

Бочинин Дмитрий Анатольевич, Тарасов Александр Владимирович

**ПРОИЗВОДСТВО УЧЕБНЫХ САМОЛЕТОВ НА ЛЕНИНГРАДСКОМ АВИАЦИОННОМ ЗАВОДЕ № 23 В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ (1938-1940 ГГ.)**

В статье анализируется проблема увеличения выпуска легкомоторных, в основном учебных, самолетов для Военно-воздушных сил в последние предвоенные годы на ленинградском авиационном заводе № 23. Целью работы является публикация малоизвестных материалов о производстве в 1938-1940 гг. учебно-тренировочных самолетов У-2, УТ-1, УТ-2 и их модификаций. То, что именно в Ленинграде накануне Великой Отечественной войны производились практически все учебные самолеты (ежегодно выпускалось более двух тысяч машин), до недавнего времени было известно лишь сравнительно узкому кругу историков авиации. В этой связи публикуемые материалы, в том числе архивные, могут представлять интерес как для специалистов, так и для широкого круга читателей журнала.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2012/4-1/7.html](http://www.gramota.net/materials/3/2012/4-1/7.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2012. № 4 (18): в 2-х ч. Ч. I. С. 30-33. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2012/4-1/](http://www.gramota.net/materials/3/2012/4-1/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

УДК 629.73(09)+94(47).084.6

*В статье анализируется проблема увеличения выпуска легкомоторных, в основном учебных, самолетов для Военно-воздушных сил в последние предвоенные годы на ленинградском авиационном заводе № 23. Целью работы является публикация малоизвестных материалов о производстве в 1938-1940 гг. учебно-тренировочных самолетов У-2, УТ-1, УТ-2 и их модификаций. То, что именно в Ленинграде накануне Великой Отечественной войны производились практически все учебные самолеты (ежегодно выпускалось более двух тысяч машин), до недавнего времени было известно лишь сравнительно узкому кругу историков авиации. В этой связи публикуемые материалы, в том числе архивные, могут представлять интерес как для специалистов, так и для широкого круга читателей журнала.*

*Ключевые слова и фразы:* учебно-тренировочный самолет; У-2; УТ-2; авиационный завод № 23; предвоенные годы; технологический процесс; плановое задание; оборонная продукция; товары ширпотреба; запчасти.

**Дмитрий Анатольевич Бочинин**, к.и.н.

**Александр Владимирович Тарасов**, к. воен. н.

*Кафедра социально-экономических дисциплин*

*Военно-космическая академия им. А. Ф. Можайского*

*alekseev-timofejj@rambler.ru*

### **ПРОИЗВОДСТВО УЧЕБНЫХ САМОЛЕТОВ НА ЛЕНИНГРАДСКОМ АВИАЦИОННОМ ЗАВОДЕ № 23 В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ (1938-1940 ГГ.)<sup>©</sup>**

В последние предвоенные годы Военно-воздушные силы Советского Союза быстро модернизировались, получая от авиапромышленности все более совершенные самолеты. Основу авиавыпуска в этот период времени составляли бомбардировщики СБ и ДБ-3, истребители И-15 бис, И-153 и И-16, а также учебные самолеты У-2, УТ-1 и УТ-2 [5, с. 164]. Начиная с 1940 г. в авиационные части стали поступать истребители нового поколения Як-1, МиГ-3, ЛаГГ-3, а также бомбардировщики Пе-2, штурмовики Ил-2 и другие самолеты [1, с. 88].

Качественное обновление авиации сопровождалось столь же быстрым ростом численности самолетного парка страны. Если в 1937 г. в составе ВВС РККА насчитывалось 8 139 самолетов [8, с. 183], то в 1940 г. число самолетов увеличилось до 26 172 единиц [3, с. 107].

В свою очередь возрастание более чем в 3 раза численности самолетов потребовало радикальных преобразований в системе подготовки летных, штурманских и авиатехнических кадров. В 1939 г. их обучением занимались 32 авиационных учебных заведения, а в 1941 г. командный и летно-технический состав обучался и совершенствовался уже в 111 военных авиационных академиях, училищах и школах [8, с. 232-233].

Столь значительный качественный и количественный рост Военно-воздушных сил страны естественным образом потребовал в предвоенные годы адекватного увеличения производства учебно-тренировочных самолетов для подготовки летно-технических кадров. При этом обучение всех, даже самых опытных авиаторов, начиналось, как правило, с освоения простых и надежных самолетов типа У-2 (с 1944 г. По-2), которые серийно производились на авиационном заводе № 23 в Ленинграде.

