участие в оперативной разведке в составе соединений армейской конницы.

51. При захвате железнодорожных узлов до подхода

своих войск, бронепоезда не должны отрываться от главных сил более, чем на 2—3 перехода (50—60 км). Для выполнения этой задачи бронепоезду (дивизиону) придается десант. Последний размещается на контрольных платформах или следует отдельным эшелонном между или за бронепоездами в 1—1½ км при черном паровозе.

Высадка десанта производится с таким расчетом, чтобы бронепоезда могли во всякое время прикрыть его действия, а последний мог закрепить успех, достигнутый бронепоездами.

Бронепоезду придается взвод бронедрезин в составе 2 единиц — из них 1-я — для разведки, 2-я — для охраны тыла (бронедрезины входят в состав дивизиона органически).

Бронепоезд движется следом за разведывательной бронедрезинной на расстоянии 1½—2 км, сохраняя с ней зрительную связь.

При атаке первый удар наносится бронедрезинной, которая стремится привлечь к себе внимание противника. Бронепоезд поддерживает атаку бронедрезинной своим артиллерийским огнем, атакуя следом и в непосредственной близости.

Задача высаженного десанта заключается в том, чтобы умелым маневром, прикрываясь огнем бронепоезда и отбрасывая противника под его огонь, овладеть объектом атаки.

Разбив противника, десант, если не предвидится дальнейшего движения, выполняет роль временного гарнизона занятого пункта.

52. Для участия в разведке назначаются бронепоезда облегченного типа или бронедрезинны.

Задача бронепоездам должна быть поставлена вполне ясно, с точным указанием пунктов, лежащих на железной дороге, с указанием где, что и к какому времени, куда и как передавать донесения.

Особое внимание должно быть уделено связи с помощью железнодорожных и правительственных проводов.

Задачи по разведке бронепоезда выполняют активно, не останавливаясь перед нанесением коротких огневых ударов.

Бронепоезду может быть придан небольшой десант (конница, самокатчики)—примерно взвод, который по мере надобности применяется для выполнения отдельных разведывательных задач в стороне от железной дороги. Десант нормально следует не далее 6—8 км от железной дороги. Начальнику десанта командир бронепоезда указывает помимо задачи также и пункт обратной посадки. В некоторых случаях десант может быть использован для обеспечения тыла бронепоезда (охрана мостов, железной дороги и пр.).

Глава X.

БРОНЕПОЕЗДА В НАСТУПЛЕНИИ НА ОБОРОНЯЮЩЕГОСЯ ПРОТИВНИКА.

53. Задачи бронепоездов при наступлении на остановившегося противника:

а) в период сближения и наступления—поддержка РО или передовых батальонов путем нанесения быстрых и коротких ударов боевому охранению противника; в этот период бронепоездам придется вероятнее всего вести борьбу с броневыми силами противника для защиты своих войск;

б) во время атаки—бронепоезда должны пробить дорогу пехоте, обрушиваясь своим огнем на живую силу и огневые средства противника;

в) в глубине оборонительной полосы противника—бронепоезда, продвигаясь впереди своих войск, содействуют развитию успеха разгромом живой силы, особенно подходящих резервов, и обеспечивают свои войска от контратак и броневых сил противника;

г) в случае неудачи бронепоезда прикрывают отход своих войск, при необходимости даже жертвуя собой.

54. Боевое распределение. При наступлении на обороняющегося противника бронепоезда, приданные войсковому соединению, действующему на данном направлении, объединяются в группу под общим командованием старшего бронепоездного начальника.

Легкие бронепоезда назначаются для непосредственного

удара по живым целям и огневым средствам пехоты, а также для борьбы с танками и бронеавтомобилями.

Тяжелые бронепоезда назначаются для борьбы с артиллерией противника, поддержки атаки легких бронепоездов и для борьбы с бронепоездами противника.

55. Удаление позиций и наблюдательных пунктов зависит от профиля и укрытия пути со стороны противника.

Во всяком случае максимальное удаление выжидательных позиций от окопов противника не должно превышать: для легких бронепоездов—2—3 км и для тяжелых—3—4 км.

Нормальное удаление командирского пункта от бронепоезда не должно превышать 1 000—1500 м, то же расстояние и от передовых частей противника.

Передовой наблюдательный пункт должен быть примерно на линии своих передовых частей.

56. Бронепоезда в атаке. Основная задача бронепоездов в атаке—помочь своим войскам подняться для движения в атаку на участке, примыкающем к железной дороге.

Принимая на себя значительную часть огня противника и расстреливая в непосредственной близости уцелевшие гнезда сопротивления, бронепоезда содействуют успеху атаки, деморализуя оборону и подавляя ее живую силу.

Особое значение удар бронепоезда приобретает при заранее назначенном часе атаки, когда огонь и движение бронепоезда служат как бы сигналом для общей атаки на участке.

Атака бронепоездов состоит из ряда внезапных огневых налетов при строго ограниченном времени пребывания на открытой огневой позиции.

Скрытность всех подготовительных действий бронепоездов одно из условий успеха их атаки.

57. В основу подготовки атаки входит:

а) установление связи с теми войсками, которых поддерживает бронепоезд, и с артиллерией, выделенной для содействия бронепоезду;

б) ознакомление с планом атаки и развития успеха в глубине оборонительной полосы;

в) изучение поставленных бронепоезду задач и определение способов их выполнения;

г) тщательная разведка лично командиром бронепоезда, а если возможно, то и всем комсоставом участка пути железной дороги, позиции нашей и противника; разведка должна производиться с принятием всех мер скрытности и соблюдения военной тайны;

д) подготовка и очистка пути железной дороги и установление связи на максимальном расстоянии, возможном для скрытного продвижения; мелкий ремонт (одиночная смена шпал, рельс, забивка костылей и т. п.) производится силами команд бронепоездов, причем команды должны быть так обучены, чтобы работу эту производить с максимальной быстротой; все остальные работы по подготовке пути производятся железнодорожными войсками;

е) подготовка самого бронепоезда и команды в смысле снабжения, принятия мер противовоздушной и противохимической обороны и самоохранны.

58. Наилучшим временем для атаки бронепоездов является предрассветный туман, затрудняющий противнику наблюдение, особенно по дальним целям.

Бронепоезда, предназначенные для атаки, никоим образом не должны быть обнаружены противником до ее начала.

Перед атакой бронепоезда должны быть полностью осмотрены и подготовлены и ночью, приняв меры скрытности, подведены на выжидательные позиции.

