

В Туринском аэропорту вступил в строй новый аэровокзал. В нем созданы все условия для отдыха авиапассажи- ров.

Коллектив аэропорта, возглавляемый А. П. Алферовым, много заботы и внимания проявляет к культуре обслуживания пассажиров. Впервые на местных линиях Свердловской области создано здесь справочное бюро на общественных на- чинах.

В здании аэровокзала — чи- стога и порядок. Это отметили члены комиссии общественного смотра культуры обслуживания пассажиров, который недавно проходил у нас.

Коллектив аэропорта успеш- но справился с производствен- ным заданием в третьем квар- тале. За три месяца перевезе- но более тысячи пассажиров. План по пассажирообороту выполнен на 157 процентов.

Неплохо ведется в коллек-

тиве аэропорта подготовка к осенне-зимней навигации. Сей- час в подразделении разверну- лось социалистическое соревно- вание в честь XXIII съезда КПСС. В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО, начальник службы перевозок второго Свердловского подразделения.

На снимке: новый аэровок- зал в Туринске.  
Снимок автора.



**Е**ЩЕ полчаса назад было тихо и безоблачно. Зеленокрылый АН-2 плавно плыл над бескрайними та- ежными просторами. Командир самолета Павел Гладышев, худощавый черноволосый парень с бронзовым лицом, вел свой крылатый вездеход из Сургута в Тюмень. Нужно доставить геологам обо- рудование. Рядом с ним — второй пилот Алексей Спиридонов.

В пилотской кабине — привычная де- ловая обстановка. Щелкают тумблеры и кнопки, чуть дрожат в руках командира рогатый штурвал.

— Что-то небо хмурится, — озабочен- но бросил Алексей.

— Север есть Север, — кивнул голо- вой Павел, — жди ненастья!

И, действительно, погода словно взбе- силась: литые пули градин забарабанили по стеклу кабины, снежная сетка при- крыла весь горизонт.

— Под нами Ханты-Мансийск, идем на посадку, — сказал командир. Но в это время чей-то обеспокоенный голос произнес:

— Аэродром закрыт. Все близлежа- щие аэропорты — тоже. Как запас го- рючего?..

Павел сообщил о количестве бензина.

— Тогда придется вам обождать по- году, — заключил диспетчер аэропорта.

Летчики переглянулись. Каждый про- чел в лице товарища тревожный вопрос: «Ну, как, выдержим экзамен?».

— Ничего, Алексей, все будет в по- рядке, — успокоил второго пилота Гла- дышев. — Придется ждать погоду здесь, — и он обвел рукой помутневший небосвод.

— Ясно, командир, — согласно кив- нул тот.

Словно щепку в штормовом океане бросала самолет из стороны в сторону разбушевавшаяся стихия. Пилоты стара- лись всеми силами удержать машину. Взгляды летчиков были прикованы к важному прибору — бензочасам. «Хватит ли горючего?». Эта мысль беспокоила и тревожила. А непогода не уставала бес- чинствовать...

Сколько длился этот бесшабашный ме- теохаос — час, два?.. Казалось, веч- ность. Небо темнело. День превратился в ночь...

— Командир, командир, — прокричал сквозь рокот мотора Спиридонов. — Смотри, ты видишь, видишь?.. — Он выбросил руку вправо: — Светлеет. По- годка идет. Добрая погодка!..

Павел стер с виска жаркие бисеринки пота.

— Значит, порядок, — улыбнулся он. — Такая муть ненадолго, я знал...

Когда небо очистилось и самолет при- землился, бортовые часы засекли время: 30 минут. 25 из них длился смелый по-

единок людей со стихией. И они побе- дили!

**Т**АКИХ полетов немало на счету коммуниста Павла Федоровича Гладышева. Крепкая выучка, большой опыт, высокое летное масте- рство — вот они, компоненты успеха!

Недавно его назначили командиром авиазвена. В подразделении сказали: «Учи людей, выводил орлят в небо». Правда, в звене есть пилоты не менее



опытные в летном деле, чем он. Не в этом суть. Важно другое — опыт воспи- тателя. А у Павла он есть...