На протяжении многих лет У-2 зарекомендовал себя как лучший образец учебного самолета. Обладая хорошей продольной, поперечной и путевой устойчивостью, машина при отрегулированных оборотах двигателя позволяла даже бросать управление. Простота пилотирования сделала У-2 самым распространенным самолетом первоначального обучения в нашей стране.

Дальнейшее совершенствование навыков авиационных кадров в школах и училищах ВВС осуществлялось обычно на учебно-тренировочных самолетах УТ-1 и УТ-2. По сравнению с У-2 эти машины были более «строгими» в управлении и более приближенными к боевым самолетам предвоенных лет [2, с. 355]. Выпускались УТ-1 и УТ-2 как на заводе № 23, так и на втором крупном производителе учебных самолетов – ленинградском авиационном заводе № 47. Совершенно незначительное количество УТ-2 производилось в последние предвоенные годы в селе Семеновском Уссурийского края [5, с. 163]. Так что, начиная с 1928 г. и вплоть до Великой Отечественной войны, фактическим монополистом в производстве легкомоторных самолетов на базе У-2 и учебно-тренировочных самолетов УТ-1 и УТ-2 являлся авиапром Ленинграда.

Учитывая определяющий вклад ленинградского завода № 23 в производство вышеуказанных типов самолетов в условиях резкого возрастания численности летно-технического контингента накануне войны, для исследователей истории отечественной авиации может быть интересным и полезным анализ динамики выпуска авиационной продукции этим предприятием в последние предвоенные годы. Имеются в виду 1938, 1939 годы и период до декабря 1940 года, когда завод получил задание прекратить производство учебных самолетов и полностью переключиться на выпуск нового боевого истребителя ЛаГГ-3.

Производственная программа по выпуску авиационной продукции ленинградским заводом № 23 на 1938 г. предусматривала изготовление 2 025 самолетов У-2, 100 самолетов АП («химсамолетов», оснащенных

распылителями отравляющих веществ), 200 самолетов СП (пассажирских, трехместных) и 50 новых учебно-тренировочных машин УТ-2. Всего планировался выпуск 2 375 самолетов и 525 групповых комплектов агрегатов и запчастей для плановой замены выработавших технический ресурс авиационных систем. Кроме того, в плане производства завода значилось задание на выпуск запчастей россыпью на сумму 7 250 тыс. руб., 50 комплектов металлических деталей к самолету УТ-2 и 50 комплектов ремонтно-монтажного инструмента [6, д. 29, л. 94].

Реально по итогам 1938 производственного года заводом было выпущено 2 360 самолетов, что составило 99,4% к плановому заданию. Наиболее существенным было невыполнение плана выпуска учебно-тренировочных самолетов УТ-2, к производству которых завод приступил впервые. Вместо 50 УТ-2 в 1938 г. было выпущено всего 35 таких машин.

Какова же была основная причина столь существенного отставания производства от планового задания? Со всей очевидностью эта причина крылась в начале выпуска самолета УТ-2, гораздо более сложного в технологическом отношении по сравнению с его предшественником У-2.

УТ-2 был спроектирован и построен в конструкторском бюро А. С. Яковлева. Главное его отличие от У-2 заключалось в том, что это был не биплан, а типичный моноплан с низко расположенным крылом, что давало приращение скорости до 210 км/ч, достижение потолка в 6 500 м и дальности полета 1 000 км (у У-2 эти показатели составляли: скорость 152 км/ч, потолок 4350 м, дальность беспосадочного полета 400 км).

Всего было выпущено более 7 200 таких самолетов. Вплоть до 1948 г. УТ-2 оставался основным учебным самолетом в летных школах советских ВВС. Машина оснащалась отечественным двигателем М-11Г мощностью 110 л.с., который выпускался несколькими заводами, в том числе ленинградским заводом № 47. Несмотря на цельнодеревянную конструкцию, количество металлических деталей было значительно большим, чем у У-2 [2, с. 354-355].

Освоение, а затем наращивание производства нового самолета потребовало в следующем 1939 г. существенной перестройки сравнительно отлаженного заводского технологического процесса. В 1939 производственном году выпуск УТ-2 вырос по сравнению с предыдущим 1938 г. более чем в 7 раз – с 35 до 254 самолетов, причем с перевыполнением планового задания на 54 машины.