Маскировка выжидательных позиций должна быть произведена до их занятия.

Движение бронепоезда не ограничивается исходным рубежом. Если путь сохранился, бронепоезд продвигается по возможности дальше—вперед, чтобы взять участки обороны противника во фланг и помочь продвижению своих войск.

Тяжелый бронепоезд двигается следом за легким на расстоянии, примерно, до 1 км, чтобы огонь по легким бронепоездам не поражал одновременно и тяжелый.

Как общее правило на каждом пути должно работать максимум 3 бронепоезда. При наличии исправного двухколейного пути бронепоезда могут одновременно действо-

вать по обоим путям (по 1 легкому бронепоезду на каждом пути).

Тыл бронепоезда всегда должен охраняться свадой следующим бронепоездом или бронедрезиной.

59. Начало движения бронепоездов определяется общим установленным часом или моментом, когда пехота, пользуясь ослаблением огня противника, бросилась в атаку.

Для того чтобы бронепоезд своевременно начал атаку, он должен держать тесную связь с войсками, а командир его—вести личное тщательное наблюдение.

60. В случае успеха атаки дальнейшее движение бронепоездов в первую очередь будет зависеть от исправности железнодорожного пути в глубине обороны противника.

Ответственность за своевременное исправление пути должна быть возложена на специальные части, которые, продвигаясь вслед за бронепоездами, под прикрытием огня последних исправляют путь.

Движение бронепоездов вперед вместе с войсками и даже впереди них поднимает настроение войск и производит сильное моральное впечатление на противника, потерпевшего неудачу.

При успехе бронепоезда обязаны, не дожидаясь своих войск, идти вперед, развивая успех и нанося огневые удары по фланкирующим пунктам противника. Особое внимание в этот период боя бронепоезда должны обратить на борьбу с броневыми силами противника, его огневыми точками и на поражение открыто стоящей его артиллерии.

61. Бронепоезда в преследовании. Если противник начал отход, бронепоезд, пользуясь своей быстротой, преследует его, стремясь отрезать пути отступления вдоль железной дороги и разрушить налаженную деятельность его тылов.

Захват узлов железной дороги в тылу противника, расстрел его обозов и штабов в близлежащих населенных пунктах,— все это деморализует отходящие части противника и обращает его отступление в беспорядочное бегство. Инициатива и дерзость должны лежать в основе действия бронепоездов в преследовании.

Чтобы избежать слишком большого отрыва бронепоездов

им должны быть в зависимости от их технических и тактических возможностей поставлены конечные задачи.

Дальнейшее развитие успеха должно быть возложено на свежие бронепоезда, выдвинутые из тыла. Поэтому конечным пунктом движения бронепоездов должна быть станция железной дороги или хотя бы разъезд, чтобы бронепоезда, наносящие удар, могли не только пропустить вперед свежие бронепоезда для дальнейшего преследования, но при необходимости, смогли пополнить свои запасы.

При преследовании командир бронепоезда всегда должен учитывать возможность засады и огневого нападения кинжальных орудий и бронесил противника.

62. Для набега, смотря по глубине прорыва, назначаются 2 или 3 бронепоезда при среднем расчете на каждые 4—5 км по 1 бронепоезду, не считая бронепоезда, идущего в голове и наносящего первые удары.

Бронепоезд непосредственного удара (идущий в голове) пробивает дорогу только для себя. Следующий (преимущественно тяжелый) поддерживает наступление первого, остальные бронепоезда, двигаясь следом, охраняют тыл.

При успехе на пункт (станцию) врывается лишь 1 головной бронепоезд; второй, находясь в зрительной связи с первым, останавливается так, чтобы в любой момент поддержать головной или при необходимости даже вывезти его (1—2 км друг от друга).

Захваченное в набеге имущество увозится с собой или уничтожается (сжигается, подрывается, ломается).

Выполнив задание, бронепоезда возвращаются в исходное положение или в иной пункт, указанный в приказе.

Все бронепоезда, участвующие в набеге, должны работать в тесной взаимной связи под общим руководством командира дивизиона бронепоездов (группы).

Лучшее время для набега определяется расчетом, когда противник, утомленный отступлением, не проявляет достаточной бдительности.

63. Выход из боя. В случае неудачи наших войск бронепоезда должны приложить все усилия к тому, чтобы при-

крыть тыл и отход своих войск, действующих в направлении железной дороги.

Команды бронепоездов должны быть проникнуты решимостью вести борьбу до последней возможности, включая возможность самопожертвования.

В этом случае командирам бронепоездов и бронепоездных дивизионов (групп) должна быть обеспечена полная свобода действий.

Бой бронепоездов сведется к непрерывному маневрированию на участке, к коротким быстрым огневым ударам по атакующим частям противника, его пулеметам и броневикам.

Тяжелые бронепоезда ведут борьбу с артиллерией противника, обстреливающей наши войска.

Отход совершается перекатами—от одной позиции к другой, причем отход легких бронепоездов прикрывается огнем тяжелого бронепоезда.

При отходе бронепоезда держатся как можно ближе к противнику, чтобы затруднить пристрелку его артиллерии из боязни поразить своих и одновременно оказать возможно большую поддержку своим войскам.

Бронепоезда всегда выходят из боя последними, если только не последует на это особых указаний.

Бронепоезда в бою за переправы (мосты).

64. При переправе с боем через речную преграду на бронепоезда могут быть возложены следующие задачи:

а) атака моста;

б) прикрытие переправы своих войск вблизи от взорванного железнодорожного моста;

а) оборона моста;

При атаке моста бронепоезда должны быть ночью сосредоточены на закрытых позициях вблизи места атаки.

Разведка пути моста и подступов к нему должна быть произведена накануне. Данные о возможной минировке, полученные агентурным или другим путем, должны быть по возможности тщательно проверены разведкой.

Местонахождение минных зарядов для взрыва моста противником должно быть установлено точно. Перед атакой эти заряды должны быть изолированы силами агентурной или другой разведки, либо разведчиками бронепоезда. Последний должен получить достоверные сведения, что минные заряды изолированы.

Движение бронепоезда по минированному мосту без принятия мер предосторожности не допускается.

Первый бронепоезд, наносящий удар, должен иметь впереди себя не менее 3—4 контрольных груженых платформ.

Атака начинается с рассветом, чтобы затруднить противнику наблюдение.