Когда Гладышев учился в школе во- енных летчиков, командиры заметили: толковый парень, летает отлично, хоро- ший активист-общественник. Друзья-кур- санты избрали Гладышева своим комсо- мольским вожаком. Он оправдал их до- верие — сколотил актив, развернул спортивную работу.

Однажды ему, молодому офицеру-вы- пускнику, сказал командир части:

— Вы, Гладышев, остаешься в учили- ще. Будете летчиком-инструктором...

Там, в училище, он впервые услышал эту фразу: «Выводи орлят в небо»...

И он остался. Более чем тридцати пи- лотам дал Павел путевку в «пятый оке- ан». Многие из них сейчас отлично ле- тают, бдительно хранят воздушные рубе- жи нашей Родины.

1958 год стал знаменательным для Павла. Учебная эскадрилья, которую он возглавлял, удостоилась почетного зва- ния отличной. А его приняли в ряды коммунистов. Рядом с сердцем он стал бережно хранить драгоценную книжечку партбилета.

В партийной характеристике секре- тарь бюро полка писал: «Коммунист Гладышев зарекомендовал себя полити- чески грамотным офицером. Он всегда с охотой выполняет любое партийное по-

О  
Ч  
Е  
Р  
К



П. Ф. ГЛАДЫШЕВ.

ручение, увлеченно ведет воспитатель- ную работу с личным составом. Обладая хорошими организаторскими способностя- ми, учит людей, ведет спортивно-массо- вую работу. Сам повышает свои полити- ческие знания — закончил вечерний университет марксизма-ленинизма. Как отличному летчику-методисту, за успехи в обучении молодых пилотов ему при- своено звание военного летчика третьего класса...»

**П**ОСЛЕ демобилизации из ВВС Па- вел пришел в коллектив Уктус- ского аэропорта.

— Какую технику эксплуатировали? — встретил вопросом командир авиа- подразделения Н. И. Волков.

— Летал на самолетах Як-11, Як-18, МИГ-ах. Имею третий класс. Налетал тысячу часов.

— Класс подходящий, налет прилич- ный, а вот машины у нас другие. При- дется поучиться...

— Есть! — по армейской привычке отчеканил Павел.

Первым из демобилизованных летчи- ков он сдавал экзамены. Первому всегда трудно...

— Ну, как? — встретили его товари- щи, когда он отчитался перед квалифи- кационной комиссией.

— На пять! — улыбнулся Гладышев.

И снова в небо. В первый рейс на тру- женике мирных трасс — самолете АН-2 он после проверки техники пило- тирования поднялся уже в качестве командира экипажа.

Ему доверили перевозку пассажиров, грузов. Километр за километром он изу- чал трассы местных авиалиний Сверд- ловской области. Множил свое масте- рство, помогал товарищам. Как тогда, в армии, пришлось снова быть ему и учи- телем, и воспитателем.

(Окончание на 2 стр.)

## ПЕРВЫЕ ИТОГИ



В подразделениях нашего управления начат учебный год в сети партийного просвещения. Более 265 авиарботников учатся на факультетах марксизма-ленинизма в Тюменском, Пермском, Челябинском и Свердловском подразделениях.

В помощь самостоятельно изучающим отдельные проблемы марксистско-ленинской теории в Свердловских подразделениях прочитаны лекции на темы: «Марксистско-ленинское учение о партии и его развитие в современных условиях» и «Экономиче- ские законы социализма и их использование в практике ком- мунистического строительства».

В парторганизациях управления создано 26 школ основ марксизма-ленинизма, в которых начало учиться свыше 700 коммунистов, и 25 начальных политических школ, где занима- ется около 500 человек.

В процессе подготовки к новому учебному году партийны- ми организациями подобрано более 190 пропагандистов и кон- сультантов. При кабинете политпросвещения проведено два се- минара пропагандистов.