Наряду с возрастанием производства новых машин, доля самолета У-2 в объеме производства по сравнению с 1938 г. существенно уменьшилась – с 2 015 до 1 583 штук. Снизилось и общее количество изготовленных в 1939 г. легкомоторных самолетов – с 2 361 до 2 088, что составило к отчету 1938 г. 88,4% [6, д. 34, л. 36]. Основной причиной этого стала необходимость перестройки всего производственного цикла завода в связи с внесением большого количества конструктивных изменений в самолетную продукцию. Особенно много доработок было внесено в 1939 г. в конструкцию самолета УТ-2 – 84 усовершенствования.

Целью внесения столь большого количества конструктивных изменений было стремление улучшить летно-эксплуатационные качества самолетов. Заводским конструкторам приходилось кропотливо работать над разрешением главной проблемы при создании всех летательных аппаратов – оптимальным сочетанием необходимой прочности с достаточной легкостью каждой детали, агрегата, всего самолета.

Работая над повышением качества авиационной продукции, специалисты завода добились в 1939 г. увеличения числа металлических деталей с антикоррозионным покрытием, внедрения грунтовок и покрытия аэрозалью дюралевых деталей, использования в колесах шасси роликовых подшипников.

Стремясь рационально использовать применяемые в авиастроении материалы, завод наряду с производством самолетов существенно увеличил выпуск вторичной продукции – товаров ширпотреба из фанеры, пиломатериалов, дюралюминия, латуни, проволоки, труб, уголков, жести, плексигласа и других отходов.

Так, в мае 1939 г. из остатков высокосортных авиационных материалов было изготовлено 999 походных кроватей, 1 060 столов различного назначения, 1 260 детских стульев, 251 байдарка и другие товары [7, д. 222, л. 29]. Основные потребители этой продукции – крупные торговые предприятия Ленинграда: Универмаг «Пассаж», ДЛТ, Ленвоенторг, Госторг, Общество «Динамо» и Ленпромторг – отмечали хорошую ликвидность таких товаров как бильярды, шведские стенки, авиамодели, детская мебель. Устойчивый спрос на ульи, сани «Давос», чертежные доски, теннисные ракетки и другие изделия делал их производство не только доходным, но и высокорентабельным.

Прибыль от производства товаров народного потребления направлялась на развитие заводской инфраструктуры, улучшение материального положения, социальных и культурно-бытовых условий жизни специалистов и их семей, в конечном итоге – способствовала решению основных производственных задач по выпуску военной продукции.

Главным итогом 1939 производственного года, несмотря на снижение по сравнению с 1938 г. общего объема продукции, стало перевыполнение планового задания – выпуск 2 088 самолетов (вместо 2 000) 4 типов – У-2, АП, СП и УТ-2, а также существенное снижение расходов на производство перспективной модели учебного самолета УТ-2 [6, д. 34, л. 36].

Характерной особенностью последнего предвоенного 1940 производственного года стала многотипность выпускаемой авиапродукции. Являясь крупнейшим в стране производителем легкомоторных, в том числе учебных самолетов, ленинградский завод № 23 в 1940 г. одновременно выпускал 5 типов самолетов: У-2, АП, СП, УТ-2 и С-2. Самолеты с индексом «С» представляли собой санитарный вариант У-2, предназначенный для транспортировки раненых, тяжелобольных, врачей-специалистов и оказания срочной медицинской помощи населению.

Сравнительный анализ показывает, что в 1940 г. по отношению к 1939 г. в номенклатуре выпускаемой продукции почти в 2 раза увеличилась доля нового учебного самолета УТ-2, начато производство новой модификации санитарного самолета С-2, практически удвоен выпуск запчастей к легкомоторным самолетам россыпью. При этом более чем в 3 раза сократилось производство базовой модели У-2 и групповых комплектов к этой машине.

Важной особенностью производственной программы 1940 г. было то обстоятельство, что набранные темпы производства легкомоторных самолетов позволили уже к декабрю этого года выполнить годовое задание со значительным превышением. При плане выпуска 1 090 самолетов, авиазавод № 23 за 11 месяцев 1940 г. произвел 1 340 машин.

