

МЁРТВАЯ ПЕТЛЯ ПОРУЧИКА НЕСТЕРОВА

ПОЛЁТЫ «БЛИНЧИКОМ»

На заре авиации большинство авиаторов летало «блинчиком», «тарелочкой», ровненько. Строго-настроено запрещалось при поворотах накрывать самолёт. «Бойтесь кренов!» – учили молодых пилотов инструкторы тогдашних авиационных школ.

У военного лётчика Петра Николаевича Нестерова такие советы вызывали возмущение и протест. «Посмотрите на птиц, – говорил он своим товарищам-лётчикам, – разве они так летают? Делая поворот, птица непременно накренивается, повернётся боком к земле: одно крыло – вверх, другое – вниз».



Самолёт «Ньюпорт»

Сам он летал иначе. При виражах смело наклонял машину. Авиаторы, видевшие его полеты, только ахали от изумления, а командир отряда нет-нет, да и предупредит строго: «Поосторожней надо бы, поручик, а то и до беды недалеко».

«Как они не понимают? – удивлялся Нестеров. – Ведь если правильно управлять машиной, воздух будет удерживать её в любом положении». Петр Николаевич вспоминал: «Я много спорил об этом с опытными летчиками, но все мои доказательства оставались без внимания. А порой приходилось выслушивать даже насмешки».

ЦИРКОВОЙ НОМЕР

В цирке он видел номер, называвшийся «мёртвой петлей». Артист стремительно съезжал на велосипеде по наклонной дорожке. Затем она круто шла вверх, сворачивалась в огромную спираль. Артист мчался по спирали. В какой-то момент он оказывался вниз головой, но не падал. При быстром движении возникала сила, которая удерживала его от падения.

Нестеров был уверен, что на самолёте, в воздухе, тоже можно выполнить такую же «мёртвую петлю». Об этом ему говорил весь его опыт летчика, подтверждали и расчёты.

«Но для чего нам нужен этот цирковой трюк?» – спрашивали лётчики. Кое-кто из них начал поговаривать, что Нестеров просто хочет прославиться, выделиться. В рукописном журнале авиаторов даже появилась стихотворная загадка под названием «Кто он?». В ней предлагалось разгадать имя того «полупризнанного героя», который бредит «мёртвой петлей».

Петр Николаевич ответил тоже стихами, обращением к авиаторам:

*Не мир я жажду удивить,
Не для забавы иль задора,
А вас хочу лишь убедить,
Что в воздухе везде опора.*

«МЁРТВАЯ ПЕТЛЯ»

Нестеров считал, что военный лётчик должен владеть самолетом так, как гимнаст владеет своим телом. «Воздушные бои будут схожи с нападениями ястребов на ворон. А кто из нас захочет быть вороной?» – спрашивал он авиаторов.



Мёртвая петля

Он служил под Киевом, летая на «Ньюпоре», распространенном тогда военном самолёте. Здесь он и осуществил 9 сентября 1913 года давно задуманный план. Позже Петр Николаевич писал: «О своём опыте я никого не предупреждал, хотя все знали, что я вообще собираюсь его сделать».

Тёплый день клонился к вечеру, когда Нестеров сел в свой «Ньюпор», привязался к сиденью, опробовал мотор и пошел на взлет. На высоте километра закрыл бензин и направил машину в пике.

Все, кто находился в ту минуту на аэродроме, с волнением смотрели в небо. А Нестеров, набрав скорость, включил мотор и повёл самолёт вверх, положил его «на спину». Потом – опять вниз. И, наконец, снова – в горизонтальный полёт. Самолёт описал в воздухе круг, петлю. Все это заняло не более десяти секунд. Нестеров выровнял машину и красивой змейкой спланировал на аэродром, к ангарам.

ПОБЛАГОДАРИТЬ И АРЕСТОВАТЬ

Что тут началось! Поздравления, объятия, восторженные возгласы. Здесь же, на аэродроме, летчики написали телеграмму в Петербурге о первой в истории авиации «мёртвой петле», выполненной поручиком Нестеровым.

Но, как ни удивительно, в столице отнеслись к поступку поручика неодобрительно. Например, один генерал прямо заявил, что «мёртвая петля» чистейший акробатизм. «Мне лично кажется справедливым, – сказал этот горе-генерал, – если Нестерова, поблагодарив за смелость, посадят на 30 суток ареста».

Однако это продолжалось недолго. Вскоре и другие авиаторы, у нас и за границей, начали выполнять «мёртвые петли». Больше всех прославился своими фигурными полётами французский авиатор Адольф Пегу, сделавший «мёртвую петлю» вторым после Нестерова.

В мае 1914 года Нестеров совершил выдающийся перелет из Киева в Петербург. Он пролетел расстояние в 1200 километров за 8 летных часов! Это было незадолго до начала Первой мировой войны. А когда она началась, Петр Николаевич во главе авиационного отряда отправился на фронт.



*Памятник Нестерову,
установлен в Киеве,
возле авиационного завода*

ЦЕНОЮ ЖИЗНИ

Вместе с другими русскими лётчиками он совершал смелые разведывательные рейды в тыл австрийцев. Конечно, разведку вели и австрийские самолеты. Особенно досаждал нашим войскам самолет «Альбатрос», которым управлял лейтенант барон Розенталь. С земли сбить его никак не удавалось.

Нестеров решил во что бы то ни стало уничтожить самолет барона. И вот 8 сентября, когда «Альбатрос» снова появился над расположением русских войск, Нестеров поднялся в воздух.

Его лёгкий «Моран» быстро нагнал более тяжёлую машину австрийца. Нестеров сделал над «Альбатросом» круг, пытаясь принудить его к посадке. Но тот стал поспешно уходить на запад. И тогда Нестеров, зайдя сзади, ударил его своим самолетом.

Повреждённый «Альбатрос» повалился набок, перевернулся и беспорядочно полетел к земле. Падать начал и «Моран». От удара у него отвалился мотор. Нестеров ещё в воздухе был выброшен из поврежденного самолёта. Он упал шагах в двадцати от обломков своей машины.

Оказалось, что в австрийском самолёте, найденном в болоте, находился не только барон Розенталь, но ещё и наблюдатель, унтер-офицер. Разумеется, оба они погибли. Петр Нестеров совершил первый в мире воздушный таран. На том месте, где погиб бесстрашный русский летчик, был сооружен обелиск. А «мёртвую петлю» позже переименовали в «петлю Нестерова».



Юбилейная почтовая марка

Геннадий Черненко.
(Материал опубликован в интернете)