

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

<https://doi.org/10.26163/GIEF.2024.34.24.016>

EDN FRHCJD

УДК 338.244.2

Л.Н. Бабкина, О.В. Скотаренко

ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ОБЪЕКТОВ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

В 1941–1946 ГОДАХ

Людмила Николаевна Бабкина – профессор кафедры истории и управления персоналом Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации имени главного маршала авиации А.А. Новикова, доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург. ✉ lnbabkina_6@mail.ru
Оксана Вячеславовна Скотаренко – преподаватель кафедры военно-политической работы в войсках (силах), Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва, доктор экономических наук, доцент, г. Санкт-Петербург. ✉ ksen-13@mail.ru

***Аннотация.** В статье рассматривается содержание документов, которые были подготовлены по результатам проверки производственно-хозяйственной деятельности управлений Гражданского воздушного флота в военное и первое послевоенное время. Также приводятся документы, характеризующие недостатки процесса подготовки, качества и содержания документов в системе Главного управления ГВФ и его территориальных управлений и структурных подразделений.*

***Ключевые слова:** Главное управление; Гражданский воздушный флот; контроль, объекты, акт проверки, производственно-хозяйственная деятельность.*

L.N. Babkina, O.V. Skotarenko

ORGANIZATION OF CONTROL OVER PRODUCTION

AND ECONOMIC ACTIVITIES OF CIVIL AIR FLEET FACILITIES

IN 1941-1946

Lyudmila Babkina – Professor, the Department of History and Personnel Management, A. Novikov Saint-Petersburg State University of Civil Aviation, Doctor of Economics, Professor, St. Petersburg. ✉ lnbabkina_6@mail.ru
Oksana Skotarenko – Lecturer, the Department of Military and Political Work in Armed Forces, A. Khrulev Military Logistics Academy, Doctor of Economics, Associate Professor, St. Petersburg. ✉ ksen-13@mail.ru

***Annotation.** The article examines contents of documents issued on the basis of production and economic activities inspection conducted within Civil Air Fleet departments during the war and first post-war periods. The study provides documents showing key disadvantages of the process of preparation as well as quality and contents of documents within the General Directorate of Civil Air Fleet, its territorial departments and structural divisions thereof.*

***Keywords:** General Directorate; Civil Air Fleet; control; facilities; inspection report; production and economic activities.*

Актуальность исследования состоит в том, что в настоящее время в условиях напряженного производства необходимых

продуктов для обеспечения военных сил, в том числе средствами гражданского воздушного флота, требуется большой объем

потребления ресурсов всех видов и, соответственно, увеличения затрат на производственно-хозяйственную деятельность на предприятиях авиастроительной отрасли и в организациях гражданского воздушного флота.

Однако использование финансовых средств из расходной части государственных бюджетных всех уровней управления не может проходить бесконтрольно. Контроль как функция управления является тем средством, которое позволяет не превышать запланированные объемы потребления финансовых средств. О необходимости эффективного использования средств во всех отраслях часто говорится не только на заседаниях правительства Российской Федерации, но и указывается на совещаниях Президента нашей страны, поэтому опыт применения функции контроля в военное и первое послевоенное время в такой отрасли, как гражданская авиация, безусловно пригодится для современных руководителей в управлении затратами.

Исследование проводилось по направлению 338.012. Управление и планирование в экономике. Отрасли народного хозяйства в целом.

Новизна данного исследования заключается в полученных результатах анализа применения функции контроля на основе изучения архивных документов, ранее не опубликованных в печати, что позволяет охарактеризовать оперативность и своевременность, организационно-распорядительных методов управления и их влияние на принятие управленческих решений.

Личный вклад авторов заключается в адекватном использовании архивных документов, содержащих оперативные управленческие решения по применению функции контроля для различных видов производственно-хозяйственной деятельности и полученных результатов анализа этой деятельности в отрасли гражданской авиации.

Следует отметить, что важнейшей функцией управления в любой системе управления, в том числе и в Главном управлении Гражданского воздушного флота, в период Великой Отечественной Войны 1941–1945 годов и первые послевоенные годы во время восстановления народного хозяйства является контроль. Эту функцию управления следует, на наш взгляд, рассматривать как средство принуждения и приведения объекта управления (процесса) в заранее запланированное состояние, особенно в военное время. Поэтому контроль приобрел исключительное значение, поскольку относится ко всем процессам или сферам управленческой деятельности, таким как строительство, эксплуатация аэропортов и воздушных трасс в целом, использование, документооборот в системе управления, жилищно-бытовые условия эвакуированных семей сотрудников ГВФ.