Головной бронепоезд (легкий) толчком пропускает платформы на мост.

Если в течение ближайших минут после прохода платформ через мост взрыва не произойдет—бронепоезд проходит мост и атакует на противоположном берегу неприятельские части, не сбитые артиллерией.

Атака легких бронепоездов поддерживается огнем тяжелых бронепоездов, которые наносят удар вслед за первыми, поддерживая с ними зрительную связь.

Глава XI.

БРОНЕПОЕЗДА В ОБОРОНЕ.

65. Основы применения. Бронепоезда в оборонительном бою составляют подвижной огневой резерв командования, с помощью которого можно быстро и внезапно наносить удары противнику, вклинившемуся внутрь оборонительной полосы, или по противнику, пытающемуся эту полосу обойти.

Как исключение при недостатке артиллерии, бронепоезда могут быть использованы как артиллерийские батареи на железнодорожных установках.

Для наиболее успешного использования бронепоездов при обороне управление последними должно быть децентрализовано.

План использования бронепоездов составляется обязательно при участии старшего броневого начальника.

66. Условия обороны дают возможность не только подготовить в полной исправности полотно железной дороги для действий бронепоездов, но и принять соответствующие меры по его охране, даже проложить ряд новых путей к наиболее важным тактическим пунктам.

67. В период сближения и наступления противника бронепоезда, внезапно появляясь, коротким огневым ударом расстраивают движение и развертывание боевого порядка наступающего, уничтожая в первую очередь его живую силу, пулеметы и броневые средства. Во время занятия противником исходного для атаки положения бронепоезда, врываясь в его расположение, наносят поражение пехоте противника и вносят панику в ее ряды.

В период отражения атаки бронепоезда огневыми налетами на коротких дистанциях срывают наступательный порыв противника, уничтожают его танки, бронеавтомобили и пулеметы, предупреждают движение его бронепоездов и решительными бросками вперед бьют во фланг наступающую пехоту противника.

При вторжении противника в оборонительную полосу бронепоезда, широко используя засады и внезапно появляясь, разбивают прорвавшиеся броневые силы наступающего, наносят полное поражение просочившимся неприятельским частям и, быстро выдвигаясь вперед, содействуют контратаке ударных групп.

Широко развитая инициатива, решительность и энергия командира бронепоезда должны быть проявлены в полной мере. Время на принятие решений должно исчисляться секундами. Проявление инициативы, не ожидая указаний старших начальников, должно рассматриваться, как естественное явление.

68. Боевое распределение бронепоездов должно соответствовать задачам и группировке своих войск и наличию железнодорожных линий.

Легкие бронепоезда своей основной задачей имеют уничтожение живой силы, пулеметов, танков и бронеавто-

мобилей противника, а также борьбу с его открыто стоящей артиллерией; против бронепоездов противника применяются в исключительных случаях (отсутствие на участке тяжелых бронепоездов).

Тяжелые бронепоезда работают в тесной связи с легкими и поддерживают их в бою, имея главными целями бронепоезда и батареи противника. Основа использования огня тяжелых бронепоездов—не в дальности, а в мощности наносимого удара. Дальность огня должна быть использована для поражения тылов противника.

Тяжелые бронепоезда во всех случаях должны иметь постоянную зрительную связь с теми легкими бронепоездами, которые они поддерживают.

69. Маскировка. Все переброски бронепоездов необходимо совершать преимущественно ночью, в туман, дождь или снег, так как атмосферные условия и время суток для подвижности бронепоездов не имеют большого значения.

Открытое пространство, особенно на насыпи, бронепоезда проходят быстрым ходом, используя профиль пути и рельеф полосы отчуждения железной дороги для естественной маскировки от воздушного и наземного наблюдения.

Всякого движения вблизи бронепоезда в сфере наблюдения противником необходимо избегать. Подходить к бронепоездам надо не сбоку, а вдоль полотна железной дороги.

Выжидательные позиции бронепоездов должны быть тщательно замаскированы как естественной, так и искусственной маскировкой.

Одним из видов маскировки бронепоезда в некоторых случаях может служить собственная дымовая завеса, устраиваемая бронепаровозами.

70. Связь. Самая тесная связь бронепоездов с войсками для обороны имеет такое же важное значение, как и для других видов боевых действий.

Телефонная связь при обороне может быть организована более тщательно, чем при наступлении. Телефонный провод укладывается в кюветах, идущих вдоль полотна

железной дороги. Если надо, провод может быть присыпан землей.

На широкое применение всякого рода сигналов как оптических, так и звуковых должно быть обращено особое внимание. Максимальное применение кода обязательно во всех случаях.

Войсковые командиры должны быть осведомлены командиром бронепоезда или разведкой о всех позициях бронепоездов и должны быть ознакомлены с их семафорной сигнализацией по коду.

Каждый командир бронепоезда (дивизиона бронепоездов) должен определенно знать, на поддержку каких артиллерийских батарей он может рассчитывать.

71. Бронепоезда, приданные непосредственно войсковым частям, в период сближения противника поддерживают части боевого охранения и в случае надобности прикрывают их отход. Передовые наблюдатели бронепоездов должны находиться непосредственно в частях боевого охранения.

Тяжелые бронепоезда вступают в борьбу с теми батареями противника, огневые позиции которых уже установлены, а также ведут огонь по наступающим бронепоездам, наблюдательным пунктам и станциям железной дороги в тылу противника.

В период наступления и атаки бронепоезда как подвижные форты расстреливают наступающую пехоту противника, не давая последней ворваться в оборонительную полосу.

72. В оборонительном бою в засаду назначаются 1—2 бронепоезда, преимущественно легкий и тяжелый, которые заранее пристреливаются по определенным рубежам впереди засады.

Лучшее место для засады—насаждение на изгибе железнодорожной линии.

Бронепоезда, находящиеся в засаде, маскируются с особой тщательностью от воздушного и наземного противника, широко используя находящуюся вблизи растительность.

ОСОБЫЕ ЗАДАЧИ БРОНЕПОЕЗДОВ.**1. Защита железнодорожного узла.**

Бронепоездам в засаду может быть придан небольшой десант (примерно взвод), на который возлагается задача непосредственной охраны бронепоезда и реализации успеха засады.

При невыполнении задачи бронепоезда должны быть или отведены назад, или по инициативе командира продвигаются вперед. Оставлять бронепоезда на прежнем месте засады не рекомендуется, так как противник сосредоточит по месту засады сильный артиллерийский огонь.