Характерно, что в заводских архивных документах за 1940 г. впервые в отношении выпускаемых самолетов употреблено название «оборонная продукция». Тем самым подчеркивалось, что в условиях грозящей войны крупный ленинградский завод № 23, специализирующийся на выпуске легких, в основном учебных самолетов, вносит свой весомый вклад в переоснащение Военно-воздушных сил страны.

О роли и значении учебной авиации в структуре советских ВВС в 1940 г. можно судить по следующим показателям: из 26 172 самолетов на долю истребителей приходилось 8 576 машин, бомбардировщиков насчитывалось 7147 единиц, разведчиков и штурмовиков – 3640, учебно-тренировочных самолетов – 6 292 и прочих – 517 [3, с. 107].

Как видим, почти четверть всех самолетов ВВС составляли машины, предназначенные для обучения летного, штурманского и авиатехнического состава всех родов авиации. Однако и этого количества легких самолетов не хватало для обучения быстро растущего авиационного контингента. В постановлении № 2263-976 СНК СССР от 5 ноября 1940 г. «О комплектовании школ и училищ летчиков ВВС Красной Армии» в категорической форме требовалось:

1) Обязать Центральный совет Осоавиахима подготовить дополнительно для НКО в системе Осоавиахима 20 000 летчиков на самолете У-2 – к 15 мая 1941 г.

2) Обязать начальника Главного управления Гражданского воздушного флота подготовить для НКО в системе ГВФ 10 000 летчиков на самолете У-2 – к 1 октября 1941 г.

И далее:

Обязать Наркомавиапром поставить дополнительно:

- Осоавиахиму – 350 самолетов У-2 и 550 запасных моторов М-11;

- ГВФ – 720 самолетов У-2 и 400 запасных моторов М-11;

- дефицитные запасные части и ремонтные материалы к самолету У-2 и мотору М-11 для нужд Осоавиахима и ГВФ [Там же, с. 117-118].

Учитывая то обстоятельство, что в Ленинграде производились почти все учебные самолеты, получается, что данное постановление СНК Союза ССР обязало авиапром города взять на себя всю нагрузку и ответственность за выполнение этого важного государственного задания.

Однако сравнительно отлаженный процесс серийного выпуска тысяч учебных и легких специальных самолетов в декабре 1940 г. был прерван. Вначале в соответствии с приказом Наркома авиационной промышленности А. И. Шахурина № 521 от 2 октября 1940 г. ленинградскому заводу № 23 было поручено изготовить пробную малую серию в количестве 5 машин перспективного истребителя И-301 [6, д. 49, л. 97]. Затем 6 декабря 1940 г. завод был полностью переключен на выпуск этого истребителя, названного впоследствии по имени его создателей авиаконструкторов С. А. Лавочкина, В. П. Горбунова и М. И. Гудкова ЛаГГ-3.

При этом производство самолетов У-2 было передано на новый ленинградский авиазавод № 387, а УТ-2 – на авиазавод № 47.

Всего с 1929 г. по 1940 г. авиационный завод № 23 выпустил около 14 000 легкомоторных самолетов У-2 различных модификаций [4, с. 3]. Авторами на основании архивных документов завода за 1938-1940 гг. подсчитано, что, кроме того, в течение этих лет путевку в небо здесь получили 672 новейших в то время учебно-тренировочных самолета УТ-2.

С началом Великой Отечественной войны все авиационные заводы Ленинграда были эвакуированы в тыл страны, где производство самолетов, в том числе учебных, было продолжено.

Вывод: в 1938-1940 гг. ленинградский завод № 23 был основным оборонным предприятием страны, производящим учебные и специальные легкомоторные самолеты. На самолетах типа У-2, УТ-1 и УТ-2 в предвоенные годы прошли обучение десятки тысяч летчиков, штурманов и авиатехников.

#### *Список литературы*

1. **Авдеев П.** Советское самолетостроение в годы предвоенных пятилеток (1929-1940 гг.) // Военно-исторический журнал. 1974. № 7.
2. **Баргатинов В. А.** Крылья Родины: полная иллюстрированная энциклопедия. М.: Эксмо, 2008. 1072 с.
3. **Военно-воздушные силы России: неизвестные документы. 1931-1967 гг.** / сост. В. С. Михайлов. М.: Издательский дом «Вестник Воздушного флота», 2003. 316 с.
4. **Маслов М.** Ночной бомбардировщик По-2. М.: Цейхгауз, 2009. 40 с.
5. **Мухин М. Ю.** Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах. М.: Наука, 2006. 320 с.
6. **Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб).** Ф. 1629. Оп. 7.
7. **ЦГА СПб.** Ф. 1629. Оп. 8.
8. **Шумихин В. С.** Советская военная авиация. 1917-1941. М.: Наука, 1986. 288 с.