Так, например, о результатах контроля можно судить по содержанию служебного письма № 01-88-1013 августа 1941 года начальника Главного управления ГВФ генерал-майора авиации В.С. Молокова, которое было отправлено заместителю народного комиссара внутренних дел Союза ССР комдиву В.В. Чернышеву¹. В письме указано, что распоряжение, направленное начальнику строительства объекта 204 тов. Умову об обеспечении нормальной эксплуатации порта, не только не выполняется, но наоборот, всячески тормозится, а именно:

- овощехранилище не только не закончено, но и работы преступно затягиваются, так, например, 11 августа бетонирование третьей части было сорвано из-за отсутствия своевременной присылки рабочих;

- материалы, оборудование, катки грейдера и транспорт, необходимые для эксплуатации, вывозятся, и порт остается в эксплуатационном отношении безоружным;

¹ Наставление по производству полетов гражданской авиации СССР (НПП ГА – 51), утв. приказом начальника Главного управления Гражданского воздушного флота СССР от 12.09.1951 г. № 208 //

Историко-информационный портал международного общественного движения «Аэронавигация без границ». URL: <https://ovdrf.ru:3000/userfiles/files/НППГА-51.pdf> (дата обращения: 15.04.2024).

- сам тов. Умов вместе со своим аппаратом перебрался с территории порта в городок писателей, оставив на произвол судьбы отдельных работников, которыми никто не руководит.

В виду изложенного В.С. Молоков просит В.В. Чернышева назначить его ответственным представителем для сдачи всех сооружений и окончания работ по овощехранилищу, котельной, гаража, передачи материалов, оборудования и транспорта. От Аэрофлота В.С. Молоковым назначена комиссия под председательством бригадного интенданта тов. К.И. Звездина и состоящая из членов: главного инженера тов. С.Х. Файна и начальника технического отдела тов. Дмитриева [1].

О распоряжении В.В. Чернышева В.С. Молоков просит его уведомить.

О необходимости и результатах проведения внутриведомственного контроля можно судить по проекту Постановления Государственного комитета обороны о мероприятиях по улучшению работы воздушной трассы «Москва – Красноярск – Уэлькаль», подготовленному Берия, Новиковым, Астаховым и Головановым, направленному И.В. Сталину и послужившему основой для Постановлений Государственного комитета обороны № 4828 с.е. от 22 декабря 1943 года.

Кроме того, все написавшие проект этого Постановления должны были до 28 декабря 1944 года разработать проект Решения ГОКО по обеспечению авиационным горючим школ, училищ и запасных частей Военно-воздушных сил Красной Армии, авиации дальнего действия, Военно-воздушных сил Военно-морского флота и Гражданского воздушного флота, исходя из задачи подготовки летчиков.

На наш взгляд, следует обратить внимание, что контроль как функция управления осуществляется не только по отношению к сферам деятельности, но и непосредственно к деятельности самого аппарата Главного управления ГВФ, а именно к оформлению необходимой документации.

Так, в Приказе № 087-45 от 18 декабря 1942 года, предназначенном для начальников управлений и отделов Главного управления Гражданского воздушного флота,

указывается на отсутствие требовательности каждого начальника и другого должностного лица к своим подчиненным, на личную недисциплинированность непосредственного исполнителя, неудовлетворительную работу над собой для повышения своих знаний, для изучения дела по своим должностным обязанностям, что является основной причиной неграмотности и большого брака в работе каждого управления и отдела [2]. Поскольку такое положение признано далее нетерпимым, Ф.А. Астаховым в этом приказе предложено:

1. Начальникам управлений, отделов и другим должностным лицам задание исполнителям ставить ясно и конкретно с обязательной проверкой (то есть, выражаясь современным языком – контролем), что задание ими понято. Основные вопросы записать в рабочей книге.

2. Получивший задание должен серьезно его уяснить, выделить главные вопросы, подобрать нужный материал и внимательно составить ясный исчерпывающий документ, изложив его понятным почерком на бумаге. После просмотра его соответствующим начальником отдавать в печать на машинку.

3. Всем начальникам управлений и отделов немедленно проверить (иначе, проконтролировать) в своих управлениях неисполненные задания и в течение двух суток выполнить. В дальнейшем установленных сроков не нарушать.

