

# Поистине петровская задача

РЕШАЛАСЬ НА КОРПУСНОМ АЭРОДРОМЕ

Владимир КОРОЛЬ

В ноябре прошлого года прошли праздничные мероприятия, посвященные 100-летию первого в нашем городе аэродрома — Комендантского. На Монетном дворе в честь этого события были изготовлены сто юбилейных медалей.

В нынешнем году мы будем отмечать 100-летие первого в городе на Неве военного аэродрома — Корпусного. Свое название он получил от Корпусного шоссе, проходившего через огороды и постройки полков Гвардейского корпуса. Трудно переоценить роль этого аэродрома в создании российской военной авиации и подготовке ее кадров.

Неумолимое время быстро стирает штрихи прошлого. Многие ли жители Новоизмайловского проспекта знают о том, что он был проложен прямо по взлетной полосе — от Благодатной улицы до улицы Фрунзе — бывшего здесь некогда Корпусного аэродрома, что самолет-истребитель, установленный на бетонном постаменте в парке Авиаторов, — память о славном прошлом аэродрома?

...В марте 1910 года журнал «Всемирное техническое обозрение» писал: «Военно-инженерное ведомство приобретает обширную площадь земли, предназначенную для испытания военных аэропланов и дирижаблей. Место это находится у Корпусного шоссе за Московской заставой, между линиями Балтийской и Варшавской железных дорог».

Справедливости ради необходимо отметить, что в то время в русской армии не было не только военных аэропланов, но даже и военных авиаторов. «Поистине петровская задача — создать нечто великое и новое на Руси — открывалась для творцов русского воздушного флота», — отмечалось в печати в апреле 1910 года.

Уже в первой половине октября того же года «Кронштадтский вестник» сообщил, что «Главным военно-инженерным управлением закончено оборудование Корпусного аэродрома, предназначенного для военных целей. По своим размерам аэродром превосходит все из числа существующих в России. На аэродроме воздвигнуты два разборных эллинга для дирижаблей, построены ангары на 10 — 12 аэропланов, помещение для авиаторов и механиков. Для поощрения русской воздушной промышленности военное ведомство предоставляет часть аэродрома Русско-Балтийскому вагонному заводу, Первому Российскому товариществу воздухоплавания и другим, в том числе и ИВАКу. Полеты на аэродроме начнутся с весны будущего года».

Свидетельством этого явился ежегодный конкурс военных аппаратов. Присутствие на нем генералитета, возглавляющего воздушный флот, и даже военного министра говорило о многом. В состав экспертной комиссии входил тогдашний

К этому времени на Корпусном аэродроме стала базироваться Первая авиационная рота, которой командовал известный деятель воздухоплавания полковник Ю. Герман. Ее летчики являлись передовым отрядом, проводившим и совершенствовавшим летные эксперименты в военной авиации русской армии. Они принимали активное участие в военных маневрах войск и гвардии Петербургского округа, совершали перелеты в другие города.

На Корпусном аэродроме состоялся и первый в Петербурге воздушный парад. В один из апрельских дней 1914 года в небе над аэродромом одновременно реяло девятнадцать «Ньюпоров» и четыре «Фармана». Зрелище было восхитительным. Нельзя не отметить и нашумевший в то время «редкий полет» на Корпусном аэродроме, совершенный женщиной-авиатором Еленой Шаховской. На борту ее летательной машины была преподавательница гимназии Вера Богданова. «Две женщины в воздухе! — восторженно отмечали репортеры столичных газет. — Такой полет произошел впервые не только в России, но и в Европе».

С Корпусным аэродромом связано имя национального героя России штабс-капитана Петра Николаевича Нестерова, который два раза совершал здесь посадку после своих знаменитых перелетов Киев — Петербург и Москва — Петербург. На Корпусном аэродроме проходили летные испытания первые в мире тяжелые многомоторные аэропланы Игоря Ивановича Сикорского и Василия Андриановича Слесарева.

Именно здесь начиналось творческое становление Сикорского как величайшего авиаконструктора XX века. Его многомоторные русские воздушные корабли, носящие имена былинных богатырей, золотыми буквами навсегда вписаны в анналы всемирной истории авиации. Рокот их моторов накануне Первой мировой войны в перелете Петербург — Киев — Петербург убедительно доказал, что Россия становится мировой авиационной державой. И в этом не последнюю роль сыграл Корпусной аэродром как экспериментальный и научный полигон для испытания новой техники.

В годы Первой мировой войны на Корпусном аэродроме был организован солдатский класс Гатчинской школы военной авиации. В нем обретали крылья герои-авиаторы И. Павлов, В. Мельников, А. Туманский, М. Бабушкин и другие. В первые годы советской власти на Корпусном аэродроме располагалась гражданская авиация. С его летного по-

ности военное ведомство предоставля-  
ет часть аэродрома Русско-Балтийскому  
вагонному заводу, Первому Российскому  
товариществу воздухоплавания и  
другим, в том числе и ИВАКУ. Полеты на  
аэродроме начнутся с весны будущего  
года».