Если в засаду выделен только 1 бронепоезд, то при приближении неприятельских частей или бронепоезда легкий бронепоезд короткой артиллерийской подготовкой (не более 2—3 мин.) расстреливает противника, после чего атакует его.

73. Борьба бронепоездов с танками и броневыми автомобилями. При прорыве танков (броневых автомобилей) внутрь оборонительной полосы в районе железной дороги задача по их уничтожению может быть возложена на бронепоезда.

Каждый танк (броневый автомобиль) уничтожается сосредоточенным огнем одной бронеплощадки. Огонь открывается прямой наводкой с близких дистанций (максимум 1—2 км). Инициатива и быстрота действий младших командиров (орудий и пулеметов) должна быть использована в полной мере.

74. При обороне водной преграды действия бронепоездов в основном будут направлены против переправляющихся неприятельских частей, которые должны быть сброшены огнем в реку раньше чем они закрепятся на нашем берегу.

В огневом налете на переправляющегося противника должны принять участие все легкие бронепоезда и бронедрезины.

Задача тяжелых бронепоездов—сбить бронепоезда противника, прикрывающие переправу, и его открыто стоящую артиллерию, одновременно разрушая своим огнем мосты, наведенные противником.

75. Защита крупного железнодорожного узла поручается как правило дивизиону бронепоездов.

На ближайшие станции (разъезды) в сторону предполагаемого движения противника высылаются броневые дрезины и разъезды от приданных десантов.

В наиболее важном направлении, на расстоянии 2—3 км впереди узла один из легких бронепоездов занимает выжидательную позицию, имея впереди себя ряд открытых, заранее выбранных позиций. Остальные бронепоезда располагаются в защищаемом железнодорожном узле по указанию командира дивизиона, но так, чтобы не находиться вблизи сараев, депо или станционных построек.

Один из станционных путей должен быть всегда свободен для сквозного прохода бронепоезда.

Тяжелый бронепоезд как правило располагается на закрытой позиции в непосредственной близости за охраняемым узлом.

В случае нападения значительных сил на головной бронепоезд, находящийся впереди узла, бронепоезда быстро выдвигаются вперед на поддержку передового бронепоезда и отражают противника впереди защищаемого пункта.

В случае обхода бронепоезд, находящийся в тылу, принимает на себя удар, получая поддержку от бронепоездов, стоящих на станции.

Без особой надобности тяжелый бронепоезд вперед для поддержки головного не высылаются.

2. Защита моста.

76. На защите моста бронепоезд располагается вблизи него, в сторону своего тыла, на ближайшей укрытой позиции, примерно, не далее 1 км.

Броневые дрезины находятся по обеим сторонам моста на пути или в тупиках.

Бронепоезд должен быть связан с ближайшей станцией в тылу и со своими бронедрезинами; связь с последними обязательно дублируется (сигнализация—телефон).

Десант организует охрану бронепоезда от внезапного нападения и ведет ближайшую разведку.

Одна из бронедрезин поочередно производит разведку в сторону предполагаемого нападения противника, не удаляясь далее 10 км.

Незначительные партии противника захватываются десантом при поддержке огня бронедрезин или без нее. Крупные партии противника рассеиваются огнем бронепоезда, который в случае необходимости выезжает вперед на заранее намеченную открытую огневую позицию.

О появлении крупных частей противника командир бронепоезда помимо принятия мер должен немедленно поставить в известность войсковое командование, а если от последнего нет никаких указаний, должен поступать сообразно обстановке.

Защита моста бронедрезинами несется точно так же, как и бронепоездом, с той лишь разницей, что одна бронедрезина находится в разведке, а вторая охраняет мост.

3. Сопровождение эшелонов.

77. Сопровождение эшелонов ценного груза может быть поручено отдельному бронепоезду или бронедрезинам.

Бронепоезд (бронедрезина) в зависимости от направления предполагаемого нападения двигается впереди или сзади составов, на расстоянии зрительной связи.

4. Охрана железной дороги.

78. Охрана участков железной дороги. На дивизион бронепоездов возлагается для охраны участков железной дороги от 200 до 300 км, на отдельный бронепоезд—от 100 до 150 км.

Охрана осуществляется путем курсирования по участку или дежурством в определенном пункте.

Пункт дежурства меняется возможно чаще.

Бронепоезда передвигаются независимо от движения обыкновенных поездов согласно своему расписанию на основании существующих отступлений от общих правил.

Для сохранения тайны путь для бронепоезда запрашивается с соседней станции как для экстренных служебных поездов с обязательным указанием только номера поезда.

Для охраны участка как правило назначаются бронепоезда облегченной конструкции. При недостатке бронепоездов для этой цели могут быть назначены и бронедрезины.

Связь держится по правительственному проводу, а в случае порчи последнего—путем сигнализации с принятием всех мер к обеспечению скрытности переговоров.

5. Охрана побережья.

79. При охране побережья бронепоезда могут быть применены для борьбы с небольшими судами флота, прикрывающими высадку десанта, либо для отражения высаживающегося или уже высадившегося десанта.

В обоих случаях нужна быстрота и решительность действий с максимальным использованием огневой силы и подвижности бронепоездов.

При обнаружении высадки десанта бронепоезда должны быстрыми короткими огневыми ударами (огневые налеты) сбросить в море высадившиеся части раньше, чем они успеют закрепиться на берегу.

80. Служба наблюдения и связи по охране побережья. Все побережье разбивается на ряд участков, на которых устанавливаются наблюдательные пункты, находящиеся между собой в оптической связи. Каждый наблюдательный пункт должен быть соединен телефонной связью с ближайшей станцией железной дороги или ближайшей выжидательной позицией бронепоезда.

Связь обязательно дублируется (сигналы и телефон, телеграф). Служба наблюдения и связи несется десантом или специально выделенными для этого частями войск связи.

На каждом наблюдательном пункте должен быть представитель от бронепоезда, работающего на данном участке.

81. Способы охраны побережья. Охрана побережья бронепоездами производится путем курсирования на участке или охраной дежурством в определенном пункте, а также комбинированным путем.

а) **Курсирование** заключается в периодическом, последовательном движении бронепоезда по участку охраны. В целях маскировки движение совершается бросками от одного укрытия к другому. В зависимости от очертания побережья и налаженности службы наблюдения и связи бронепоезду дается участок от 25 до 50 км. Скорость движения бронепоезда зависит от тактического задания и не должна превышать установленных норм. Способ курсирования применяется при условии направления полотна железной дороги вдоль побережья на некоторой части, прикрытой от моря естественной маскировкой (горы, леса, строения).

