

ЗА РОДИНУ

№ 101
Среда
29 июля
1942 г.

ЗА ТВЕРДЫЙ ВОИНСКИЙ ПОРЯДОК

СУРОВАЯ и жестокая война, которую ведет наш народ с вооруженным до зубов и оснащенным новейшей техникой врагом, требует от нас высокой организованности, большого умения и отдачи всех своих сил великому делу освобождения советской земли от немецких поработителей.

Выполняя первомайский приказ Наркома Обороны товарища Сталина, летно-технический состав наших подразделений изо дня в день совершенствует мастерство, оттачивает свое умение, которое должно помочь одержать нам победу над врагом.

От слаженности и организованности зависит выигрыш времени. А фактор времени — это все в условиях работы авиации.

Чем быстрее летчик взлетит, наберет высоту, тем скорее он будет готов вступить в бой с самолетами противника, находясь в более выгодном для себя положении.

Так было в недавнем воздушном бою, когда шесть летчиков под командованием капитана Бочкова встретились с 30 фашистскими самолетами. Быстрый взлет, давший возможность своевременно набрать высоту, а стало быть обеспечить себе выгодное положение в воздухе и умелый маневр, сыграл немаловажную роль в деле победы над фашистами.

Победа в воздухе подготавливается на земле. Это стало истиной. От слаженной и организованной работы эксплуатационников, оружейников, механиков по спецоборудованию зависит подготовка самолета к вылету, безотказная работа материальной части в воздухе.

Организованность и слаженность необходимы везде — в действиях летчика, в работе механика и моториста, в труде бригады, работающей над восстановлением самолета.

Умением организовать работу по ремонту самолетов славится техник звена младший воентехник Шаматура. Раньше положенного срока всегда заканчивают работу люди, руководимые тов. Шаматурой. Этот техник всегда умело расставляет людей, продумывая все детали предстоящей работы.

Каждый должен воспитывать в себе чувство организованности. А ведь слаженность в работе, соединенная с мастерством, дает и даст всегда отличные результаты. Сейчас, как никогда, нужен твердый воинский порядок везде и во всем.

Надо помнить, что быстрый, хорошо обеспеченный взлет самолета дает летчику выиграть во времени, что в итоге приведет к победе.

От хорошо организованной работы зависит быстрый ввод в строй боевой машины, а значит получение нового, грозного оружия для борьбы с врагом.

Сейчас, как никогда, вся наша работа должна быть проникнута чувством величайшей организованности. Надо помнить всегда и везде, что в авиации нет мелочей, все одинаково важно и необходимо.

Выше нашу слаженность и организованность! За твердый воинский порядок всегда и во всем!

Новый налет наших самолетов на Кенигсберг

В ночь на 26 июля большая группа наших самолетов вновь бомбардировала военно-промышленные объекты города Кенигсберга.

В результате бомбардировки в городе возникло большое количество очагов пожара, из них 5 больших размеров, наблюдавшихся экипажами при уходе от цели до предела видимости. Отмечено 5 сильных взрывов в центре города и 4 на его окраинах. По наблюдению экипажей в восточной части города взорвался военный завод, который быстро воспламенился.

Все самолеты вернулись на свои аэродромы.

Награждение орденами и медалями Союза ССР начальствующего состава Военно-Воздушных сил Красной армии

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество Военный Совет фронта от имени Президиума Верховного Совета СССР приказом № 0383 от 23 июля 1942 года наградил:

ОРДЕНОМ «КРАСНОЕ ЗНАМЯ»

1. Младшего лейтенанта Бровцева Алексея Михайловича.
2. Старшего лейтенанта Губина Николая Петровича.
3. Лейтенанта Ибрагимова Ислама Ибрагимовича.
4. Капитана Павлова Ивана Ивановича.
5. Лейтенанта Попкова Александра Андреевича.
6. Лейтенанта Рутковского Владимира Казимировича.

ОРДЕНОМ «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА»

1. Капитана Акиндина Павла Васильевича.
2. Воентехника I ранга Бартова Анатолия Витальевича.
3. Старшину Белякова Василия Николаевича.
4. Воентехника II ранга Двуреченского Ивана Трофимовича.
5. Старшего техника-лейтенанта Капустина Николая Алексеевича.
6. Старшего техника-лейтенанта Майковского Сергея Ильича.

МЕДАЛЬЮ «ЗА ОТВАГУ»

1. Воен инженера III ранга Воронцова Игоря Дмитриевича.
2. Старшину Гурьева Григория Денисовича.

МЕДАЛЬЮ «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ»

1. Техника-лейтенанта Высоцкого Леонида Борисовича.
2. Старшего техника-лейтенанта Татрова Заурбека Исламовича.