4. От начальников управлений, отделов и других должностных лиц требуется быстрее наведение порядка в этом деле, так как от своевременного и ясного выполнения задания зависит качество работы авиачастей действующей армии и тыла. Своевременное и ясное указание авиачастям не потребует в дальнейшем запросов по разъяснению уточнения, соответственно не будет загружена и связь.

5. Лиц, нерадиво относящихся к своим обязанностям, не изучающих свое дело, а тем более не выполняющих в срок данное задание, привлекать к суровой ответственности вплоть до снятия с должности и предания суду.

6. Это указание довести до сведения и исполнения всего личного состава, кроме

обслуживающего.

Государственным комитетом обороны было принято Постановление № 3468 от 31 мая 1943 года, подписанное Председателем Государственного комитета обороны И.В. Сталиным и имеющее подпись начальника ГУ ГВФ Ф.А. Астахова [2, с. 121].

Согласно этому Постановлению, необходимо было обязать соответствующие управления ГУ ГВФ поставить для Красноярской воздушной трассы оборудование, материалы, автотранспорт и гужевого транспорт, горюче-смазочные материалы и продовольствие для вольнонаемных и строительных рабочих в количествах и сроках, согласно приложениям №№ 1–7, 9–14, 16 и 17. Освободить от мобилизации и призыва в Красную Армию 400 человек вольнонаемного состава авиаполков и баз Красноярской воздушной трассы.

Возложить контроль за выполнение Постановления № 3468 от 31 мая 1943 года на Наркомат государственного контроля СССР.

Содержание докладной записки члена комиссии Главного управления Гражданского воздушного флота И. Сазонова от 16 декабря 1941 года на имя начальника Главного управления ГВФ генерал-майора авиации В.С. Молокова о размещении работников Главного управления ГВФ и членов их семей, эвакуированных в город Казань, эвакуированных семей работников отдельных подразделений ГВФ на территории Татарской и Марийской Республик, показывает наличие внутриведомственного контроля бытовых условий эвакуированных и выявленные недостатки.

Приведем цитату из этого документа: «Так, несмотря на трудности, испытываемые при расселении, все жилищные условия наших работников, эвакуированных в город Казань – удовлетворительные, большинство из них, а в особенности семейные и многосемейные даже при теперешнем положении имеют отдельные комнаты, а некоторые даже по 1,5 и 2 комнаты. Часть работников имеют здесь жилплощадь лучшую, чем имели в Москве. По сравнению же с эвакуированными других организаций жилищные и бытовые условия наших

работников – вполне удовлетворительные» [ЦГА народного хозяйства СССР, № 9527-1-1726].

Однако в этом же документе отмечено, что Управление делами Главного управления ГВФ бытовыми вопросами эвакуированных сотрудников и их семей занимается недостаточно, в частности, жилищными вопросами до сих пор не занимается вовсе.

Из поступающих писем в адрес Главного управления ГВФ видны недостатки:

- большой процент эвакуированных семей, особенно из Украинского управления, до сих пор не имеют аттестатов, денег на пропитание и приобретение зимних вещей, особенно для детей;

- многие семьи, не получая денежных средств и до сих пор не зная, где найти своих мужей, находятся в очень тяжелом материальном положении, особенно многосемейные;

- связь этих семей с подразделениями в достаточной степени не налажена, а начальники подразделений, как правило, на их запросы не отвечают. Есть основания предполагать, что в этих подразделениях никто вопросам обеспечения эвакуированных семей необходимыми средствами для жизни не занимается.

В конце докладной записки высказано мнение, что Комиссию по эвакуации Главного управления ГВФ, созданную приказом В.С. Молокова, можно упразднить. Вопрос обеспечения жилищными условиями сотрудников Главного управления ГВФ в городе Казани поручить Управлению делами ГВФ. По вопросу обеспечения эвакуированных семей подразделений ГВФ И. Сазонов считает, что В.С. Молокову необходимо дать указания начальникам эвакуированных подразделений ГВФ о выделении специального работника для постоянной связи с эвакуированными семьями работников данного подразделения.

