

УДК 94(571.1):656.7 “1985/1990”

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ
В УСЛОВИЯХ ПЕРЕСТРОЙКИ: ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ
И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ**

Т. А. Сычева

**THE BASIC DIRECTIONS OF AVIATION ENTERPRISES' WORK IN WESTERN SIBERIA UNDER
THE CONDITIONS OF THE PERESTROIKA: PLANNED TARGETS AND FLIGHT SAFETY**

T. A. Sycheva

В статье анализируются основные направления деятельности авиапредприятий Западно-Сибирского управления Гражданской авиации в второй половине 1980-х годов. Выявляются причины и содержания негативных тенденций, как снижение показателей выполнения работ, и снижение уровня безопасности полетов.

The paper analyzes the main activities of the West Siberian airlines of the Civil Aviation authorities in the second half of the 1980s. The causes of negative trends, such as the decline in work performance and lowering of flight safety, are identified.

Ключевые слова: работы по применению авиации в народном хозяйстве, грузоперевозки, пассажироперевозки, безопасность полетов.

Keywords: works on the use of aviation in economy, transportation, passenger air transportation, flight safety.

Вторая половина 1980-х годов внесла существенные изменения в систему планирования и организации авиауслуг. Западно-Сибирское управление гражданской авиации (ЗСУ ГА) выполняло работы по основным направлениям применения авиации в народном хозяйстве (ПАНХ), однако заметной тенденцией начавшейся в первой половине 1980-х годов (и продолжившейся вплоть до нач. 1990-х гг.) стало их значительное сокращение по сравнению с сер. 1960-х – второй пол. 1970-х г. Сокращение было вызвано рядом показателей, среди которых: износ техники, сокращение финансирования, нехватка топлива и сокращение потребности в работах ПАНХ выполняемых авиапредприятиями ЗСУ ГА.

Так к 1985 г. работы ПАНХ выглядели следующим образом (таблица 1).

Таблица 1
Работы ПАНХ, выполняемые ЗСУ ГА к 1985 г. [1]

<i>Вид работ</i>	<i>Объем</i>
АХР, в т. ч.:	33145
Борьба в вредителями и болезнями растений	
Борьба с сорной растительностью	
Внесение минеральных удобрений	
Лесоавиационные	23863
Аэрофотосъемка	22131
Обслуживание народного хозяйства, в т. ч.:	
Геология	263958
Газовая промышленность	27921
Нефтяная промышленность	248016
Строительство предприятий	2709
Геодезия и картография	10032
Прочие организации	98291
Санавиация	14774
Всего:	744840

По показателю санавиации происходила перевозка врачей, больных, медицинских грузов.

Снижение большинства показателей ПАНХ было вызвано рядом причин, среди которых внедрение в сельское хозяйство новых способов обработки земли, применение новых способов несения химических препаратов и удобрений наземным способом, а так же значительное удорожание стоимости авиауслуг в сельском хозяйстве. Таким образом, к середине 1980-х годов наступает этап ПАНХ, связанный со снижением эффективности и объемов работ, выполняемых ЗСУ ГА в отраслях народного хозяйства.

Данная тенденция сохраняется на протяжении второй половины 1980-х годов. Переход к новой системе финансовых отношений поставил перед руководством ЗСУ ГА задачу поиска способов повышения эффективности работы авиапредприятий Управления. Как результат были пересмотрены основные виды услуг, оказываемых населению и приносящие наибольшую финансовую выгоду. В результате анализа эффективности руководство ЗСУ ГА сделало ставку на расширение географии полетов, увеличение грузо- и пассажирооборота и снижение показателей по авиахимработам (АХР). АХР за вторую половину 1980-х г. сократились с 2460,4 тыс. га. в 1985 г. до 889,1 тыс. га. в 1988 г. и ноль в 1990 г. [2] основной причиной снижения данных показателей стал отказ хозяйств от заявок из-за повышения тарифов на АХР в среднем в 2 раза, а так же из-за внедрения новых химических препаратов произошел естественный процесс сокращения вредителей и болезней растений. Выросла борьба с сорняками, а удельный вес внесения минеральных удобрений – сократился. На снижение норм производительности полетов по АХР повлияло увеличение нормы расхода химикатов, увеличение расстояний полета до обрабатываемых участков, а так как полет оплачивали заказчика (а не как раньше за счет государства), то рентабельность для заказчика падала, а следовательно происходило сокращение востребованности на АХР. По отдельным

заказчикам самим авиапредприятиям ЗСУ ГА было не выгодно. Например, обработка земель в Брянской области требовала использования как минимум 20 самолетов, совокупное время перелета составило бы 766 часов, а перелет авиапредприятия выполняют за свой счет, что так же удорожает стоимость услуг.