ВЕСТИ ИЗ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

★★★

Новый учебный класс

ДЛЯ занятий с авиамеханиками и мотористами в подразделении, где инженером тов. Палеес, оборудован специальный технический класс.

Тт. Орлов и Ошурков заботливо подобрали агрегаты, необходимые для показа на занятиях. Тт. Ошурков и Трапезникова начертили необходимые схемы.

В новом классе тт. Палеес и Высоцкий уже провели занятия по карбюратору, бензосистеме и гидросистеме.

Громкие читки

Большой интерес проявляют летчики и авиаме-

ханики подразделения, где комиссаром тов. Платонов, к брошюрам из серии «Библиотека красноармейца». За последние дни здесь проведены громкие читки рассказа В. Катаева «Флаг», статьи М. Шолохова «Наука ненависти» и новеллы Н. Тихонова «Черты советского человека».

Совещание агитаторов

СОВЕЩАНИЕ низовых агитаторов совместно с членами редакции «Боевого листка» состоялось в подразделении, где комиссаром тов. Филиппов. Совещание обсудило вопрос о состоянии агитационной работы среди личного состава.

Награда механику Калачеву

Наряду с боевыми самолетами, на которых наши герои-летчики громят гитлеровских бандитов, в наших подразделениях имеются и другие машины. В боевых операциях они не участвуют, но, тем не менее, выполняют очень серьезные и важные функции. К таким надо отнести, в первую очередь, учебно-тренировочные самолеты.

Примером исключитель-

но сознательного отношения к порученному делу — ухода за учебно-тренировочным самолетом — является работа механика самолета сержанта К. Калачева. Его машина имеет уже больше 550 самолето-полетов без единого происшествия по вине механика.

За отличную работу по обслуживанию самолета командование наградило тов. Калачева часами.

Политрук Б. ГИНЦБУРГ

ОТБИТЬ!

„Немец видит перед собой непропустимую стену: это наша армия... Он хочет пройти. Мы его не пропустим. Мы его остановим... Битва только разгорается, и слышно в грозовой июне: —отбьем“.
(Илья ЭРЕНБУРГ).

И в славе витязей былинных —
Богатырей былых времен;
И в песнях дедовских старинных —
Мы всюду слышим тихий Дон.

Народов орды кочевые
Веками шли степным путем.
И на Дону не раз Россия
Им преграждала путь мечом.
И тихий Дон наш многоводный
Был обагрен не раз в веках
И заревом костров походных
И кровью пролитой в боях.

Но степи вольные донские,
Наполнил снова лязг и стон.
Как орды дикие Батыя,
Фашистов орды прут на Дон.
Где русской вольности веками
Твердыня высилась всегда,
Враг хочет сделать нас рабами —
Не будем ими никогда!

Ведь прадеды в боях кровавых
Ковали Русь мечом своим,
И их бессмертной, яркой славы
Мы никому не отдадим.

Ведь там, где Дон волной свинцовкой
Слился с Непрядвой рекой,
На древнем поле Куликовом
Полки к победе вел Донской.

Забыли гады, как мы были
Когда-то крестоносный сброд —
И кровью рыцарской багрили
Чудской весенний тонкий лед.

Донские вольные равнины
Сыны отчизны защитят...
Не даром ведь ключей Берлина
Врагу не отдал Ленинград*.

В боях у заполярной Лицы,
Как у Азовских берегов,
Колхозный лад донской станицы

Мы защищаем от врагов.

Был час страшней. Мы устояли —
Врагу казалось — нет преград,
Но с нами был любимый Stalin,
И враг отброшен был назад.

Как деды наши в дни былые,
Мы встанем дружною стеной,
Ведь вновь своим сыном Россия

Теперь вручила жребий свой.
И как Донской**, мы твердо знаем,
Зачем враги на Дон пришли —
Не только Дон мы защищаем,

Но жизнь и честь родной земли.

Ведь нет страшней на свете доли,
Чем Родину отдать врагам...
Черней татарской злой неволи
Готовит враг неволю нам.

И как на поле Куликовом,
Всей силой мы должны налечь,
Чтоб на Дону дорогу снова
Врагу закрыл бы русский меч.

И в этом пламенном стремлении
Объединилась вся страна.
За кровь, за слезы, за мученья —
За все заплатит враг сполна.

Расчет тогда наш будет страшен
За все с коричневым зверем.
Мы в древний край свободы нашей
Врага не пустим. Отбьем!

*) В Ленинграде хранятся ключи от ворот города Берлина, взятого русскими войсками в 1760 году.

**) Дмитрий Донской на совете перед Куликовской битвой заявил: „Не Дон мы пришли оборонять, а землю русскую“.

ОРГАНИЗОВАННОСТЬ И ЧЕТКОСТЬ ДЕЙСТВИЙ— ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ УСЛОВИЕ ПОБЕДЫ

Ни одной секунды задержки

Когда самолет совершает 5–6 вылетов в день, всю работу по обеспечению этих вылетов необходимо укладывать в сжатые сроки. Поэтому нужно особенно дорожить временем.

