

УДК 94 (47).084.3  
ББК 63.3 (2) 611

**Антон Викторович РЕШЕТОВ**

ведущий библиотекарь, отдел газет Российской национальной библиотеки  
(Санкт-Петербург, Россия)

**Елена Олеговна АЛЕКСЕЕВА**

главный библиотекарь, отдел газет Российской национальной библиотеки  
(Санкт-Петербург, Россия)

## **ПЕРВЫЙ БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЁТ ПЕТРОГРАД — МОСКВА В 1918 г. ПО МАТЕРИАЛАМ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ**

Статья посвящена обстановке, в которой весной 1918 г. лётчик Н. И. Петров совершил первый беспосадочный перелёт Петроград — Москва. После переезда советского правительства в новую столицу перед отечественными авиаторами была поставлена задача наладить авиасообщения между городами для оперативной доставки почтовой корреспонденции. В тяжелейших условиях хозяйственной разрухи, недостатке топлива и квалифицированных кадров, уже в конце марта состоялись первые рейсы. Перелёт Н. И. Петрова 2 апреля 1918 г. продемонстрировал реальность сокращения времени полета фактически в 2 раза (с 7–8 до 4 часов). Несмотря на тяжелые метеорологические условия, недостаток топлива, общую ситуацию в стране отечественные лётчики были готовы идти на рекорды, постигать новые вершины.

**Ключевые слова:** Н. И. Петров, авиапочта, история российской авиации, периодические издания.

Одной из проблем, с которой столкнулась советская власть после переноса столицы из Петрограда в Москву весной 1918 г., являлась оперативная доставка почты между городами. Впервые Петербург и Москва были соединены воздушным путём ещё в 1911 г., тогда лётчику А. А. Васильеву потребовалось чуть больше суток для осуществления этого перелёта<sup>1</sup>. В марте — апреле 1918 большевистское правительство начало уделять всё большее внимание организации сообщения между двумя столицами. В начале апреля Б. И. Россинский (товарищ председателя Московской окружной коллегии по управлению воздушным флотом) отмечал, что в сложившейся ситуации (разруха на железных дорогах, перегруженность почтово-те-

---

<sup>1</sup> Воздушный путь Петроград — Москва // Вечерняя жизнь. 1918. 1 апреля.

леграфного аппарата) именно воздушный флот может позволить максимально оперативно и надёжно организовать доставку корреспонденции.

Учитывая общую ситуацию в стране и армии, московский революционный штаб авиации (который занимался подготовкой к организации воздушной линии) вполне ожидаемо столкнулся с рядом проблем: демобилизация лётчиков, бессистемная ликвидация авиационных частей, недостаток топлива и масла. И если проблему с кадрами и техникой к началу апреля 1918 г. удалось в целом решить, то вопрос с поставками бензина стоял очень остро. Из-за этого порой происходили задержки, например, один из главных героев нашей истории, лётчик Петров, в одном из интервью поделился следующей типичной историей: в последних числах марта он получил телеграмму от авиатора Никольского с просьбой о помощи. Последний был вынужден совершить посадку в Твери из-за недостатка бензина<sup>2</sup>. На следующий день Петров прибыл на место, привёз все необходимые материалы и лётчики смогли продолжить свой путь<sup>3</sup>. На этом злключения Никольского не закончились — в первых числах апреля он был вынужден совершить аварийную посадку своего «Фармана» в поле между Москвой и Тверью<sup>4</sup>. К нему на помощь вылетел лётчик Агафонов, но найти попавшего в беду товарища у него не получилось из-за плотного тумана<sup>5</sup>.

30 марта около 11 часов дня с Комендантского аэродрома в Петрограде поднялись два аэроплана, одним из которых управлял лётчик Седов. Конечной точкой их маршрута был аэродром на Ходынском поле в Москве. На их борту находилась как служебная, так и частная корреспонденция<sup>6</sup>. Изначально планировалось, что в ближайшем будущем будет совершаться до четырех рейсов из каждого пункта, а число курсирующих между Москвой и Петроградом аэропланов будет доведено до 16<sup>7</sup>.