Уровень организации АХР к концу 1980-х г. в ЗСУ ГА не соответствовал возросшим требованиям к

коллективам, перешедшим на новые условия хозяйствования, что приводило к неэффективности использования самолетно-вертолетного парка.

Переход на новые условия хозяйствования, заставил авиапредприятия ЗСУ ГА изыскивать способы повышения коммерческой эффективности, путем отказа или сокращения от нерентабельных работ.

Таблица 2

Работы ПАНХ, выполняемые авиапредприятиями ЗСУ ГА в 1990 г. [3]

<i>Налет часов</i>	<i>Газовая промышленность</i>	<i>Нефтяная промышленность</i>	<i>Строительство</i>	<i>Энергетика</i>	<i>Аэротосьемка</i>	<i>Санавиация</i>	<i>Прочие предприятия</i>	<i>Всего</i>
329495	26521	166665	4986	16048	14364	17862	112007	687948

Анализ данных показывает, что в результате проведенных изменений, значительно трансформировалась структура услуг, оказываемых ЗСУ ГА. Обработка площадей по АХР за годы 12 пятилетки к 1990 г. было сведена к нулю. Работы по геологии, аэрофото-съемкам сократились до минимума, были годы, когда заказов на данные услуги вовсе не было. Услуги в отраслях газовой и нефтяной промышленности подверглись незначительным изменениям и остались, в среднем, на прежнем уровне. Услуги по санитарной авиации так же были сокращены. Во многом такая ситуация была вызвана падением спроса на данный вид услуги из-за его высокой затратности, а особенно по санавиации – отсутствие какой-либо материальной выгоды. В условиях перехода на хозрасчет выполнение такого вида работ было экономически неэффективным.

На 15 % сократилась перевозка почты, а количество рейсов, в том числе и коммерческих выросло и составляло до 12 – 13 тыс. в месяц, что было вызвано возросшим пассажиропотоком, который значительно увеличился и стал составлять до 1 млн чел. в месяц [4], в то время как в 1985 г. составлял в среднем 5,5 млн в год [5]. Выросла и коммерческая загрузка рейсов, тонно-километраж доходил до 100 тыс. в месяц [6]. Анализ данных позволяет говорить о падении ряда показателей по работам ПАНХ в годы двенадцатой пятилетки, однако значительный рост происходил по пассажиро-перевозкам.

Таким образом, по работам ПАНХ, производимых авиапредприятиями ЗСУ ГА на протяжении 1980-х годов положение с выполнением авиахимработ продолжало ухудшаться. Проведенный анализ статистической информации позволяет говорить о том, что авиапредприятия ЗСУ ГА внесли существенный вклад в развитие отдельных отраслей народного хозяйства, оказывая помощь в обработке земель, санавиации, геолого-, газо-, нефте- разведочных работах и доставке бригад к местам ведения строительства и добычи полезных ископаемых, а так же способствовали развитию социальной инфраструктуры услуг, оказываемых населению Западной Сибири.

С переходом к новой системе финансирования и самоокупаемости авиапредприятия были заинтересованы в получении большей прибыли, а дополнительные траты на повышение квалификации, дополни-

тельную учебу, налет обучающихся часов, приводили к снижению чистой прибыли, это стало одной из причин понижения внимания к традиционным формам контроля.

Во второй половине 1980-х годов партия продолжала играть руководящую роль в осуществлении контроля за деятельностью транспортной системы, в том числе авиатранспорта. Постоянно проходили совещания обкома и горкома партии, указывающие на недостатки в работе ЗСУ ГА, по результатам которых партиячейка ЗСУ ГА проводила собрания, анализировала ситуацию и планировала принятие тех или иных мер. В 1986 г. после очередной контрольной проверки МГА, были выявлены нарушения в работе ЗСУ ГА. В письме ЦК КПСС от 09.01.1986 г., пришедшем в обком партии было указано низкое качество работы ЗСУ ГА, отмечались, выявленные в ходе проверки нарушения регулярности полетов (в основном по вине личного состава). Количество нарушений возросло с 136 до 242 [7]. Так же было указано и на возросшее число жалоб со стороны пассажиров. Вывод, сделанный комиссией – «уровень дисциплины в ЗСУ ГА хуже, чем по МГА» [8].