Особому внутриведомственному контролю подлежало наличие самолетного парка Главного управления Гражданского воздушного флота, о чем свидетельствует, во-первых, такой документ, как «Сводная таблица наличия самолетного парка по

Главному управлению ГВФ на 20 декабря 1941 года», составленная начальником эксплуатационного управления ГУ ГВФ Н.А. Захаровым, ее третий экземпляр был направлен В.С. Молокову. Так, в особых авиагруппах находилось 939 самолетов различных типов, из них исправных 768 единиц (81,79%), неисправных 171 единица (18,21%). В эксплуатационных подразделениях находился 681 самолет, из них исправных 494 единицы (72,54%), неисправных 187 единиц (27,46%). В учебно-тренировочных подразделениях находилось на 1 ноября 1941 года 1130 самолетов, из них исправных было 950 единиц (84,07%), а неисправных 180 единиц (15,93%). Всего в наличии было 2750 самолетов 34 типов, из них исправных 2212 единиц (80,44%) и неисправных 538 единиц (19,56%).

Во-вторых, 24 декабря 1941 года главному контролеру Народного комиссариата государственного контроля Логунову был направлен документ «Справка о распределении самолетов ПС-84 на 7–10 декабря 1941 года и самолетов Г-2 на 1 декабря 1941 года», подготовленный начальником эксплуатационного управления Главного управления ГВФ П. Сныткиным, в котором было указано, что из 78 исправных самолетов и 36 неисправных, 54 исправных самолета ПС-84 и 27 неисправных самолетов базировались в Московской авиагруппе, в которую входили 1. Москва, 2. Куйбышев, 3. Хвойное и Кушеверы, 4. Молотов, Свердловск и Ташкент (неисправные самолеты и на смене моторов в ремонтных базах), 5. перегоночная группа А. Новикова. В остальных подразделениях: в Киевской авиагруппе, в управлении магистрали «Москва – Иркутск», в Летном центре (Новосибирск), в Карельской авиагруппе (Архангельск), в Черноморском отряде (Краснодар), в Северной авиагруппе (Ленинград – Вологда), на линии «Хами – Ата» (Китай), в Юго-Западной авиагруппе (Юго-Западный фронт),

в Дальне-Восточном управлении, на строительстве линии «Красноярск – Уэллен» всего находилось 24 самолета исправных и 9 неисправных.

По наличию самолетов типа Г-2 было указано, что 26 исправных самолетов и 6 неисправных базировались в 10 местах: Московской авиагруппе, Туркменском, Узбекском и Казахском управлениях, в Восточно-Сибирском и Дальне-Восточном управлениях, в Юго-Западной, Киевской и Карельской авиагруппах и на строительстве линии «Красноярск – Уэллен».

18 декабря 1945 года за подписью заместителя начальника ГУ ГВФ Гвардии генерал-майора авиации П.Е. Тимашева были даны объяснения по акту комиссии Народного комиссариата госконтроля по проверке².

Во-первых, о невыполнении плана и недостаточно высоком использовании самолетного парка. Основными причинами невыполнения плана эксплуатационной работы и недостаточно высокого использования самолетного парка за 9 месяцев 1945 года являлись следующие:

1. Необеспеченность утвержденного Правительством плана соответствующими лимитами на авиагорючее в период летней навигации в августе и сентябре. В 3 квартале 1945 года потребность ГВФ в авиагорючем была удовлетворена на 79,5%, поскольку фактически было получено 20,2 тысячи тонн горючего при потребности в 25,4 тысячи тонн. В результате недостатка горючего работа по обслуживанию народного хозяйства в период августа и сентября заметно уменьшилась по сравнению с предыдущими летними месяцами. В июне налет составил 85,8 тысяч часов, в июле 89,6 тыс. часов, в августе 68,0 тыс. часов и в сентябре 70,0 тыс. часов (что на 31,76% и 28% соответственно меньше, чем в июле). В этом документе отмечается также, что наиболее остро недостаток горючего ощущался в Украинском, Азербайджанском и Северном управлениях ГВФ, в которых

² Летчики особого назначения: тактика воздушного боя // Парламентская газета: издание Федерального собрания Российской Федерации, 13.11.2014. URL:

<https://www.pnp.ru/archive/2014/11/13/lyotchiki-oso-bogo-naznacheniya-taktika-vozdushnogo-boya.html> (дата обращения: 20.04.2024).