б) **Охрана дежурством** состоит в постоянном нахождении в полной боевой готовности в наиболее опасном пункте охраняемого участка. На бронепоезд как правило назначается участок от 50 до 80 км железной дороги. Способ охраны дежурством применяется в тех случаях, когда железная дорога подходит к побережью из глубины материка. При стоянке бронепоезда максимум внимания обращается на его маскировку от воздушного и наземного противника и охрану от внезапного нападения.

в) **Комбинированный способ** заключается в одновременном применении как способов охраны дежурством, так и способов курсирования в зависимости от условий задания, очертания побережья и профиля пути железной дороги.

6. Восстановление связи.

82. Восстановление утраченной связи. В действиях войск особенно отдельных отрядов, маневрирующих на флангах, во время боев возможны моменты утери связи

между собой и с главными силами. В образовавшихся прорывах могут появиться части противника. Поэтому для выяснения обстановки и установления связи назначаются бронедрезины, а при сложной обстановке — и бронепоезда.

Последним придается небольшой десант, максимум — взвод, который размещается в бронеплощадках или на контрольных платформах.

Связь бронепоезда — по правительственным проводам, а в случае порчи — с помощью сигналов.

Если бронепоезд обнаружил значительные силы противника, командир бронепоезда должен об этом донести высланному его начальнику, одновременно поступив соответственно обстановке.

Глава XIII.

ДЕЙСТВИЯ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ.

1. Зимой.

83. Зимние условия действий бронепоездов, по сравнению с действиями в этих же условиях других родов войск, особенно благоприятны. Короткие дни дают возможность под защитой ночи легче совершать перегруппировки бронепоездов. Снежный покров, затрудняющий движение остальных наземных войск, почти не влияет на подвижность бронепоездов. Низкая температура помимо мер предосторожности против обмораживания (усиленная дача продовольствия, теплая одежда и т. п.) может быть парализована соответствующим отоплением боевых единиц (установка парового отопления от бронепаровоза) или же приданием к боевой части специальных, хотя бы легко бронированных теплушек, где поочередно часть команды может обогреваться.

Разведение огня на боевых единицах не допускается.

Действия бронепоездов зимой должны быть более решительны и смелы, особенно в преследовании, нападениях на тылы противников и в захвате важных пунктов.

Особое внимание должно быть обращено бронепоездами на охрану своего тыла, чтобы предотвратить возможность подрыва мостов пробравшимся в тыл противником.

Для маскировки рекомендуется прикрывать броню бронепоезда легко смываемым белым составом (мел, краска) или белым полотном.

2. В бездорожье.

84. Действия во время бездорожья. Резкое падение подвижности войск и полное сохранение при этом подвижности бронепоездов создают весьма благоприятные условия для действия последних.

Низкая облачность, дожди, туманы скрывают передвижение бронепоездов и отчасти обеспечивают их от нападения воздушного противника, не отражаясь совершенно на их подвижности.

В эти периоды использование бронепоездов должно быть максимальным, причем особое внимание должно быть обращено на решение бронепоездами задач с приданными им десантными отрядами.

3. Ночью.

85. Действия ночью. Как правило для ночных действий бронепоездам придается прожектор, который устанавливается на бронепоезде или передвигается отдельно.

Бронепоезд ночью применяется:

а) для отбития внезапных атак на самых коротких дистанциях с максимальным освещением целей (прожектор, светящиеся ракеты и т. п.);

б) для огневых налетов по заранее установленным и разведанным объектам;

в) для переброски небольших частей войск;

г) в качестве артиллерийской батареи.

В последнем случае действия ночью возможны только при заблаговременной организации и наличии средств, обеспечивающих безопасность для своих войск. По целям, обнаруженным днем, стрельба ведется по данным дневной

пристрелки, с соответствующими метеорологическими поправками.

Наиболее благоприятные результаты ночной бой дает в условиях позиционной войны.

4. В лесу.

86. Тяжесть работы в лесу для бронепоездов характеризуется трудностью организации наблюдения, большими опасениями за свой тыл и широкой возможностью применения противником всех видов бронепоездной обороны.

В лесу бронепоезд ведет огонь в упор исключительно прямой наводкой.

На открытых подступах бронепоезда атакуют при содействии артиллерии, которая должна подавить огонь артиллерии противника, бьющей по бронепоездам.

Открытые подступы к лесу бронепоезда должны пройти полным ходом, ибо основная задача—прорваться на опушку леса.

В глубь леса бронепоезда двигаются только тогда, когда свои войска займут опушку леса.

Если противник отступает, деморализован,—бронепоезда продвигаются вперед, поражая его во фланг и тыл.

При наличии на бронепоезде небольшого десанта (в бронеплощадках) последний под прикрытием огня бронепоезда высаживается в ближайшем тылу противника.

Тесная связь с войсками должна поддерживаться непрерывно и всеми средствами.

Дальнейшее движение бронепоездов в глубь леса должно идти примерно на линии боевых охраняющих частей.

Бронепоезда в лесном бою подчиняются войсковым начальникам и действуют по их указаниям.

Особое внимание должно быть обращено на безотказную работу головного орудия, где сосредоточивается лучший артиллерийский расчет.

При обороне в лесу до момента атаки противника бронепоезда находятся в глубине районов, вне сферы ближнего артиллерийского огня.

В момент атаки быстрым движением вперед бронепоезда сбрасывают противника с опушки леса.

После выполнения задания бронепоезда возвращаются назад, если только при успешном развитии не последует движения своих войск вперед.

5. В горах.

87. Бой в горах. Крутые подъемы и уклоны, требующие специальных паровозов, большие закругления и наличие всякого рода железнодорожных сооружений: туннелей, мостов и виадуков—все это в связи с большой величиной бронепоезда как цели сильно затрудняет маневренную способность бронепоездов в горных условиях.

Здесь максимально используются бронепоезда облегченного типа и бронедрезины.

В горных условиях бронепоезда применяются главным образом в боях за дефиле и за населенные пункты при условии скрытого к ним подхода или полной обеспеченности их со стороны своих войск.

Выполняя задачу, бронепоезд должен стремиться пройти дефиле возможно скорее, развивая максимум огня с обоих бортов.

При обороне бронепоезда как правило остаются в засаде за дефиле.