Боевая машина должна быть всегда исправна—это закон. Вот вернулся самолет с задания. Я сразу к летчику—слушаю его замечания, жалобы. Сразу же проверяю материальную часть и в первые же минуты устраняю отдельные мелкие неисправности.

Бывает, что в полете машину кренит вправо или влево—летчику тяжело регулировать. Обязательно сделаю на элероне на克莱ку из перкаля.

Однажды прилетел летчик—жалуется на малый нагрев. Я посмотрел на регулятор наддува. Решил—надо прочистить. И быстро сделал это.

У нас можно сэкономить время, уложиться в те короткие минуты, когда самолет находится на земле, лишь правильно организовав работу.

Пришла машина с полета. Поставили самолет на свое место. Надо заправить его. Если БЗ задержался—моторист бежит и приводит его. Одновременно заправляем: моторист—бензином, а я—смазочным материалом или охлаждающей жидкостью. Потом моторист очищает машину, а я осматриваю весь самолет, шасси, костыльную установку.

Если есть время, то вскрою часть мотора и проверю бензосистему и мотор. Заметишь течь бензина или другой серьезный дефект—и если эту неисправность невозможно сразу же устранить—машину уже в воздух не выпустишь.

Очень внимательно я слежу за работой компрессора. Если воздухопроводная система откажет—пулеметы не будут стрелять.

Еще не было случая, чтобы машина по нашей вине не вышла на задание, чтобы на лишнюю секунду задержался вылет.

Благодаря четко организованной работе, распределению обязанностей между членами технической части экипажа даже в дни, когда вылеты следуют один за другим, самолет ни на секунду не задерживается на земле.

Механик самолета старший сержант
П. Чернышев.

ТОЛЬКО ВЕЛИЧАЙШАЯ ОРГАНИЗОВАННОСТЬ И ЧЕТКОСТЬ ДЕЙСТВИЙ КАЖДОГО НАШЕГО ЛЕТЧИКА, ТЕХНИКА, МЕХАНИКА, МОТОРИСТА, ОРУЖЕЙНИКА, КАЖДОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ В СОЧЕТАНИИ С МАСТЕРСТВОМ И САМООТВЕРЖЕННЫМ ВЫПОЛНЕНИЕМ ВОИНСКОГО ДОЛГА ОБЕСПЕЧИТ НАМ ПОЛНЫЙ РАЗГРОМ ФАШИСТИЧЕСКИХ ПОРАБОТИТЕЛЕЙ.

Выиграть время—значит победить

Из вылета в вылет у летчика накапливается опыт быстрого взлета. А для нас, истребителей, важную роль играет даже доля секунды.

Особенно большое значение приобретает быстрота взлета, когда подразделение выполняет задание по прикрытию места базирования или несет ПВО объекта.

Еще до того, как подняться в воздух, будучи на земле, каждый из нас должен твердо усвоить ряд положений. Большинство из них обес печивают быстроту взлета и дальнейшие действия в воздухе. Прежде всего надо заранее знать, скем лететь в паре (у нас принял строй парами). Конечно, желательно, чтобы пара была постоянная, но не всегда это бывает.

До взлета надо знать все наши самолеты и количество их, задание—на какую высоту подняться, курс и т. д. Также заранее наш командир сообщает нам о порядке маневра в группе. Каждый из нас знает свое место в строю.

Это дает возможность, не тратя времени на лишние эволюции, набрать высоту и подготовиться к встрече с врагом. Необходимо также иметь сведения и о том, какие пойдут соседние самолеты, где они будутходить—выше нас или под нами.

Подготовка на земле зачастую решает успех в воздухе. Поэтому затраченное время на проверку матчасти оккупится сторицей в воздушном бою или во время выполнения задания.

Летчик сержант
М. Иванцов.

Учитывать все возможности

В короткий срок вновь ввести в боевой строй самолет—это значит получить дополнительное оружие для борьбы с фашистами.

Этой мыслью прониклись все, кто работал на днях над восстановлением одного нашего самолета. Здесь решало время. К утру самолет должен был быть готов. Под вечер машина вышла из строя—на ней нужно было сменивать все три бака, прочистить карбюратор, бензопроводную систему, сменить хвостовое колесо.

Мне приказали руководить бригадой. В нее входили: механики Иванкин, Матвеев, Рюмин, Выдрия, стажер Букин, младший воентехник Квашин.

В пять часов начали работу. Завели машину в стоянку и начали сливать горючее. В это же время часть людей отсоединила болты крепления баков. Сняли старые баки, а новые к этому времени были уже привезены.