налет уменьшился почти в два раза по сравнению с июлем текущего года. Недостаток горючего значительно снизил интенсивность использования парка, и средний налет часов на один исправный самолет по всем типам составил в июне и июле 69 и 67 тыс. часов, соответственно, а в августе и сентябре 49 и 50 тыс. часов соответственно (что на 40,8% и 38% соответственно меньше, чем в июне). В 3 квартале 1945 года ГВФ при обеспеченности горючим перевыполнил установленный план, так как невыполнение за 9 месяцев составило всего 3,1 млн тонно-километров или 4,2% плана.

2. Ухудшение качества самолетов Ли-2 и особенно моторов АШ-62, выпускаемых промышленностью. Согласно предъявленным Главным управлением ГВФ техническим требованиям, Народному комиссариату авиационной промышленности (НКАПу) необходимо было устранить более 100 отдельных дефектов. Завод НКАП № 84 с августа 1945 года приостановил выпуск новых самолетов и занялся устранением выявленных дефектов, поэтому план поставки новых самолетов для ГВФ невыполнен (в 4,83 раза или на 383, 76%) и с августа по декабрь получено 29 самолетов вместо 140 по плану ГКО.

Лимитируют использование самолетов Ли-2 такие факторы, вызывающие большие простои самолетов, как: а) недостаток запасных частей и агрегатов (колес, покрышек, винтов, магнето) в промежуточных аэропортах ГВФ; б) дефекты моторов АШ-62. В среднем за 9 месяцев каждый исправный самолет Ли-2 налетал по 597 часов вместо 684 часов по плану (то есть на 14,57% меньше) и использовался менее интенсивно, чем самолеты С-47, средний налет на которых составил за 9 месяцев по 800 часов на один исправный самолет (то есть на 34% больше, чем Ли-2). Кроме того, получаемые от промышленности самолеты По-2 в эксплуатации крайне нерентабельны и непригодны в таких районах, как Север и Дальний Восток. Получаемые самолеты переделываются на ремонтных базах ГВФ под лимузины, что вызывает большие простои и снижает сред-

ний налет на один самолет. В 1945 году в ремонтных базах ГВФ всего переделано 268 самолетов По-2.

3. Недостаток средств механизации и технического оснащения в аэропортах ГВФ, особенно в освобожденных районах. В ряде аэропортов ГВФ, таких как Харьков, Одесса, Киев, Ростов, Симферополь, Минск, Адлер, наземное хозяйство в период оккупации было полностью разрушено, и в первое послевоенное время существовал большой недостаток основных средств механизации (бензоаправщиков, стартеров, автотранспорта), что вызывало задержки в обслуживании и простои самолетного парка.

Во-вторых, об организации движения грузовых и пассажирских самолетов. Условия военного времени, создавшие исключительно большую потребность в срочных перевозках пассажиров и грузов, заставили ГУ ГВФ изменить ранее существовавший порядок движения на воздушных линиях ГВФ. Планировать заранее направления перевозок, как в период войны, так и в первые послевоенные месяцы не представлялось возможным, так как правительственные решения по перевозкам и заявки военного командования и наркоматов поступали непрерывно в течение всего 1945 года, и направления грузопотоков постоянно изменялись.

В-третьих, об использовании коммерческой грузоподъемности самолетов. Средняя коммерческая нагрузка составила в I и во II кварталах по 82,6%, в III квартале 88,2%, за 9 месяцев в среднем 86,3%.

В результате проведенных экономическим управлением ГУ ГВФ мероприятий, загрузка основных типов самолетов за период с мая по сентябрь значительно увеличилась. Так, тоннокилометраж в один час полета на самолетах С-47 увеличился с 450 тн/км в июне до 510 тн/км в сентябре, на самолетах Ли-2с 341 тн/км в мае до 382 тн/км в сентябре, и на самолетах По-2 с 12,7 тн/км в мае до 13,7 тн/км в сентябре.

Объясняется, что самолеты 19 полка ГВФ обслуживали только специальные задания и перелеты по доставке членов правительства, высшего военного командова-

ния, послов, дипломатических представителей и имели загрузку за 9 месяцев в среднем 1922 кг. Коммерческая нагрузка самолетов снижалась и за счет горючего, поскольку ставились задачи обеспечения безопасности, быстрой и удобной доставки ответственных пассажиров. Самолеты совершали беспосадочные перелеты на 2000 и более километров. Для доставки одного или небольшой группы представителей по заданиям Правительства самолеты посылались с загрузкой в одну сторону.