Однако следует заметить, не всюду организованно прошли первые занятия. Переносились они в парторганизациях Челя- бинского, Пермского, первого Свердловского подразделений. Не везде еще имеется необходимая литература.

Эти недостатки следует быстрее устранить, своевременно наладить ритм партийной учебы.

## ОСТРЫЙ СИГНАЛ

## ИСКАЛИ ВЧЕРАШНИЙ ДЕНЬ...

9 октября 1965 года центральным авиацион- ным складом в адрес ремпредприятия подшипники. Нам сообщили номер квитанции, количество мест, известен был и номер рейса. По прибы- тии груза грузовая служ- ба, возглавляемая тов. Громовым, известила от- дел снабжения о достав- ке подшипников.

Однако, когда предста- витель предприятия при- был в аэропорт, выясни- лось, что груза нет. Вер- нее, получить подшипни- ки оказалось затрудни- тельным. До 19 октября злополучный груз разыс- кивали.

Телефонный разговор с тов. Громовым по этому поводу результатов не дал. Начальник грузовой службы искренне удивил- ся нашей настойчивости, мол, стоит ли беспоко- иться о таких пустяках, тем более, что деньги за утраченный груз аэро- порт выплатит.

Между тем, подшипни- ки все это время преспе- койно лежали в грузовой конторе под столом, в ногах у сотрудников гру- зовой службы и обнару- жены были случайно.

**И. ОЖИГАНОВ,**  
председатель группы содействия партгосконт- ролю ремпредприятия.

(Окончание. Начало на 1 стр.)

Многие из тех, кто летал с Павлом вторыми пилотами, сейчас стали командирами самолетов. Борис Чуров, Геннадий Ляпунов, Сергей Королев — да разве всех перечислишь! — теплым словом благодарности вспоминают они своего крылатого наставника.

В нынешнем году Гладышев стал командиром авиазвена. Забот прибавилось. К тому же он был избран в партийное бюро. Доверие товарищей открыло...

В звене ребята, как на подбор. Командиры самолетов АН-2 Николай Гризенко, Анатолий Калинин, Юрий Курашев — коммунисты, отлично летают, активно участвуют в общественной жизни коллектива. Дмитрий Мухачев — мастер парашютного спорта, крылатый химик, на счету которого десятки обработанных с воздуха гектаров пашен и лесов. Комсомольцы Сергей Князев и Равиль Юзев тоже старательно овладевают летным делом. Почти все авиаторы звена — ударники коммунистического труда.

Сам по себе успех не приходит. Его нужно завоевать. Решили легкими: будет наш коллектив коммунистическим!

— Это нужно нам доказать на деле, — сказал на одном из собраний Гладышев. — Задача ответственная. Нужно постараться — тогда успех обеспечен...

На заседаниях партийного бюро Павел не раз возвращался к этому. Разби-

рал ошибки своих товарищей, учился сам.

Как-то Павел решил проверить технику пилотирования у Равиля Юзева. Сначала летчик нормально пилотировал самолет. Но вот ухудшились метеосло-

— Мы вот сейчас шли на посадку, а ты, Равиль, не учел скорости ветра. В результате — перелет. А здесь точность нужна, понял?..

— Ясно, командир, — кивнул головой тот. — На будущее учту.

Немало помог Павел Гладышев в освоении техники пилотирования летчикам Юрию Курашеву и Алексею Спиридонову, обучал их самолетовождению по радиосредствам. И те не раз благодарили своего крылатого наставника.

Сейчас Павла беспокоят новые заботы. Ему поручили вести кружок партийной учебы у комсомольцев подразделения. Он изучит с молодыми авиаторами материалы сентябрьского Пленума ЦК КПСС, расскажет о предстоящем XXIII съезде партии...

**Б**ОЛЕЕ 5000 часов «прожил» в небе авиатор-коммунист Павел Федорович Гладышев. А впереди — новые задания, новые экзамены на летное мастерство.

Вот и сегодня в ровном ряду застыли зеленокрылые вездеходы местных авиалиний — самолеты АН-2.

