

Нестеров

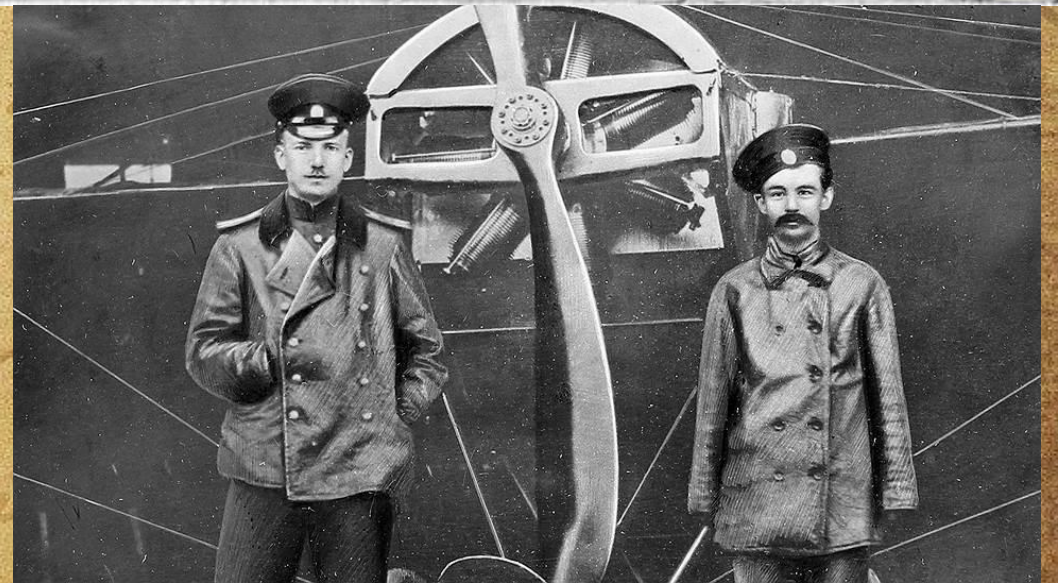


Выполнил:
Марочкин Никита

27 февраля 1887 года родился легендарный русский летчик Петр Николаевич Нестеров. Его имя навсегда вошло в историю русской и мировой авиации, а героическая жизнь стала труднодостижимым примером для многих поколений. В 1897 году, в возрасте десяти лет, мальчик поступил в Нижегородский кадетский корпус имени Аракчеева, где в свое время преподавал его отец. За семь лет учебы он показал себя одним из лучших выпускников и в 1904 году, после окончания корпуса, в числе шестерых отличников был направлен в Михайловское артиллерийское училище в Санкт-Петербурге — одно из лучших военно-учебных заведений Российской империи. Там очень обстоятельно изучались не только военные науки, но и математика и инженерные дисциплины. Выпускники училища становились специалистами высокого класса и распределялись по артиллерийским частям российской армии. Юный Петр Нестеров и в училище был одним из лучших. В 1906 году, в возрасте 19 лет, он успешно окончил курс училища, выдержал выпускные экзамены и получил воинское звание подпоручика. После этого Нестерова распределили для дальнейшего прохождения службы в 9-ю Восточно-Сибирскую стрелковую артиллерийскую бригаду, дислоцированную на восточной окраине Российской империи. Казалось бы, один из лучших выпускников училища мог бы продолжать службу в Европейской части России. Но причины перевода на Дальний Восток лежали в плоскости личной. Петр Нестеров женился, а служба на Дальнем Востоке освобождала офицера от необходимости внесения «реверса» в размере пяти тысяч рублей. У Нестерова, отец которого к тому времени давно умер, таких денег не было.



Молодой офицер вступил в Нижегородское общество воздухоплавания. В сарае, принадлежавшем семье Петра Соколова, молодые люди построили планер, который решили испытать в поле. Уже в начале осени 1911 года Нестеров окончательно решил связать свою дальнейшую судьбу только с воздухоплаванием и в октябре был принят на учебу в Офицерскую воздухоплавательную школу в Петербурге — старейшее военно-учебное заведение. Кстати, во время учебы в школе, 18 августа 1912 года, молодой офицер совершил тринадцатичасовой перелет на аэростате, пролетев 750 верст на высоте 3400 метров. Для воздухоплавания того времени это был очень неплохой результат. Поручика Нестерова распределили в авиационный отряд, который формировался при 7-й воздухоплавательной роте. В июне 1913 г. он был переведен в 3-ю воздухоплавательную роту, при которой также был сформирован авиационный отряд. Несмотря на небольшой стаж в качестве пилота, Нестеров вскоре был назначен командиром отряда. Сыграли свою роль и неординарность самого офицера, его личные качества, и общая нехватка в то время способных авиаторов. Петр Нестеров не просто был способным пилотом, но и сам занимался конструкторскими разработками, а кроме того большое внимание уделял изучению техники пилотирования. Он вошел в историю как основоположник высшего пилотажа — и это не случайно. Как известно, именно Нестеров впервые в мире совершил знаменитую «мертвую петлю», называемую также «петлей Нестерова».