В уточнениях по отдельным замечаниям в акте в части эксплуатации объясняется, что совершенно правильно отмечены актом недостатки: в отсутствии регулярности движения на авиалиниях, учете и контроле за движением самолетов.

6 марта 1946 года в адрес начальника Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР Ф.А. Астахова было направлено письмо за подписью исполняющего обязанности народного комиссара Государственного контроля Союза ССР В. Попова (исходящий № 216 с) «О результатах проверки производственно-хозяйственной деятельности Гражданского воздушного флота»³.

Так, в результате проверки производственно-хозяйственной деятельности Главного управления ГВФ при Совете народных комиссаров Союза ССР и его территориальных управлений было установлено:

- в январе-сентябре 1945 года при наличии самолетного парка в количестве 1173 единиц для обслуживания народного хозяйства не было организовано регулярного движения пассажирских и грузовых самолетов на союзных и местных воздушных линиях;

- основная часть плана по эксплуатации самолетного парка выполнялась летными подразделениями вне всякого расписания, бессистемно, путем эпизодических рейсов по усмотрению начальников территориальных управлений и аэропортов. Утверждаемое ежеквартальное расписание

движения самолетов не предусматривало выполнение полного объема плана грузоперевозок и налета часов, а реальное выполнение этого расписания из-за нерегулярности рейсов соответствовало лишь 15–20% плана;

- наиболее серьезным недостатком в практической работе подразделений Аэрофлота являлась большая аварийность. Большая часть летных происшествий (69%) произошла по причинам плохой организации летной службы, небрежной подготовки материальной части техническим составом, недостаточной квалификации, недисциплинированности летного состава. Наставление по летной службе ГВФ, изданное еще в 1935 году, до настоящего времени не переиздано, а старое утеряно летными подразделениями во время войны. Отсутствие наставления по летной службе и необходимой требовательности привело к тому, что подготовка экипажей к полетам в аэропортах и отрядах производилась плохо;

- начальники и старшие инженеры подразделений, как правило, не проверяют правильность ведения технической документации и не знают действительного состояния материальной части;

- контроль за одномоторными самолетами в полете совершенно отсутствует, так как барографы на них не устанавливаются, и в результате в первом полугодии в подразделениях участились случаи нарушения летной дисциплины;

- Главное управление ГВФ не приняло достаточных мер к сокращению аварийности в подразделениях ГВФ и не только не вело последовательной, настойчивой борьбы с аварийностью, но и своим формальным отношением к материалам летных происшествий смягчало остроту вопроса;

- анализы летных происшествий издаются ГУ ГВФ несвоевременно и личным составом не изучаются. Анализ происшествий за 1944 год в течение 5 месяцев находился на просмотре у руководства, был

³ Наркомы Великой Победы. М.: Изд-во «Историческая литература», 2023. 672 с.

возвращен в летную инспекцию в июле 1945 года и не издан в связи с утратой актуальности. Анализ летных происшествий за первое полугодие 1945 года был подписан руководством ГУ ГВФ лишь 9 октября;

- надлежащее обслуживание пассажиров в аэропортах гражданского воздушного флота не организовано;

- планирование самолетов в рейсы и их загрузка производится без создания удобств для пассажиров;

- работники отдела перевозок аэропорта безучастно, грубо и вызывающе относятся к пассажирам;

- расхлябанность летного состава, грубое нарушение дисциплины и несоблюдение элементарных правил, гарантирующих безопасность полета, приводили в отдельных случаях к тому, что пассажиры, видя такое положение, отказывались продолжать полет и возвращали билеты;

- структура центрального аппарата ГУ ГВФ не обеспечивает организации правильной деятельности отраслевых и территориальных управлений;

- не произведена реорганизация центрального аппарата ГУ ГВФ со времени выделения ГВФ из системы Военно-воздушных сил Красной Армии и подчинения его Совнаркому Союза ССР, хотя прошел год;

- управлением кадров ГВФ производилась замена старых и опытных руководящих кадров людьми без необходимых деловых качеств.

На основании установленных проверкой фактов, Народный комиссариат государственного контроля Союза ССР предложил:

1. Установить регулярное движение тяжелых самолетов на союзных линиях и легких самолетов (почтовые, рейсовые) на местных линиях, снизив количество эпизодических рейсов.

2. Разработать мероприятия, обеспечивающие безопасность полета и снижение аварийности.