При втягивании противника в дефиле бронепоезда врываются туда, стремясь уничтожить все на своем пути.

Прикрытие ворвавшегося бронепоезда и поддержка его огнем возлагаются на второй бронепоезд, остающийся в засаде.

Выполнив задачу, бронепоезда в зависимости от указаний и обстановки отходят к своим частям или продвигаются вперед.

В дефиле бронепоездам могут придаваться десантные отряды для ближнего охранения и разведки.

Бронедрезины в горных боях используются наравне с бронепоездами, а также как средство связи и для охраны путей и тыла.

6. В населенных пунктах.

88. Бой в населенных пунктах характеризуется:

а) действиями отдельных самостоятельных групп войск с предоставлением самой широкой инициативы их начальникам;

б) возможностью применения самых широких мер противобронепоездной обороны;

в) трудностью управления и поддержания связи.

Бой бронепоездов в населенных пунктах сведется к захвату вокзалов, кольцевых путей и к уничтожению огневых очагов противника.

Атаки на плечах отступающего дают максимальный успех и в большинстве случаев решают исход боя.

Огонь бронепоездами ведется на близких дистанциях, прямой наводкой, часто в упор.

Бронепоездам придается десант и поручается выполнение самостоятельных задач.

Действуя в населенных пунктах, командир бронепоезда никогда не должен забывать о возможности артиллерийской засады.

89. Бронепоездам в атаке населенного пункта как правило поручается овладение вокзалом (станцией).

Производя разведку пути, легкие бронепоезда при поддержке огня артиллерии или без нее быстро доходят до пункта атаки, где производят огневой налет.

Вслед за легким бронепоездом атакует тяжелый, имея с первым зрительную связь и усиливая его огонь своим.

Десантный отряд под прикрытием огня бронепоезда занимает атакованный пункт, действуя с фланга или вслед за бронепоездом.

Прочные укрытия обороняющегося (каменные здания, стены) разбиваются огнем бронепоездов стрельбой в упор. Одновременно пулеметы обстреливают живые цели.

После занятия станции десантным отрядом производится тщательный осмотр всех станционных зданий и помещений и разведка близлежащей местности в районе железной дороги. Одновременно выставляются караулы к теле-

графу, к депо, в мастерские, ко входам и выходам с вокзала и к дежурному по станции (начальнику станции).

При работе в составе дивизиона бронепоезда проходят станционные пути и продвигаются вперед возможно дальше, действуя огнем во фланг и в тыл противнику, засевшему в населенном пункте. Один из бронепоездов обязательно остается в районе вокзала для охраны тыла.

Заняв станцию, бронепоезда подают сигнал, хорошо известный всем атакующим частям.

Если необходимо занять только станцию, то один из бронепоездов (легкий) выдвигается вперед за выходной семафор, второй остается в районе станции с таким расчетом, чтобы иметь под наблюдением и огнем вокзальные постройки на случай контратаки противника, а третий (преимущественно тяжелый) выдвигается за станцию, за входной семафор, имея задачей держать последнюю под общим наблюдением.

Командиры-бронепоездки максимум внимания уделяют взаимной связи и стремлению во что бы то ни стало избежать засады противника. Этим в основе определяется место расположения бронепоездов после атаки станции.

90. Бронепоезда в обороне населенного пункта могут быть использованы:

а) для усиления опорных пунктов войск, когда бронепоезд должен сыграть роль быстро передвигающегося форта;

б) для засад впереди населенного пункта, внутри или сзади него;

в) в качестве огневого кулака, ударной группы или резерва для боя с атакующим противником.

В первом случае вооружение бронепоезда используется в начале для усиления мощи огня обороняющихся войск против наступающего, а затем для активной обороны путем нанесения противнику ударов огнем налетом в наиболее угрожаемом направлении.

Если же бронепоездам будут даны самостоятельные задачи по защите станций, то легкие бронепоезда и броне-

дрезины, находясь в глубине станционных путей, быстрыми выездами в момент атаки противника огнем в упор расстреливают его наступающие части.

Момент выезда должен быть рассчитан особенно точно, чтобы не дать противнику возможности уничтожить наши огневые точки впереди селения. В то же время надо подпустить противника так близко, чтобы в последний момент лишиться поддержки своей артиллерии.

Атаку надо начать в тот момент, когда противник перенесет артиллерийский огонь в глубь селения.

Тяжелые бронепоезда до момента атаки располагаются по возможности вне населенных пунктов и ведут артиллерийский огонь, имея главной задачей борьбу с бронепоездами наступающего.

В решительный момент атаки, когда противник уже ворвался в селение, тяжелые бронепоезда, используя дальность своего огня, быстро выдвигаются вперед для поддержки легких и для борьбы с броневыми силами противника и его артиллерией.

В засаду назначаются только легкие бронепоезда облегченного типа или бронедрезины, которые до решительного момента участия в бою не принимают.

Бронепоезд, лишенный возможности передвигаться, даже частично разбитый, но продолжающий вести огонь в оборонительном бою за населенные пункты, представляет значительную силу, хотя сохранилась только часть его вооружения.

Особое внимание должно быть обращено на воздушную и химическую оборону бронепоездов и их маскировку. Максимально используются естественные укрытия (насаждения, профиль пути, тень от построек и т. п.).

Базы бронепоездов не вводятся в обороняемые пункты за исключением полевых. Последние в некоторых случаях (продолжительное пребывание бронепоездов в районе обороны) могут быть поставлены на станционных путях или в тупике вне дальности действительного огня легкой артиллерии противника.

7. В рейде.

91. Бронепоезда в рейде могут принять участие при нанесении удара по крупным железнодорожным пунктам с сильно разветвленной сетью железных дорог.

Для рейда команда поездов подбирается с особой тщательностью.

Для участия в рейде назначаются бронепоезда облегченного типа.

Подготовка бронепоездов для участия в рейде, как и сам рейд, должны сохраняться в абсолютной тайне.

В рейд идут только боевые части с полным боевым комплектом и снабжением.

При небольших остановках бронепоездов во время рейда рейдирующие части продолжают свое движение, выделив бронепоезду небольшой десант для прикрытия.

Командир бронепоезда обязан принять все меры к тому, чтобы обеспечить починку железнодорожного пути в любое время.

Впереди бронепоезда как правило должна быть выслана бронедрезина для разведки и связи.

Глава XIV.

БОРЬБА С БРОНЕПОЕЗДАМИ.