Это произошло 27 августа 1913 года в Киеве, на Сырецком поле, где размещался военный аэродром. На самолёте «Ньюпор—4» с двигателем «Гном» поручик Петр Нестеров впервые выполнил полет по замкнутой кривой в вертикальной плоскости, которая навсегда вошла в историю военной авиации. Известно, что идея совершить «мертвую петлю» у Петра Нестерова родилась задолго до полета на Сырецком поле. Летчик долго изучал возможность совершения такой фигуры, производил расчеты. Незадолго до полета он узнал, что подобную петлю готовится совершить и знаменитый французский летчик Адольф Пегу. Здесь уже выиграло самолюбие героя нашей статьи. Петр Нестеров очень хотел, чтобы первым в истории мировой авиации петлю совершил русский летчик. И он, отбросив все теоретические расчеты, решился на полет. Как оказалось, Нестеров был прав — всего спустя шесть дней после знаменитого полета Адольф Пегу также совершил петлю. Что интересно, в мировой прессе тогда получила огласку именно петля Пегу. Лишь затем, когда Адольф Пегу прибыл в Россию, он лично встретился с Петром Нестеровым и признал его первенство в совершении опасного маневра. Через несколько дней после полета, 31 августа 1913 года, Петр Нестеров получил очередное воинское звание — штабс-капитан. Будучи превосходным летчиком, он не забывал и о своих теоретических разработках. Так, Петр Нестеров предложил военному ведомству проект самолета без вертикального оперения. Хотя первоначально чиновники ведомства не заинтересовались проектом, Нестеров продолжал работать над своей машиной. Когда в 1913 году проект летчика все же получил согласование, но без финансирования, Нестеров продолжил разработки. Он модернизировал самолет «Ньюпор-4», сделав более коротким фюзеляж, убрав вертикальное оперение и увеличив размах рулей высоты. В этом Нестерову помогал старший механик его авиационного отряда унтер-офицер Г.М. Нелидов. Вместе с ним Нестеров и совершил несколько пробных полетов на модернизированном самолете. Однако, во время полетов были выявлены определенные недостатки. Еще одной интересной разработкой Петра Нестерова была конструкция семицилиндрового двигателя. Наконец, незадолго до начала Первой мировой войны Нестеров занялся конструированием одноместного скоростного самолета. В авиационном отряде, командиром которого был назначен Нестеров, ввели обучение полетам с глубокими виражами, а также посадке с отключенным двигателем.

8 сентября (26 августа) 1914 года в районе города Жолквы Петр Нестеров вновь находился в воздухе. В это время самолет «Альбатрос», в котором находились австро-венгерские летчики пилот Франц Малина и пилот-наблюдатель барон Фридрих фон Розенталь, осуществлял воздушную разведку, наблюдая за передвижением русских войск. Нестеров, находившийся в расположении своей части в палатке, заметил, что австрийский самолет следует на высоте, делающей его неуязвимым для выстрелов с земли. По словам очевидцев, он сразу же выскочил из палатки и побежал к самолету. Нестеров так спешил, что даже не стал привязывать себя ремнями к сиденью. Ему не терпелось проверить на практике свою давнюю идею — сбить аэроплан противника, пойдя на таран и ударив колесами собственного самолета по поддерживающим поверхностям машины противника. Он принял решение сбить самолет противника и пошел ему наперерез. В то время самолеты еще были лишены вооружения, поэтому летчики прибегали к тарану как наиболее действенному способу сбить вражеский самолет. Так решил действовать и Нестеров. Он попытался ударить самолет Малины и фон Розенталя шасси своего самолета по краю несущей плоскости. Но удар пришелся в середину австрийского самолета. Это было трагической ошибкой Нестерова. Колеса его аэроплана попали под верхнюю плоскость, винт и мотор ударили по ней сверху. Мотор оторвался от самолета и упал. Судя по всему, сам Петр Нестеров погиб, ударившись виском о ветровое стекло самолета — когда его машина неуправляемо планировала. Но таран все же настиг цель — «Альбатрос» австрийцев потерял управление и стал падать. Летчики Малина и фон Розенталь погибли. Так ценой своей жизни Петр Нестеров совершил подвиг, сбив вражеский самолет. Разумеется, жертвовать собой ради уничтожения австрийцев молодой штабс-капитан не собирался — его гибель стала трагической случайностью, следствием ошибки, совершенной во время тарана.