— Счастливого рейса! — улыбается Павел и жмет руку рослому широколицему парню в форменном костюме авиатора. Он с нескрываемой завистью смотрит на летчика.

Его сердце тоже снова просится в полет.

Е. ЛИПОВИЧ.

# СЕРДЦЕ ПРОСИТСЯ В ПОЛЕТ

ОЧЕРК

вия, сгустилась облачность, стал парень допускать ошибки.

— Не отвлекайся, лучше ориентируйся на местности, — подсказывал в полете Гладышев. — Ты плохо контролируешь работу радиоконюса. Смотри за курсом!..

При возвращении на аэродром Павел заметил:

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

# КРЕПЧЕ ДИСЦИПЛИНА — СЛАЖЕННЕЕ ТРУД

Вся работа авиаторов Свердловского объединенного подразделения направлена на выполнение государственного плана последнего года семилетки. Добрая слава идет о летном коллективе, где командиром А. В. Никулин. Неплохо трудятся авиарботники отдела перевозок, связи, ЛЭРМ.

В службах подразделения широко развернулось соревнование за коммунистический труд. Сегодня здесь за высокое звание борются 60 коллективов, в которых насчитывается около 2000 человек. 650 авиаторов уже завоевали право называться маяками производства.

Однако, говоря о положительных делах в коллективе, нельзя не остановиться на недостатках в нашей повседневной работе, которые влияют на деятельность коллектива в целом.

До сих пор в подразделении не изжиты случаи нарушения трудовой дисциплины. Мы еще полностью не решили важную задачу по обеспечению высокой сознательной трудовой и производственной дисциплины личного состава. Не привили чувство высокой ответственности каждому работнику за порученный участок работы.

Неблагополучно обстоит дело с выполнением наставлений по летной, инженерно-авиационной службе и по правилам перевозок. Если проанализировать нарушения за последние месяцы, то в большинстве своем они имеют прямую связь с безопасностью полетов. На счету личного состава подразделения несколько случаев предпосылок к летным нарушениям. Из-за нарушений инструкции и наставления по ИАС, личной не дисциплинированности по вине работников ЛЭРМ произошло две вынужденных посадки самолетов. За 8 месяцев 1965 года в ЛЭРМ допущен 31 случай брака. В службе движения имеют место нарушения правил руководства полетами.

Основными причинами, снижающими дисциплину, являются недостаточная требовательность командно-руководящего состава, слабая воспитательная работа с личным составом и особенно с молодежью. К дисциплинарной практике редко привлекается командный состав среднего звена. Достаточно сказать, что за 8 месяцев 1965 года 15 взысканий наложено командным составом среднего звена. Из 1638 поощрений 4 объявлено командному составу среднего звена. Нарушители трудовой и производ-

венной дисциплины не всегда находят суровое осуждение в партийных и общественных организациях.

Все эти и другие причины еще мешают нам добиться улучшения трудовой и производственной дисциплины.

На заседании парткома был обсужден доклад командира подразделения П. П. Збыковского «О состоянии дисциплины и дисциплинарной практики в подразделении и о мерах по ее укреплению». Были запланированы мероприятия по улучшению воспитательной работы. В партийных организациях, ЛЭРМ, службах движения и связи, отделе перевозок в августе проведены партийные собрания с повесткой: «О состоянии трудовой и производственной дисциплины и задачи

партийной организации по ее укреплению». В июле-августе 1965 года проведены партийные собрания в первичных партийных организациях с повесткой дня: «Задачи партийной организации в обеспечении партийно-политической работы».

В августе на постоянно действующих семинарах командно-руководящего состава с докладом о формах и методах воспитательной работы выступил заместитель командира по политической части А. Н. Кобелев.

В службах проведены беседы о состоянии дисциплины и по Дисциплинарному уставу ГА. Практикуется выступление начальников служб перед личным составом с анализом состояния дисциплины и мерах по ее укреплению. Для обучения командного состава прак-

тике воспитательной работы с личным составом в ЛЭРМ создан постоянно действующий семинар командиров среднего звена, разработана и утверждена тематика этого семинара.

