

15 июля 1910 г. над Петербургом проплыл дирижабль «Лебедь».¹⁶⁵ Спустя два месяца во время Всероссийского праздника воздухоплавания в сентябре 1910 г. первый полет над Петербургом совершил поручик Е.В.Руднев, описавший петлю вокруг купола Исаакиевского собора.¹⁶⁶ Первый аэроплан оторвался от земли на Комендантском аэродроме, а с весны 1911 г. звуки авиационных моторов все чаще слышались на южной окраине города. В районе нынешней станции метро «Парк Победы» начал функционировать аэродром, получивший название «Корпусной» из-за огородов гвардейского корпуса, ранее здесь располагавшихся.¹⁶⁷ 10 мая 1913 г., можно сказать, весь город смотрел на небо. Над столицей России, ошеломляя все живое ревом своих четырех моторов, летел на высоте 400 метров «Русский витязь». Этот не имевший аналогов в мире воздушный гигант с размахом крыльев 27 метров неторопливо (80–90 км/час) проследовал от Корпусного аэродрома к Гребному порту, прошел над Невским проспектом, от Знаменской площади повернул к Семеновскому плацу и лег на обратный курс.¹⁶⁸ Во время Первой мировой войны лейтенант флота Г.А.Фриде пролетел на гидросамолете под всеми Невскими мостами. Потом этот трюк проделал старший лейтенант А.Е.Грузинов.¹⁶⁹

Притягательность авиации усиливалась ее видимой доступностью. В те времена подготовка летчика немногим отличалась от обучения шофера. По воспоминаниям М.С.Бабушкина, известный пилот Мациевич обучил борца Ивана Заикина летать чуть ли не за одно занятие. Коммерсанты быстро откликнулись на новое увлечение: в печатных изданиях все чаще стала появляться реклама летательных аппаратов всех типов. Так, в 1911 г., заглянув в контору фирмы «Ф.Иоахим и К^о» на Невском проспекте д.3 или позвонив туда по телефону 10-02, можно было заказать «аэропланы лучших систем с гарантией полета».

Весной 1931 г. севернее Пулковских высот началось строительство аэродрома «Шоссейная» по названию близлежащей железнодорожной станции. Выбор места объяснялся в известной мере тем, что по предвоенному генеральному плану развития Ленинграда город должен был сдвигаться к югу, подальше от близкой тогда границы с Финляндией. В те же времена в районе нынешней станции метро «Московская» нача-

ли строить помпезное административное здания Ленсовета. Первая посадка самолетов с пассажирами и почтой на аэродроме «Шоссейная» состоялась 24 июня 1932 г. В 1931 г. начались регулярные перевозки между двумя столицами. Еще раньше — в 1928 г. была открыта линия Ленинград-Берлин. Самолет, бравший на борт четырех пассажиров и двадцать килограммов груза, добирался до германской столицы с посадками в Таллине, Риге, Кенигсберге и Данциге за 12 с половиной часов. В 1933 г. из аэропорта «Шоссейная» было совершено 2322 рейса. При этом Комендантский аэродром продолжал действовать. В июне 1935 г. там совершил посадку знаменитый агитационный самолет АНТ-14 «Правда». Перед Великой Отечественной войной основную массу пассажиров и грузов перевозили самолеты ПС-40 — гражданский вариант СБ (скоростной бомбардировщик) и ЛИ-2 — «русифицированная» версия американского транспортного «Дугласа-3». Эти машины долетали до Москвы менее чем за два часа.

В августе 1941 г. аэродром оказался почти на передовой, его территория была изрыта воронками от мин и снарядов. Поэтому был построен другой аэродром, «Смольное», а также использовался Комендантский. Именно туда прибыл маршал Г.К. Жуков, отправленный Сталиным для организации обороны города в сентябре 1941 г. Полеты из аэропорта «Шоссейная» возобновились только в феврале 1948 г., когда туда были переведены машины и персонал из «Смольного». К тому времени рейсы осуществлялись в тридцать городов, в том числе в Москву, Киев, Одессу, Ташкент, Горький, летом — в Адлер, Минеральные Воды. В 1958 г. число ежегодно перевозимых пассажиров перевалило за 100 тысяч. Одной из причин такого роста было введение в эксплуатацию самолетов Ил-18, первый рейс которого на берега Невы состоялся в Международный женский день 8 марта.

В следующем, 1959 г. дважды в день в Москву стал летать первый советский пассажирский реактивный самолет Ту-104. В 1968 г. в «Пулково» появился Ту-134, в 1975 — Ту-154, а в 1983 — Ил-86. Таким образом, от стрекота мотора «Гном» мощностью 25 лошадиных сил до оглушительного рева реактивных двигателей огромных лайнеров прошло всего около полувека. Сейчас воздушная гавань «Пулково» принимает и отправляет ежегодно более 60 тысяч самолетов, внося звук самого современного и наукоемкого транспорта в общую акустическую картину города.