Лётчики должны были совершить промежуточную посадку на аэродроме в Бологом, где корреспонденцию предполагалось перегрузить в другой самолёт<sup>8</sup>. Всего же к началу апреля были оборудованы три базы — в Твери, Бологом и Малой Вишере. Несмотря на сложное вре-

---

<sup>2</sup> Воздушная почта // Новый вечерний час. 1918. 1 апреля.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Воздушный путь. На воздушном тракте // Вечерняя жизнь. 1918. 4 апреля.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> *Н. Воздушная почта // Петроградский голос. 1918. 31 марта.*

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Там же.

мя, на указанных площадках всё было подготовлено на весьма высоком уровне — лётчик Петров отмечал: «Базы организованы очень хорошо. <...> Места спусков обозначены большими кругами, обсажены ельником, в середине которых из ельника же сделаны начальные буквы базы, так что с большой высоты можно заметить то место, куда нужно спускаться»<sup>9</sup>.

Что касается перспектив, то предполагалось довести количество самолётов на каждом аэродроме до восьми и разместить на постоянной основе такое же количество лётчиков и механиков. Также планировалось в перспективе открыть рейсы воздушной почты по другим направлениям — Москва — Курск, Москва — Нижний Новгород, Москва — Смоленск<sup>10</sup>, а впоследствии и Петроград — Севастополь (продолжительность полёта 18–20 часов, с тремя остановками) и Москва — Харьков<sup>11</sup>.

Средняя грузоподъемность одного аэроплана составляла 4–5 пудов (около 65–80 кг)<sup>12</sup>. Стоит отметить, что несмотря на достаточно высокую стоимость почтовых отправок (два рубля за каждое письмо), особо подчеркивалось, что никаких коммерческих целей не преследуется<sup>13</sup>. Денежное довольствие лётчиков составляло 600 рублей в месяц, кроме того, они получали по 25 рублей за каждый час в воздухе<sup>14</sup>.

Кроме корреспонденции, авиаторы брали на борт пассажиров, которым было необходимо оперативно попасть из одной столицы в другую. Например, вечером 31 марта в Москву из Петрограда прилетел в качестве пассажира председатель Петроградского совета авиации Сергеев<sup>15</sup>.

Продолжительность перелёта между двумя столицами обычно составляла 7–8 часов, учитывая 1–2 промежуточные остановки на аэродромах, а порой, как указывалось выше, пилотам вообще не удавалось достичь конечной точки маршрута.

В начале апреля 1918 г. произошло знаковое событие в истории отечественной авиации — первый беспосадочный перелёт Петроград — Москва, к сожалению, оставшийся в значительной мере не замеченным современниками. Несмотря на то, что авиационная тема достаточно активно освещалась на страницах газет в рассмотренный период, об этом

---

<sup>9</sup> Воздушная почта. Беседа с лётчиком Петровым // Новый вечерний час. 1918. 2 апреля.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Воздушная почта // Новый вечерний час. 1918. 1 апреля.

<sup>12</sup> Воздушная навигация // Вечерняя жизнь. 1918. 23 апреля.

<sup>13</sup> Воздушная почта // Петроградский голос. 1918. 2 апреля.

<sup>14</sup> Воздушная почта. Беседа с лётчиком Петровым // Новый вечерний час. 1918. 2 апреля.

<sup>15</sup> Воздушная почта // Новый вечерний час. 1918. 1 апреля.

перелёте не упомянули ни большевистские издания («Петроградская правда», «Известия», «Красная газета»), ни крупные «старорежимные» газеты («Петроградский голос», «Новая петроградская газета», «Наш век»).