3. Обязать начальников территориальных управлений и аэропортов: а) улучшить обслуживание пассажиров, создать удобства, предусмотрев выделение для этой

цели необходимых средств, автотранспорта, помещений; б) строго соблюдать своевременное выполнение регламентных работ и тщательно вести учетную техническую документацию материальной части; в) исключить всякую возможность выпуска самолетов в воздух с не устраненными на земле дефектами материальной части.

4. Обеспечить выполнение Положения об инспекторах авиационной службы в части их материальной и административной независимости от подконтрольных подразделений.

25 апреля 1946 года начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР маршал авиации Ф.А. Астахов направил соответствующий документ в адрес министра Государственного контроля Союза ССР Л.З. Мехлиса, в котором докладывает об исполнении предложений Министерства Госконтроля Союза ССР об устранении отмеченных проверкой недостатков работы. В 1945 году был выполнен 81% всех перевозок (по общему тоннажу) по обслуживанию народного хозяйства и 19% по исполнению заданий военного командования по обслуживанию фронта. Утвержденный Правительством на 1945 год объемный план авиаперевозок по общему тоннажу выполнен на 102,3%, по перевозке пассажиров на 104,1%, грузов на 105,4% и почты на 100,3%. По сравнению с 1944 годом объем перевозок увеличился в два раза, с 51,2 до 102,3 млн тонно-километров, пассажирские перевозки увеличились на 86,8%, перевозки грузов на 43,1%, и почты на 110,6%.

В течение 1945 года было вынесено 996 специальных Постановлений ГОКО и Совнаркома Союза ССР об авиаперевозках, по которым план был выполнен на 109,8%, что составило 26,6% от общего плана авиаперевозок.

Работа транспортной авиации ГВФ в 1945 году была сосредоточена на перевозках: а) людей и грузов для оборонной промышленности, производящей военное вооружение, боеприпасы, машины и оборудование; б) продукции и грузов матери-

ально-технического снабжения для предприятий, добывающих серу, золото, слюду, редкие металлы и другие виды сырья в бездорожных районах; в) пассажиров и грузов для восстанавливаемой промышленности, транспорта и сельского хозяйства районов, пострадавших от немецкой оккупации; г) демобилизованных бойцов и офицеров Красной Армии в бездорожных районах Союза ССР.

Основными причинами, лимитировавшими в 1945 году эксплуатационную деятельность и влиявшими на регулярность движения самолетов на союзных и местных воздушных линиях, являлись: а) недостаточная организованность работы управлений и отделов внутри центрального аппарата Главного управления ГВФ; б) недостатки авиагорючего в период летней навигации; в) недостаток новых моторов АШ-62 и Пратт Уитней и запасных частей для их ремонта, что явилось причиной большого простоя парка в ремонте; г) недостаточная обеспеченность ряда важнейших аэропортов средствами механизации и заправки, что задерживало своевременный выпуск рейсовых самолетов в период наиболее интенсивного движения; д) обеспечение выполнения срочных заданий по доставке пассажиров и грузов по распоряжениям Правительства и Министерств Союза ССР.

Для борьбы с предпосылками к летным происшествиям и с летными происшествиями в 1945 году и в I квартале 1946 года Главным управлением ГВФ проводились следующие мероприятия:

1. Инспекторские проверки частей, подразделений, аэропортов и отдельных служб ГВФ.

2. Проверка техники пилотирования пилотов для определения их квалификации и умения производить грамотные полеты как в простых, так и в сложных метеоусловиях с эффективным использованием средств радиосвязи.

3. Издавались бюллетени по характерным летным и нелетным происшествиям для изучения их летным и инженерно-техническим составом в количестве 4 штук в 1945 году.

4. Разработаны и утверждены Приказом № 142 от 27 ноября 1945 года схемы пробивания самолетами облачности, что обеспечивало безопасность полета в сложных метеоусловиях.

5. Политорганами, партийными, комсомольскими и профсоюзными организациями проводились мероприятия среди личного состава, направленные на укрепление дисциплины, порядка и организованности, высококачественную и рентабельную работу подразделений. Проводились также административные меры воздействия на недисциплинированных членов экипажей, допускавших выпивки в полете, воздушное хулиганство и другие нарушения, порождавшие летные и нелетные происшествия.