В августе – декабре 1987 г. во всех авиаотрядах ЗСУ ГА прошли собрания, на которых представители советов и политотделов выступали с разъяснениями требований партии по повышению безопасности полетов, были привлечены местные партбюро (Новосибирского, Томского обкома порты, секретариат алтайского райкома КПСС и т. д.).

Решением бюро Новосибирского обкома КПСС были выделены дополнительные площади для автоматизированной продажи билетов и установки система «Сирена», новой системы АТС «Квант» [9], что способствовало повышению культуры обслуживания пассажиров и ускорило процесс продажи билетов.

Особое внимание партийные органы уделяли подбору и расстановки кадров летного состава, их профессиональной подготовки, ликвидации задолженностей по отпускам, которые накапливались в связи с ростом интенсивности работы в летне-осенний период, ремонту диспетчерских пунктов и их оснащению современными техническими средствами, особое внимание за организацией контроля за предполетным отдыхом. В целом можно сказать, что про-

изошло повышение партийного влияния на организацию летной работы.

Не смотря на возросшее внимание со стороны партийных органов за деятельностью авиапредприятий, в 1987 г. в ЗСУ ГА произошло 40 отказов двигателей в полете. Экипажи действовали грамотно и благополучно завершили полеты. Анализ данных показывает, что по сравнению с предыдущим периодом произошло снижение грубых дисциплинарных проступков на 2,7 %, административных правонарушений на 23,9 %, прогулов – на 19,7 %. В целом, по всем видам нарушений снизились с 6,2 % до 5,7 %, на каждые 100 человек [10].

Такие изменения в основном были связаны с переходом на новые условия и хозяйствования и оплаты труда, которые определялись Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР № 57 «О переводе предприятий и объединений управления Министерства ГА на полный хозрасчет и самофинансирование» и №115 «О совершенствовании организации заработной платы и введении новых тарифных ставок и дополнительных окладов работникам народного хозяйства», Законом СССР «О государственном предприятии (объединении)».

Переход к новой системе был рассмотрен на партийных собраниях, активах, специальных семинарах, где происходило обсуждение, разъяснение и обмен опытом с теми предприятиями, где документы уже начали реализовываться. В целом ЗСУ ГА и его подразделения перешли на новую систему оплаты труда с 1 января 1988 г., однако не смотря на предписанные меры, дисциплина и безопасность полетов не отвечали требованиям, сохранялся высокий уровень авиационных происшествий и предпосылок к ним по вине личного состава, в том числе – пьянки на рабочем месте и выход в рейс в состоянии алкогольного опьянения или сильного похмельного синдрома (до 32 % происшествий и уголовных преступлений, и 83,6 % – административных правонарушений) [11]. Таким образом, попытки командного состава административными методами решать организационные вопросы обеспечения безопасности полетов оказались неэффективными. Партийные органы должны были найти новые формы и методы повышения влияния на весь технологический процесс организации летной работы. Одной задачей было привлечение молодежи и профсоюза к решению вопросов дисциплины и повышения безопасности полетов.

15 декабря 1987 г. Совет управления и Президиум территориального комитета профсоюза авиаработников приняли решение и программу действий для реализации Решения Политбюро ЦК КПСС от 20.05.1987 г., решений МГА и Президиума ЦК профсоюза авиаработников от 15.10.1987 г. № 80, а так же постановления ЦК ВЛКСМ «О проведении эксперимента по расширению полномочий комсомольских организаций транспорта и рыбного хозяйства в условиях перестройки хозяйственного механизма». Однако проблему подбора кадров, в том числе руководящих, особенно с техническим образованием решить было сложно, так как в основном трудности возникали в социально-бытовом обслуживании. С целью решения данного вопроса было начато строительство

жилых домов в Колпашево (1987 г.), Томске (1987 г.), Новосибирске (1988 г.).

Предпринятые в 1987 – 1988 гг. меры, направленные на улучшение положения с безопасностью полетов нашли отражением в отчете комиссии по надзору за безопасностью полетов воздушных судов при Совете Министров СССР. Комиссия Госавианadzора СССР работа в ЗСУ ГА в период с 12 по 20 октября 1988 г. и провела проверку обеспечения безопасности полетов воздушных судов, в том числе организацию и соблюдение правил полетов и управления воздушным движением, метеорологического, аэродромного, медицинского, аварийно-спасательного, режимного обеспечения, летной и технической эксплуатации авиационной техники, качества расследования авиационных происшествий. Одновременно проверялось устранение недостатков, вскрытых в 1987 г. комиссией КПК при ЦК КПСС.