**TRAINING AIRCRAFT PRODUCTION AT LENINGRAD AVIATION PLANT № 23  
DURING PRE-WAR PERIOD (1938-1940)**

**Dmitrii Anatol'evich Bochinin**, Ph. D. in History  
**Aleksandr Vladimirovich Tarasov**, Ph. D. in Military Sciences  
*Department of Social-Economic Disciplines  
Military-Cosmic Academy named after A. F. Mozhaiskii  
alekseev-timofejj@rambler.ru*

The authors analyze the problem of increasing single-engine, mainly training, aircrafts output for Air Force during the last pre-war years at Leningrad aviation plant № 23. The goal of the research is to publish the little-known materials on the production of training aircrafts U-2, UT-1, UT-2 and their modifications in 1938-1940. The fact that almost all training aircrafts (more than two thousands annually) were produced in Leningrad on the eve of the World War II has been known to only a relatively small circle of aviation historians until recently. In this regard, the published materials, including archives, may be of interest to both specialists and a wide circle of the journal readers.

*Key words and phrases:* training aircraft; U-2; UT-2; aviation plant № 23; pre-war period; technological process; planned task; defense products; consumer goods; spare parts.

УДК 34

*В статье рассмотрены проблемы правового регулирования стандартной формы контракта, оценены положительные и негативные стороны ее использования, а также дальнейшие перспективы применения. Автор отражает наиболее проблемные аспекты взаимодействия сторон при заключении договора по стандартной, предлагаемой оферентом форме, дает рекомендации по защите клиентской позиции.*

*Ключевые слова и фразы:* стандартная форма контракта; клиент; сторона договора; контрагент; страховой полис; Инкотермс; ГАФТА.

**Надежда Александровна Бутакова**, к.ю.н.  
*Кафедра гражданского и трудового права  
Северо-Западный институт Российской академии народного хозяйства и государственной службы  
при Президенте РФ  
nadbutakova@yandex.ru*

**СТАНДАРТНАЯ ФОРМА КОНТРАКТА<sup>©</sup>**

Все возрастающее количество сделок, заключаемых на рынке за последние десятилетия, имеет так называемую стандартную или типовую проформу. В основном такие операции заключаются между коммерческими фирмами и физическими лицами, именно этот тип сделок вызывает наибольшие споры. Стандартная форма контракта – это контракт, заключенный между двумя сторонами без учета переговоров, то есть в том виде, в каком он представлен. Клиент в данном случае не имеет шанса договориться об изменении стандартных условий контракта, а представитель компании часто не имеет полномочий их изменить. В таком случае, налицо типичное нарушение свободы договора, что по существу является незаконным.

С одной стороны, использование стандартной формы контракта, бесспорно, выполняет важную роль и является довольно эффективным средством создания правоотношений в обществе. Использование стандартной формы контракта существенно уменьшает операционные затраты, устраняет необходимость покупателей и продавцов товаров и услуг вновь и вновь договариваться об обычных, стандартных деталях сделки. С другой стороны, существует опасность включения в контракт неэффективных и даже несправедливых условий, которые будут приняты теми, которые подписывают эти контракты. Такие условия могут быть определены как несправедливые, если они уменьшают или позволяют вовсе избежать ответственности оференту, односторонне изменять условия контракта или прекращать действие контракта в одностороннем порядке.

Несправедливые условия, наиболее часто включаемые в стандартную форму контракта, содержат принудительные судебные-арбитражные пункты, которые могут ограничить или исключить доступ стороны к судебной защите в порядке общего судопроизводства (например, путем определения конкретной подсудности); и также пункты, ограничивающие или, наоборот, увеличивающие ответственность одной из сторон (например, установление повышенной ответственности покупателя или ограничение конкретной суммой ответственности продавца по возмещению убытков). Неэффективность условий стандартного контракта выражается в том, что в них изначально заложен риск отрицательного результата, который, главным образом, ложится на плечи покупателя товаров, услуг, защищая интересы продавца.