6. Приказом № 130 от 19 апреля 1946 года с 5 мая упразднилось непосредственное нахождение инспекторов авиационной службы при территориальных управлениях ГВФ и в аэропортах. Освобождавшиеся инспекторы этой службы включались в штат Летной инспекции ГУ ГВФ, что обеспечивало контроль организации летной работы на воздушных линиях и проверку летного состава в полете.

7. Издан Приказ № 052 от 16 апреля 1946 года с анализом аварийности за 1945 год и конкретными мероприятиями по ликвидации летных и нелетных происшествий.

8. Приказом № 233 от 20 ноября 1945 года введена инструкция по эшелонированию полетов самолетов по высотам, что имело особое значение для безопасности полетов в связи с повышенной интенсивностью движения на магистральных воздушных линиях в 1946 году.

9. В штаты управлений, отрядов и аэропортов введены должности заместителей начальников управлений и командиров отрядов по летной службе. Приказами № 50 от 15 февраля и № 93 от 19 марта 1946 года утверждены Положения об их правах и обязанностях.

10. Разработаны и применялись программы по вводу в строй молодых пилотов на самолетах По-2, метеорологической подготовке летного, диспетчерского и ру-

ководящего состава и ввода в строй командиров кораблей самолета Ю-52.

11. С августа 1945 года по март 1946 года в целях повышения надежности работы средств связи и радионавигации на воздушных линиях дополнительно к действующим радиосредствам установлены радиопеленгаторы, командные станции, приводные радиостанции для ориентировки в полете и выхода на аэродром, радиостанции для связи между аэропортами и радиостанции для связи с самолетами.

12. Разработаны и введены в действие четыре регламента работы средств радионавигации и связи с самолетами по некоторым воздушным линиям из Москвы в города СССР и зарубежные столицы, которые содержали все необходимые данные о позывных, частотах и координатах радиосредств ГВФ, их открытия и закрытия.

13. Разработаны и введены в действие инструкции бортрадисту и радиопеленгаторщику по обслуживанию самолета в полете.

14. В первом квартале 1946 года проведены следующие сборы: главных инженеров управлений и старших инженеров отдельных отрядов в Москве; заместителей командиров транспортных отрядов и начальников аэропортов по летной службе в Летном центре и Московском аэропорту; заместителей отрядов спецприменений по летной службе в УТО Азербайджанского управления; сборы с работниками гидрометеослужбы по вопросу улучшения метеослужбы ГВФ; по переподготовке штурманов; работников службы перевозок в шести подразделениях ГВФ.

Устранялись недостатки в организации инженерно-авиационной службы (ИАС) ГУ ГВФ, отмеченные в материалах обследования Министерства государственного контроля Союза ССР. В конце 1945 года возбуждено ходатайство перед Правительством Союза ССР об изменении

структуры, штатов и оплаты личного состава центрального аппарата и местных управлений Гражданского воздушного флота.

Начальник ГУ ГВФ при Совете Министров маршал авиации Ф.А. Астахов направил министру Госконтроля СССР Л.З. Мехлису письмо, в котором:

1. Предоставил сведения о наличии радио-электрооборудования, полученного через Министерство внешней торговли по ленд-лизу для оборудования воздушной трассы «Красноярск – Уэлькаль» и для оборудования других воздушных трасс ГВФ.

2. Доложил, что в соответствии с решениями Правительства по строительству воздушной трассы «Красноярск – Уэлькаль» им был утвержден план распределения и ввода в действие оборудования, который в основном выполнен.

3. Обосновал, что, в связи с окончанием перегонки самолетов из США, часть радио-электрооборудования оказалась на трассе излишней, и поэтому было принято решение использовать это оборудование для усиления радионавигационных средств на других воздушных трассах ГВФ, учитывая крайнюю устарелость имеющегося радиооборудования и недостаточное его количество.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что как в период Великой Отечественной войны, так и в первое послевоенное время производственно-хозяйственная деятельность подвергалась тщательному и всестороннему финансовому контролю. Это особенно важно для обеспечения процесса восстановления народного хозяйства страны в целом и его отдельных отраслей на всей обширной территории страны, в частности, для обеспечения финансовыми ресурсами освобожденных от оккупации районов с полностью разрушенной экономикой.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Липин А.В.* Штурманская служба гражданской авиации от взлета до посадки. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации имени главного маршала авиации А.А. Новикова, 2016. 153 с.

2. *Сталин И.В.* Сочинения. Т. 18. Тверь: Информ.-издат. центр «Союз», 2006. 397 с.