Свидетельством этого явился ежегод-  
ный конкурс военных аппаратов. Присут-  
ствие на нем генералитета, возглавляю-  
щего воздушный флот, и даже военного  
министра говорило о многом. В состав  
экспертной комиссии входил тогдашний  
цвет зарождавшейся авиационной на-  
уки, а также известные практики летно-  
го дела: профессора Г. А. Ботезат, В. Ф.  
Найденев, Л. И. Львов, инженеры Н. Г.  
Кузнецов, Б. Н. Воробьев, П. А. Орлов-  
ский, генералы М. М. Поморцев, М. М.  
Шишкевич, полковники С. А. Ульянов,  
Н. И. Угешев, Ю. Н. Герман и др.

«Открытие военного конкурса военных  
аппаратов состоялось 21 августа 1911  
года, — свидетельствовала столичная  
газета «Новое время», — несмотря на  
сильный дождь, на Корпусном аэродро-  
ме». В этот и последующие дни полеты  
совершали Сикорский, Хиони, Фоккер,  
Абрамóвич (герой перелета Берлин —  
Петербург), Лебедев, Габер-Влынский,  
Янковский и другие. Пассажирами, ис-  
пытывавшими себя в воздухе, в эти дни бы-  
ли генерал Шишкевич и подполковник  
Немченко.

Из хроники Корпусного аэродрома, во-  
шедшей в историю отечественной авиа-  
ции, можно отметить ряд достижений и  
побед в покорении Пятого океана. Так,  
поручик Глеб Алехнович 2 октября 1911  
года на аэроплане конструкции инжене-  
ра Якова Гаккеля установил всероссий-  
ский рекорд высоты — 3300 метров. На  
следующий день Алехнович связал воз-  
душным мостом Корпусной и Гатчинский  
аэродромы, совершив за день три поле-  
та туда и обратно. Для того времени это  
было выдающееся достижение. Авиатор  
Всеволод Абрамович вписал свое имя в  
историю авиации не только как герой  
первого международного перелета в  
отечественной авиации, но и как «стро-  
итель» воздушного моста Корпусной  
аэродром — Царское Село.

онной державою. и в этом не последнюю  
роль сыграл Корпусной аэродром как  
экспериментальный и научный полигон  
для испытания новой техники.

В годы Первой мировой войны на Кор-  
пусном аэродроме был организован сол-  
датский класс Гатчинской школы воен-  
ной авиации. В нем обретали крылья ге-  
рой-авиаторы И. Павлов, В. Мельников,  
А. Туманский, М. Бабушкин и другие. В  
первые годы советской власти на Кор-  
пусном аэродроме располагалась  
гражданская авиация. С его летного по-  
ля 7 июня 1928 года из Ленинграда вы-  
летел в Ревель (Таллин), Ригу и Берлин  
первый почтово-пассажирский аэро-  
план. Открытию международной авиали-  
нии уделялось особое внимание.

После вступления в строй гражданско-  
го аэродрома «Шоссейная» на Корпус-  
ном аэродроме разместилась аэроклуб-  
ная авиация. Здесь работали авиацион-  
ная и парашютная школы, планерная  
станция. В разные годы на аэродроме  
трудились известные летчики В. Чкалов,  
А. Ширинкин, К. Кайтанов, А. Муреев,  
А. Иоост, О. Ямщикова (впоследствии  
летчик-испытатель первых реактивных  
истребителей). Здесь получил путевку в  
небо будущий заслуженный летчик-ис-  
пытатель, доктор технических наук, пи-  
сатель М. Галлай.

На территории аэродрома с 1928 года  
функционировал авиазавод № 47, выпу-  
скавший крылатые машины АИР-6, УТ-2,  
У-2. С 1939 года начал работать авиаза-  
вод № 387, специализирующийся на по-  
стройке самолетов У-2. В 1940-м в его  
цехах стал выпускаться самолет Як-1  
конструкции А. С. Яковлева. На аэродро-  
ме проводились испытания самолетов  
Ленинградского филиала Эксперимен-  
тального института, который возглавлял  
талантливый летчик, парашютист, изо-  
бретатель П. И. Гроховский.

...Сегодня здесь ничто не напоминает  
о том романтическом времени, когда пер-  
вые российские летчики дерзновенно  
взлетали в небо на хрупких аэропланах и  
воздушных дредноутах. И лишь силуэт  
серебристого истребителя в парке Авиа-  
торов навевает воспоминания о прекра-  
сном былом Корпусного аэродрома.



Въезд на Корпусной аэродром, фото 1913 г.