Проверка проводилась в Омском, Толмачевском, Новосибирском, Кемеровском, Барнаульском, Стрежевском, Колпашевском ОАО, в учебно-тренировочном центре и аппарате управления [12]. В ходе проверки было установлено, что ЗСУ ГА при подготовке к осенне-зимнему периоду 1989 – 1990 гг. «работает над устранением недостатков, выявленных в 1987 г., однако данные усилия минимальны» [13]. Результаты проверки были направлены в авиапредприятия, где работа комиссия. Среди выявленных недостатков было отмечено: сохранение задолженности по отпускам, недостаточно используются тренажеры и подготовка на них, плохая работа диспетчеров, низкий уровень технологии работы диспетчера, плохое обеспечение авиадвигателями, оборудованием, плохое аэродромное обеспечение (отсутствовали маркировочные знаки, нарушены ограждения), плохая организация метеорологического обеспечения. В качестве положительного, было отмечено – отсутствие столкновений с птицами [14], повышение профессионального уровня летного состава, улучшение использования средств объективного контроля [15].

Большое значение для повышения безопасности полетов имела классность пилотов. За 1986 – 1988 гг. классность была значительно повышена: пилотов транспортной авиации с 42,3 до 45,6 %, пилотов ПАНХ с 9,6 до 16,5 %, штурманов с 50,5 до 52,7 % [16].

Таким образом, к концу 1980-х годов состояние безопасности полетов в ЗСУ ГА не отвечало требованиям Постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 24.09.1985 г. Наиболее аварийными были Барнаульский, Новокузнецкий и Колпашевский ОАО, в которых происходило до 80 % авиaproисшествий, в том числе по вине личного состава. Основными причинами происшествий, связанных с личным составом, продолжали оставаться низкий профессиональный уровень и недисциплинированность авиаспециалистов.

Сохранению значительного количества происшествий способствовали недостатки в профилактической работе по их предупреждению, вызванные низким уровнем анализа причин происшествий и летной работы. В таких «анализах» приводятся виды происшествий и их регулярность, а причины не выявляют-

ся, не анализируются и как результат не устраняются. Поэтому недостатки в расследовании авиационных происшествий отрицательно сказывались на состоянии безопасности полетов. Во многих случаях материалы комиссий по расследованию носили формальный, общий характер. Как результат из-за низкого качества расследований и рекомендаций профилактические меры либо не проводились, либо их эффективность была слишком мала, что в свою очередь приводило к повторяемости инцидентов по одним и тем же причинам.

В целом анализ обеспечения безопасности полетов за изучаемый период можно рассматривать по ряду категорий: организация летной работы, эффективность использования воздушного пространства и организация управления воздушным движением, инженерно-авиационное обеспечение, аэродромное обеспечение, метеорологическое обеспечение, орнитологическое обеспечение, радиосветотехническое обеспечение, медицинское обеспечение, организация обслуживания пассажиров, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов и режимно-охранное обеспечение. Каждый из выделенных элементов и все они в совокупности составляли систему безопасности полетов в ЗСУ ГА.

К началу 1990-х годов в ЗСУ ГА сохранялись проблемы с обеспечением безопасности полетов по всем из указанных пунктов. В частности по вопросу организации летной работы: часть летного и командного состава имела слабые знания о причинах авиационных происшествий (Новосибирск, Кемерово, Барнаул), продолжала проводить тренировки на тренажерах со старыми параметрами и без учета новых моделей ВС и требований к их пилотированию, нарушались требования НППГА-85 в части ежемесячных комплексных проверок каждого экипажа с использованием всех средств объективного контроля за выполнением полета, нарушались сроки прохождения тренировок.

При организации диспетчерского контроля за полетом ВС в нормативных документах не регламентировались случаи совместного использования воздушного пространства гражданской авиацией и ВВС, из-за низкого уровня технической оснащенности сохранялись недостатки в организации связи между пунктами УВД (Барнаул и подведомственный аэродром «Зональное», с аэродромами ДОСААФ Томск, Ленинск-Кузнецкий, Кемерово), не соблюдались требования МГА по определению действий диспетчера в случае отключения радиолокационных средств и увеличения безопасной высоты полета, не был регламентирован порядок работы диспетчеров при пролете транзитного ВС и т. д.