92. Одно из основных свойств бронепоезда — сильное моральное впечатление, производимое им. Следовательно в основе борьбы с бронепоездами противника должно лежать: стойкость, боеспособность, знание свойств бронепоездов и дисциплина.

Преградить дорогу бронепоездам, укрыть себя от их ударов, разрушить их материальную часть и подорвать моральную крепость их команд — в этом залог успешности борьбы с бронепоездами.

Беспорядочно отступающие части, потерявшие дисциплину и управление, безусловно будут уничтожены огнем бронепоездов.

Противобронепоездная оборона должна быть организована всеми войсками, действующими в районе железнодорожной полосы (1—2 км в каждую сторону), немедленно с выходом войск в сферу возможного нападения противника.

План противобронепоездной обороны разрабатывается и осуществляется в масштабе полка силами и средствами войсковых частей. Ответственным руководителем является старший броневой командир; при его отсутствии — старший артиллерийский командир.

Принимая меры противобронепоездной обороны, надо с особой тщательностью учитывать, насколько эти меры затормозят наш переход в наступление и насколько они отразятся на действиях наших бронепоездов. Если войсковая часть имеет бронепоезда, то все меры противобронепоездной обороны применяются войсками лишь с ведома и согласия старшего броневого начальника.

Все указания даются через штабы соответствующих полков.

Помимо мер, принимаемых войсками, бронепоезда в свою очередь обязаны обеспечить район полотна железной дороги от возможных нападений бронепоездов противника.

93. План противобронепоездной обороны должен учитывать:

а) общие данные агентурной и войсковой разведки о бронепоездах противника, действующих на участке (их мощность, вооружение, техническое состояние); о базах снабжения (топливом и водой); о местах их постоянных стоянок, составе команд и настроении последних; о примерных местах выжидательных и возможных местах открытых позиций (сведения дополняются тщательным изучением карты и профиля пути);

б) организацию дополнительной разведки для уточнения и проверки уже имеющихся сведений и выяснения дополнительных данных; среди прочих сведений особое внимание необходимо уделять опросу железнодорожных служащих и организации подслушивания по железнодорожным проводам;

в) организацию службы наблюдения и порядка предупреждения (служба тревоги); присутствие бронепоездов может быть обнаружено по дыму и шуму от движения (шум особенно ясно передается, если приложить ухо к рельсу); необходимо не смешивать дым от бронепоездов с дымом костров и печей;

г) порядок организации связи войск со своими бронепоездами, артиллерией и пр.;

д) меры и средства бронепоездной обороны, заключающиеся в устройстве преград для движения бронепоездов (где и какие, на какой срок); укрытие от ударов бронепоездов (каким путем); порядок нанесения ответных ударов; меры скрытности (устройство дымовых завес).

94. Средства противоброневой обороны.

1) Артиллерия, пристрелявшая ряд рубежей по полотну железной дороги и стоящая на закрытых позициях; хорошо замаскированные и тщательно пристрелянные отдельные орудия кинжального действия на дистанциях до 1 000 м.

Артиллерия—наиболее опасный враг для бронепоезда, особенно, если она стоит на закрытых позициях. Удачное попадание хотя бы одного снаряда даже из легких пушек в ходовые части бронепоезда в подавляющем большинстве случаев лишает бронепоезд возможности передвижения и выводит его из строя.

Бронепоезд, неподвижно стоящий на открытом месте,—легкая добыча для сосредоточенного артиллерийского огня.

Подбитый бронепоезд лишь в некоторых случаях может быть вывезен из боя другим бронепоездом (бронепаровозом), да и то в большинстве случаев по частям.

Первые выстрелы артиллерии должны быть направлены по бронепаровозу, чтобы прямым попаданием сразу лишить бронепоезд возможности передвижения.

2) Станковые и ручные пулеметы и отличные стрелки из винтовок. Хорошо замаскированные, они ведут огонь по прорезям для орудийных панорам, пулеметным установкам и наблюдательным башням командиров на бронеплощадках.

Для стрельбы по прорезям в рубке командира на бронепаровозе и по будке машиниста должны быть выделены специальные пулеметы.

При наличии броневой пули огонь должен быть сосредоточен по бронепаровозу—на линии котла и будки машиниста, а также по рубкам командира поезда и командиров бронеплощадок.

Связки ручных гранат мало пригодны для действия по бронепоезду, так как их действие является недостаточным для нанесения материального поражения бронепоезду.

3) Авиация сбрасывает бомбы крупных калибров с небольшой высоты.

4) Свои бронепоезда при поддержке полевой артиллерии или железнодорожных артиллерийских батарей.

Бронепоездами должны широко применяться засады против бронепоездов более сильного противника и лобовые атаки—против слабейшего.

Борьба между поездами приобретает особое значение при отходе. Решительный бросок своего бронепоезда вперед—в атаку поднимает настроение пехоты и не дает возможности бронепоездам противника нанести ей поражение.

95. Меры противобронепоездной обороны заключаются в устройстве преград, которые должны быть рассчитаны на разрушение материальной части бронепоезда и всегда соединяться с применением всех возможных средств противобронепоездной обороны.

К ним относятся:

а) Засеки из деревьев и телеграфных столбов, устраиваемые в выемках; размер засеки определяется временем, на которое необходимо задержать поезд, при среднем расчете, что на каждые 10 м длины при сплошь наваленных в один ряд столбах (деревьях) команде бронепоезда на расчистку потребуется от 10 до 30 мин.

б) Разрушение небольших мостов пролетом до 5 м путем подрыва (железные) или сжигания (деревянные), однако

мера эта применяется только в крайнем случае; на починку моста при наличии достаточного количества подручного материала бронепоезду необходимо от 3 до 6 час.

в) Повреждение рельс (стрелки, крестовины) механическим путем или подрывом на небольшие расстояния не более 4—5 звеньев.

Путь разбирается выдергиванием костылей, разбалчиванием накладок и свертыванием рельса на сторону после разъединения его на стыке.

Порча производится на открытых местах. Размер повреждений определяется в зависимости от времени; на которое необходимо задержать бронепоезд. При этом исходят из расчета, что на укладку двух звеньев при исправности верхнего строения полотна железной дороги команда бронепоезда должна затратить от 30 до 45 мин.

г) Выпуск навстречу бронепоездам противника паровозов или состава.

Паровоз подводится на 4—5 км навстречу бронепоезду противника опытным машинистом, который с этого расстояния дает машине полный ход, а сам соскакивает.