2 апреля 1918 г. с Комендантского аэродрома поднялся самолёт «Сопвич» под управлением военного лётчика Н. И. Петрова<sup>16</sup>. Расстояние в 560 вёрст авиатор преодолел за 4 часа 10 минут, средняя высота полёта составила 2500 метров<sup>17</sup>. Что касается самолёта, на котором был выполнен первый беспосадочный перелёт, то Петров охарактеризовал его весьма лестно — он отмечал, что «аппарат очень лёгкий и быстроходный»<sup>18</sup>. Сам полёт прошёл не без приключений — около станции Клин лётчик попал в зону облачности, был вынужден опуститься до 30–50 метров и на этой высоте долетел до Москвы<sup>19</sup>. Когда Петров приблизился к аэродрому на Ходынке, уже стемнело, поэтому он был вынужден совершать посадку фактически на ощупь. Как отмечалось, «после осмотра аппарата оказалось, что в баках не осталось ни капли бензина»<sup>20</sup>.

Через несколько дней авиасообщение между двумя столицами было временно приостановлено — началась весенняя распутица, препятствовавшая взлету и посадке<sup>21</sup>. Весенняя воздушная навигация была открыта 22 апреля 1918 г.<sup>22</sup> В этот же день в Народном комиссариате почт и телеграфов состоялось первое заседание совещания по вопросу об организации постоянной воздушной почты<sup>23</sup>. Московский почтамт подтвердил заинтересованность в организации регулярной воздушной линии между Петроградом и Москвой, а также по маршрутам Москва — Ярославль, Москва — Калуга, Москва — Нижний Новгород и Москва — Орёл. Стоимость почтовых отправок (письмо до двух листов) планировалось снизить до 70–80 копеек<sup>24</sup>. Однако, разгорающаяся Гражданская война внесла свои коррективы в эти планы. Уже через несколько месяцев большинство лётчиков оказались на фронте, и об организации постоян-

---

<sup>16</sup> Воздушный путь. На воздушном тракте // Вечерняя жизнь. 1918. 4 апреля.

<sup>17</sup> Перелет Петроград — Москва // Вестник воздушного флота. 1918. № 1. С. 34.

<sup>18</sup> Воздушная почта. Беседа с лётчиком Петровым // Новый вечерний час. 1918. 2 апреля.

<sup>19</sup> Перелет Петроград — Москва // Вестник воздушного флота. 1918. № 1. С. 34.

<sup>20</sup> Там же.

<sup>21</sup> На воздушном тракте // Вечерняя жизнь. 1918. 10 апреля.

<sup>22</sup> Воздушная навигация // Вечерняя жизнь. 1918. 23 апреля

<sup>23</sup> Там же.

<sup>24</sup> Там же.

ной авиапочты между двумя главными городами страны забыли на несколько лет, а регулярное авиасообщение между Ленинградом и Москвой было налажено только в середине 30-х гг.

**Anton Viktorovich RESHETOV**

Leading Librarian, Department of Newspapers, National Library of Russia  
(St. Petersburg, Russia)

*E-mail: reszetow@gmail.com*

**Elena Olegovna ALEKSEEVA**

Chief Librarian, Department of Newspapers, National Library of Russia (St. Petersburg, Russia)

*E-mail: e.alekseeva@yandex.ru*

**The first non-stop flight of Petrograd — Moscow in 1918  
(based on periodicals)**

The article is devoted to the first non-stop flight Petrograd-Moscow, piloted by N. Petrov in the spring of 1918. After the Soviet government moved to the new capital, domestic airmen were tasked to establish air communication between the cities for the prompt delivery of mail correspondence. In the worst conditions of military disruption, lack of fuel and qualified personnel, the first flights were already in the end of March. Petrovs flight April 2, 1918 demonstrated the reality of reducing the flight time in fact 2 times (from 7–8 to 4 hours). Despite the severe meteorological conditions, lack of fuel, the general situation in the country, Russian pilots were ready to go on records, to comprehend new peaks.

**Keywords:** N. Petrov, airmail, the history of Russian aviation, periodicals.