На обеспечение безопасности полетов оказывало существенное влияние качество технического обслуживания авиационной техники в предприятиях ЗСУ ГА. В большинстве аэропортов – не отвечало предъявляемым требованиям. В результате неудовлетворительного технического обслуживания авиационной техники регулярно выявлялось большое количество дефектов, что приводило к эксплуатации ВС с данными дефектами. Такие нарушения были вызваны низким качеством работы АТБ и нарушением правил эксплуатации ВС, несвоевременных ТО, переналет

часов, что вело к АП, неточности ведения бортовых журналов.

Аэродромное обеспечение полетов гражданских ВС авиапредприятиями управления к началу 1990-х годов было организовано в соответствии с нормативными и руководящим документами МГА СССР. Регулярно проводились мероприятия по совершенствованию методов аэродромного обеспечения и повышению роли человеческого фактора. Наиболее эффективно к началу 1990-х г. работал коллектив аэродромной службы Омского ОАО (построена база аэродромной службы, созданы нормальные условия для труда и отдыха работников). В основном проблемы в организации аэродромного обеспечения полетов ЗСУ ГА были характерны для всей отрасли в целом: аэродромные покрытия эксплуатировались с нарушением (имели дефекты, трещины – Толмачево, Новосибирск, Барнаул, Омск), не соблюдались сроки ремонта искусственных покрытий, полеты производились с превышением допустимой полетной массы ВС. Ремонт ВПП не производится из-за необходимости существенных финансовых затрат (Барнаул, Толмачево). Не на всех аэродромах обеспечивались нормативные сроки очистки элементов летного поля в зимний время (из-за нехватки снего-льдо-уборочной техники (Омск, Толмачево). Не вся аэродромная техника к началу 1990-х г. была оборудована проблесковыми огнями (резерв проблесковых огней отсутствовал в Омске, Толмачево, Новосибирске, Стрежевом). Во всех аэропортах сохранялась проблема ограждения периметра аэродрома. Чаще использовалась металлическая сетка и колючая проволока, что не соответствовало предъявляемым требованиям, часто имелись не контролируемые проходы (дыры), что позволяло беспрепятственно проникать на территорию аэродрома.

Проблема сохранялась и в вопросах метеорологического обеспечения. Технически оно в основном соответствовало требованиям руководящих документов МГА – Госкомгидромета. Недостатками были – отсутствие или недостаточное количество датчиков ветра, приборы для измерения нижней границы облаков не всегда работали, плохо оборудованы рабочие места синоптиков, не точность прогнозов вызывала наибольшие трудности в работе и обеспечении безопасности полетов.

Не меньшую сложность в организации безопасности полетов играли птицы. В соответствии с требованиями нормативных документов МГА СССР по орнитологическому обеспечению безопасности полетов в аэропортах ЗСУ ГА регулярно проводилась целенаправленная работа по предотвращению столкновений ВС с птицами. В Толмачево к началу 1990-х г. удалось достичь высоких показателей в этом вопросе, иначе обстояло дело в Омском ОАО. На территории аэропортов часто образовывались свалки, создавались свинофермы, происходил засев приаэродромной территории сельскохозяйственными культурами, что привлекало птиц и приводило к АП.

Существенные проблемы к началу 1990-х годов сохранялись с качеством организации связи. На эксплуатации находились технические средства (радиостанции авиационной воздушной радиосвязи, радиопеленгаторы, приводные радиостанции, светосиг-

нальное оборудование), которые не имели удостоверений годности или их срок эксплуатации истек (Толмачево, Кемерово, Омск). Небрежное или нерегулярное ведение эксплуатационно-технической документации, эксплуатация устаревшей техники приводили к ухудшению качества радиолокационного обеспечения и как следствие отрицательно могли повлиять на безопасность полетов.

Важным элементом в обеспечении безопасности полетов было медицинское сопровождение и контроль за готовностью экипажей к вылету. Медицинские службы авиопредприятий ЗСУ ГА к 1990 г. были укомплектованы медработниками на 94,8 %, однако из них 27 % – пенсионеры [17]. Основная проблема – обеспечение медицинской аппаратурой и диагностическим компонентами, не своевременно обновлялись лекарственные препараты в комплекте неотложной помощи.