Работа шла быстро. Пока одни одно дело делали, а тем временем другие шли и доставали запчасти, инструменты и т. д.

Прежде чем взяться за дело, я учел способности и умение каждого члена бригады. Нужно было, как никогда, экономить время, беречь каждую минуту. Некоторые говорили, что двое суток надо на эту работу.

Так, продумав все детали работы, я расположил людей. Более опытных механиков—Выдрина и Матвеева—поставил на карбюратор. Букин менял в это время хвостовое колесо, а потом, освободившись, помогал Выдрину промывать и продувать карбюратор. Сам я проверял бензосистему, ее герметичность.

Нас электрики подвели, а то бы машину мы сделали еще ночью. Они не совсем плотно присоединили датчик к левому баку и это несколько задержало. Но все же в 7 часов утра я доложил инженеру подразделения тов. Медведеву, что машина готова. Вскоре самолет облетал капитан Татарников и не нашел никаких дефектов. В этот же день машина была уже в дежурном звене.

Не спешкой, а хорошо продуманной организацией можно сэкономить время. Надо, прежде всего, учесть все детали. Так я и сделал. Я узнал, кто чем занимался раньше на ремонте матчасти. Имеющих опыт работы на отдельных агрегатах я и поставил на знакомые для них участки.

Техник звена младший воентехник
В. Шаматура.

В НАШЕМ ДЕЛЕ НЕТ МЕЛОЧЕЙ

—По самолетам! — передает телефонист приказ с командного пункта. И я уже у машины. Открываю козырек, помогаю летчику надеть парашют и застегнуть его, а также пристегнуться к сидению. Все надо делать быстро, так как сразу же могут дать ракету. Не забываю также снять чехол с трубки Пито. А летчику обязательно напомню открыть заслонку сопла карбюратора.

И вот машина вернулась. Надо зарядить ее. Бензозаправщик уже здесь. Пока техник разговаривает с летчиком, я уже начинаю заряжать баки бензином. Вместе с механиком я, обычно, осматриваю самолет. Обращаешь внимание на шасси, кар-

бюратор. Так однажды на машине, на которой я работал, сильно было масло из карбюратора и дымил мотор. Старший техник после моего доклада отставил машину от полетов.

Если бензин бьет немножко, тут же устраняешь неисправности. Но помнишь главное—машина должна находиться наготове, чтобы не опаздывала к вылету и в боевом полете не отказал мотор.

Мотористу надо быть внимательным, расторопным, хорошим помощником механика.

Когда идет ремонт самолета—делаешь работу совместно с механиком.

Однажды в 12 часов ночи поступил приказ: переставить мотор с одной маши-

ны на другую. Руководил работой старший сержант Захарченко. И к 12 часам дня моторы были перевезены. Работа была сделана безупречно—летчик, облетевший самолет, не сделал ни одного замечания.

А вот на машине механика Козлова тоже переставляли мотор. Но там, видимо, торопились и сделали невнимательно. Из первого полета машина пришла вся в масле. Поставили опять на ремонт. Вновь опробовали—и опять в масле вернулась.

В нашем деле все надо делать по-настоящему: точно и правильно. Только этим можно выиграть время.

Моторист
младший сержант
Н. Ильин.

КОГДА ВСЕ ДЕЛАЕТСЯ ВО-ВРЕМЯ

Возвращения самолетов ждут не только механики и мотористы, но и мы, оружейники. А как только сядет машина, сразу же, чтобы не терять времени,—задело. Первое—в кабину проверить, на предохранителе ли пулеметы, выключены ли снаряды. А тем временем мастера по вооружению Евсценко и Попука уже поднесли к самолету приготовленные, когда машина летала, боекомплекты. И вот они дозаряжают пулеметы, пушки.

Если летчик на этом самолете участвовал в воздушном бою, то я особенное внимание обращаю на воздуш-

ную систему, чтобы воздух беспрерывно подавался к пулеметам и пушкам.

В короткие паузы между вылетами устраняешь задержки. Но надо сказать, что на машинах, которые обслуживаются нашими мастерами, вооружение еще не отказывало.

Оружейникам необходимо так организовать работу, чтобы во-время все было готово. Так основную, капитальную часть работы мы делаем, когда полеты заканчиваются. Тогда чистим пушки и крупнокалиберные пулеметы. Проверяем бол-

ты, гайки, пневмоспуска. Меняем отдельные части оружия.

А уже в часы, когда вылеты следуют один за другим, оружейникам предстоит сделать немногое—проверить вооружение, устранить задержки, дозарядить пулеметы и пушки.

Самолеты мы не задерживаем—вооружение всегда в порядке.

Механик звена по вооружению
старший сержант
Е. Нестеров.

Ответственный редактор Г. Б. Будашевский.