Безусловно, мы много сделали и делаем, но у нас еще имеются недостатки в повседневной нашей работе. Партийная организация и командование Свердловского подразделения будут и впредь улучшать все формы воспитательной работы, направленной на укрепление высокой, сознательной дисциплины наших авиарботников.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ,  
секретарь парткома  
Свердловского  
подразделения.



На днях в Свердловск для обмена опытом прибыла делегация работников промышленных предприятий Польской Народной Республики. Возглавляет делегацию заведующий отделом науки Катовицкого воеводского комитета Польской объединенной рабочей партии Станислав Скибинский. Сопровождают делегацию первый секретарь посольства ПНР в СССР Юзеф Мруз и ответственный секретарь общества польско-советской дружбы В. А. Светлов.  
На снимке: встреча в Кольцовском аэропорту гостей из братской Польской Народной Республики.

# В октябрьском номере

Октябрьский номер авиационного журнала, начиная с красочной обложки, рассказывает о трудовых делах авиации города-героя на Волге. Этот волнующий рассказ начинается интервью, взятым у командира Волгоградского подразделения Н. Редькина. «Дорожим честью своей марки» — так озаглавлен этот материал. В нем на конкретных примерах показано, как волгоградские авиаторы обеспечивают внедрение прогрессивных форм организации труда и учебно-воспитательного процесса. С момента реорганизации подразделения (объединения аэропорта, ЛЭРМ и летного подразделения) и волгоградцев не допущено ни одного летного происшествия по вине личного состава. Интересны и другие материалы, организованные выездной редакцией журнала «Гражданская авиация» в Волгограде.

Журналист А. Трошин знакомит читателей с интересными людьми — командирами летных коллективов, мастерами летного дела в корреспонденции «Кто летает на самых больших?»

Любопытна небольшая статья командира корабля ИЛ-18 В. Антипова, озаглавленная «И минута рубли бережет». Если работать четко и слаженно, то, по мнению автора, можно в среднем на час полета экономить две минуты летного времени. Свое мнение

В. Антипов подкрепляет примерами из практики экипажа.

Вертолетчикам адресованы иллюстрированный материал о новых советских вертолетах — МИ-10 и МИ-8, а также информация «Вертолет садится в море».

«Свет и тени» — так назвал свою корреспонденцию Н. Холодный, председатель местного комитета Душанбинского аэропорта, где делится опытом профсоюзной работы по руководству социалистическим соревнованием, стенной печатью.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

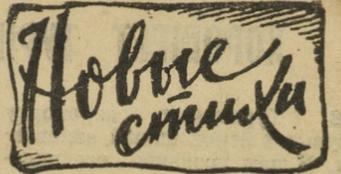
Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 15863. Заказ № 5438.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.

## Наш конкурс



### Звездное

### притяжение

Как я люблю,  
Проснувшись,  
в «бабье лето»

На зорьке,  
Босиком,  
По холодку  
Лететь стрелой  
И со всего разбега  
С обрыва броситься  
В дымящую реку.  
Мгновенье в воздухе,  
Но мысль легка,  
как ветер,

Проворная —  
Она летит вперед, —  
Ты, словно оторвался  
от планеты,  
И бесконечен будет твой  
полет.  
Как будто звезд далеких  
отражение,  
Ты видишь в необъятной  
вышине, —  
И вовсе не земное  
притяжение  
Тебя влечет к зеркальной  
глубине.

Врезаешься  
В расплавленную сталь, —  
И холод ледяной  
Сожмет тискама, —  
И брызги превращаются  
в хрусталь,  
И сердце бьет  
тугими молотками.

Но тело  
Невесомо  
и свободно,  
Уже проникло в царство  
темноты, —  
Ты каждой клеткой  
ощущаешь космос, —  
Реальностью становятся  
мечты.

А вынырнешь —  
Тебе уже знакомы,  
И холод за порогом  
темноты,  
И тайны за площадкой  
космодрома!  
А. АНСОН,  
пилот самолета ЯК-12  
Тюменского подразделения.