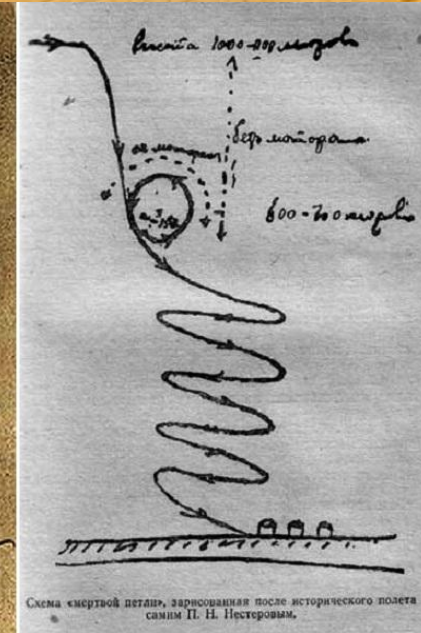
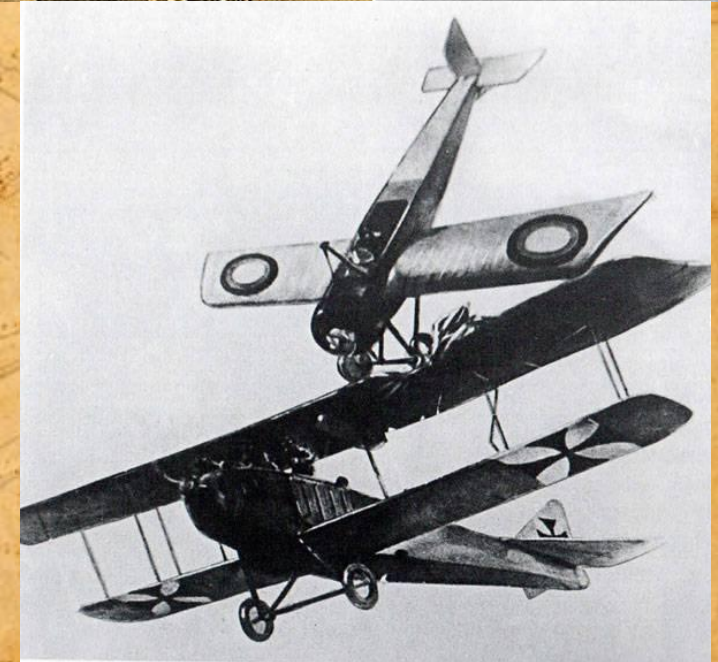


Схема «смертной петли», зарисованная после исторического полета самим П. Нестеровым.



Тело штабс-капитана Нестерова доставили в штаб соединения. Отслужили панихиду, проститься с бесстрашным летчиком собрались не только непосредственные сослуживцы, но и все высшие чины штаба, включая командующего генерала от инфантерии Николая Рузского. На следующий день сам генерал проводил гроб с телом летчика на вокзал г. Жолквы, откуда покойника отправили в Россию. О поступке штабс-капитана Нестерова сообщили русские газеты. Его имя вновь прозвучало на всю страну — на этот раз, как бесстрашного героя. Уже в том же 1914 году монумент памяти Петра Нестерова соорудили на месте его гибели — в Жолкве. В советское время в Жолкве Львовской области Украины был создан мемориал и музей авиатора, который в 1990-е годы был заброшен, как и многие другие памятники, посвященные памяти русских и советских военных героев. Трагическая судьба ждала и младшего брата Петра Нестерова Михаила Николаевича, также ставшего летчиком. Он погиб в том же 1914 году — при испытании нового аэроплана. Старшему брату Николаю удалось прожить большую жизнь — после революции он вступил в РККА, в сталинское время дослужился до генерал-майора интендантской службы и скончался в 1950 году. У Петра Нестерова остались двое детей — Маргарита (1909-1995) и Петр (1911-1955). Штабс-капитану Петру Нестерову на момент гибели было всего 27 лет. За эту очень небольшую, особенно по современным меркам, жизнь он успел многое, самым главным памятником Петру Нестерову стала, безусловно, его знаменитая «петля».



**Спасибо за
внимание!**