На многих авиапредприятиях ЗСУ ГА вводилась система повышенного контроля при досмотре пассажиров и багажа. Сегодня это современные сканеры, повышенный контроль при организации досмотра пассажиров и багажа в предполетный период. В то же время предполетный контроль осуществлялся своевременно, в соответствии с требованиями.

«Безопасность – прежде всего» – был лозунг советской авиации. И действительно уровень квалификации советских пилотов и мастерство пилотирования воздушных судов ставили Аэрофлот на одно из первых мест по степени безопасности полетов.

Для организации безопасности полетов Министерство Гражданской авиации СССР принимало приказы, которые регламентировали налет часов авиапредприятиями гражданской авиации, виды выполняемых работ и их объем, условия подготовки и введения в строй новой техники, условия ведения штабной и летной документации и обязательных послеполетных разборов, организация содержания аэродромов, служб связи, а так же анализ основных летных происшествий, их причин.

В результате обеспечения четкого и грамотного управления воздушным движением самолетов на всех этапах полета диспетчерскому составу службы движения оказывалось возможным в ряде случаев предотвратить предпосылки к летным происшествиям (опасность столкновения в воздушном пространстве с другими самолетами, отказ радиотехнических средств, отказ работы наземного радиолокатора, посадка самолетов с отказом одного двигателя или при пожаре в одном из двигателей, предотвращения управления самолетами в нетрезвом виде).

Однако, несмотря на мероприятия, направленные на повышение безопасности полетов, имели место нарушения установленных правил и технологии работы: при плохой видимости разрешение посадки одновременно двум самолетам; недопустимые поездки на служебных машинах по взлетной полосе при одновременной рулежке идущих на взлет самолетов; грубые нарушения при работе диспетчеров при интенсивном движении в воздушном пространстве, когда диспетчер отвлекался от одного борта, переключался на другой и терял связь с первым бортом, что не раз приводило к вторжению самолетов в воздушное пространство соседних областей, самовольное изменение эшелона движения самолетов при отсутствии предупреждения диспетчеров, отвечающих за данный эшелон движения, отказ в приеме на посадку самолетов прямого назначения, при мотивировке отсутствия мест стоянки и мест в гостиницах, неверное указание метеоусловий [18].

Таким образом, вторая половина 1980-х годов, существенно изменила требования к организации полетов, и внесла коррективы в выполнение авиауслуг, в результате чего значительная часть направлений и объемов работ ПАНХ была сокращена, выполнялись только те виды работ, которые были связаны с получением авиапредприятиями прибыли. Гонка за прибылью обозначила одну из серьезных тенденций – снижения уровня контроля за безопасностью полетов, что привело к росту нарушений техники безопасности.

Литература

1. ГАНО Ф.Р. 1712. Оп. 1. Д. 1894. Л. 1.
2. ГАНО Ф.Р. 1712. Оп. 1. Д. 2279. Л. 1.
3. Рассчитано по материалам ГАНО Ф.Р. 1712. Оп. 1. Д. 2449. Л. 1.; Д. 2498. Л. 51.; Д. 2499. Л. 1.; Д. 2500. Л. 1.
4. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2498. Л. 51.
5. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2048. Л. 2.
6. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2498. Л. 51.
7. ГАНО Ф. П. 1395. Оп. 1. Д. 52. Л. 5.
8. ГАНО Ф. П. 1395. Оп. 1. Д. 52. Л. 11.
9. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2235. Л. 6.
10. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2319. Л. 5.
11. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2319. Л. 7.; Ф. П. 1262. Оп. 1. Д. 202. Л. 3., Д. 207. Л. 6.
12. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2173. Л. 1.
13. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2344. Л. 2
14. Составлено по материалам ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2344. ЛЛ. 2, 3, 4, 6, 8, 10, 13, 17.
15. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2173. Л. 2.
16. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2235. Л. 6.
17. ГАНО Ф. Р. 1712. Оп. 1. Д. 2173. Л. 20.
18. РГАЭ Ф. 55. Оп. 1. Д. 939. Л. 147 – 157; Ф. 55. Оп. 1. Д. 1771. Л. 75 – 87.

Информация об авторе:

Сычева Татьяна Анатольевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории факультета истории и международных отношений КемГУ, 8-904-370-88-64, tsycheva@rambler.ru.

Tatiana A. Sycheva – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary of Russian History, Kemerovo State University.