Лучшие результаты достигаются при пуске навстречу противнику паровоза на прямой линии полотна с небольшим уклоном в сторону противника.

При пуске состава (3-4 груженых до полной нормы вагона или платформы) паровоз служит лишь толкачом.

Встречные паровозы расстреливаются бронепоездом из лобового орудия или на пути устраивается баррикада из сброшенных шпал, рельсов, железнодорожного ската, или же бронепоезд отходит до ближайшего разъезда, на котором для встречного паровоза стрелка отводится в тупик. Крушение задержит дальнейшее продвижение бронепоезда от 3 час. до суток.

К буферам пущенного на бронепоезд паровоза или вагона надо всегда привязывать взрывчатые заряды, которые при столкновении с бронепоездом взорвутся.

д) Дымовые завесы, которые устраиваются не только силами и средствами самих войсковых частей, но и средствами паровозов, вызванных из ближайшего депо.

В этих случаях надо всегда учитывать метеорологические условия.

е) Подготовка к взрыву или механической порче мостов пролетом более 5 м

ж) Разрушение полотна на значительном протяжении (5 и более километров) людской силой или каким-либо механическим способом.

Заграждения по п. «е» и «ж» производится согласно особым инструкциям и наставлений по подрывному делу.

ОТДЕЛ ТРЕТИЙ.

Глава XV.

БОЕВОЕ ПИТАНИЕ.

96. Успех боя бронепоездов зависит не только от бесперебойного снабжения огнеприпасами, но и от своевременного предоставления материальных ресурсов как для движения бронепоездов (топливо, смазка, вода), так и средств для ремонта и восстановления (рельсы, шпалы, стрелки, крестовины и т. п.).

Бронепоездные начальники всегда должны иметь полные и точные расчеты необходимого количества припасов и материалов для обеспечения бесперебойного пополнения бронепоезда.

Особенности боя бронепоездов требуют значительного расхода боеприпасов, пополнение которыми во время боя сопряжено со значительными трудностями.

97. Боевое питание бронепоездов заключается в снабжении их и своевременном пополнении:

а) горючим (дрова, уголь, нефть), смазочным материалом и водой;

б) снарядами и патронами для орудий и пулеметов;

в) продовольственными, техническими и другими видами снабжения, необходимого для нормальной работы бронепоездов.

98. Органы боевого питания.

а) **Огнеприпасы.** Наличный запас на бронеплощадках, запас в базах бронепоездов, артиллерийские парки дивизий и корпусов, головные и промежуточные склады. Последние для питания бронепоездов боеприпасами выделяют специальные железнодорожные летучки.

б) **Горючее, смазочные материалы и вода.** Наличный запас на бронепаровозах, в депо и материальных складах железнодорожных станций. Вода из колонок на станциях железных дорог, насосами из реки или путем переливания из других паровозов.

в) **Продовольственными, техническими и другими видами снабжения** бронепоезда довольствуются из соответствующих войсковых складов через базы бронепоездов.

99. Организация боевого питания.

а) **Огнеприпасами:** боевой комплект, т. е. запас выстрелов, находящихся на бронеплощадках и в базе бронепоезда, должен обеспечить бронепоезду день боя.

Снабжение боеприпасами происходит путем подвоза их с тыла специальным паровозом, с последующей перегрузкой на бронеплощадки.

При погрузке боеприпасов из вагонов в бронеплощадки вагоны ставятся на соседних путях против боевой части бронепоезда.

б) **Материалами для питания бронепоездов.** Горючим из ближайших железнодорожных складов. В экстренных случаях погрузка горючего может производиться из любых складов, расположенных вблизи железной дороги. Особенно часто такая погрузка производится при дровяном отоплении бронепаровоза.

Командир бронепоезда, выполняя боевую задачу, не должен останавливаться перед тем, чтобы для топки бронепаровоза использовать находящийся поблизости подручный материал.

100. Обязанности начальников.

Командир дивизиона является руководителем боевого питания бронепоездов своего дивизиона. Он отвечает за своевременное пополнение боеприпасами и материалами

для снабжения бронепоездов. Он регулирует расход и в случае надобности дает распоряжение о передаче боеприпасов и материалов с одного бронепоезда на другой.

Командир бронепоезда следит за расходом боеприпасов бронеплощадками и материалов на бронепаровозе и принимает меры к своевременному их пополнению. Он регулирует расход боеприпасов на бронеплощадках и распоряжается передачей их с одной бронеплощадки на другую.

Командир бронеплощадки ведет точный учет расхода всех боеприпасов своей бронеплощадки, докладывая командиру бронепоезда о наличии.

101. Меры по сокращению расходов боеприпасов и материалов.

А. По расходу боеприпасов.

а) Стрельбу на ходу применять только при внезапных налетах противника во время движения или при действиях бронепоезда во время огневого налета.

б) Ночью стрелять только для отбития непосредственной атаки на самых близких дистанциях, обеспечивая достаточное освещение целей и безопасность своих войск.

При стрельбе бронепоезда как артиллерийской батареи ночью огонь допускать только при полной и заблаговременной подготовке данных.

в) Учитывая сильную качку бронеплощадки при выстрелах, по возможности устанавливать очередь стреляющих орудий на бронеплощадках.

Во время огневого налета бронеплощадки по возможности ведут огонь из орудий залпами.

г) Воздерживаться от стрельбы по мало уязвимым целям.

д) При огневом налете открывать и прекращать огонь по общей команде (сигналу) командира бронепоезда.

е) Делать предварительные расчеты предстоящего расхода огнеприпасов для поражения целей в зависимости от задания.

ж) При огневом налете избегать обстрела обширных площадей, давая каждому бронепоезду усиленный для него участок.

**Б. По расходу топлива бронепарово-
замн.**

а) Иметь в топке слой топлива, обеспечивающий полное его сгорание (дрова 50—80 см, каменный уголь 15—30 см, антрацит 25—45 см). Чем хуже уголь, тем меньше должен быть в топке его слой.

б) Заправку топливом производить перед отправлением бронепозда.

в) Закачивание воды производить в пути, когда в котле будет больше парообразования.

г) Во время стоянок прикрывать поддувало.

д) Соблюдать порядок заброски дров в топку (вниз корой, рядами) для равномерного их горения.

е) При работе на угле последний смачивать; топить бортовым огнем.

ж) Смазку производить аккуратно; не забывать ставить фитили.
