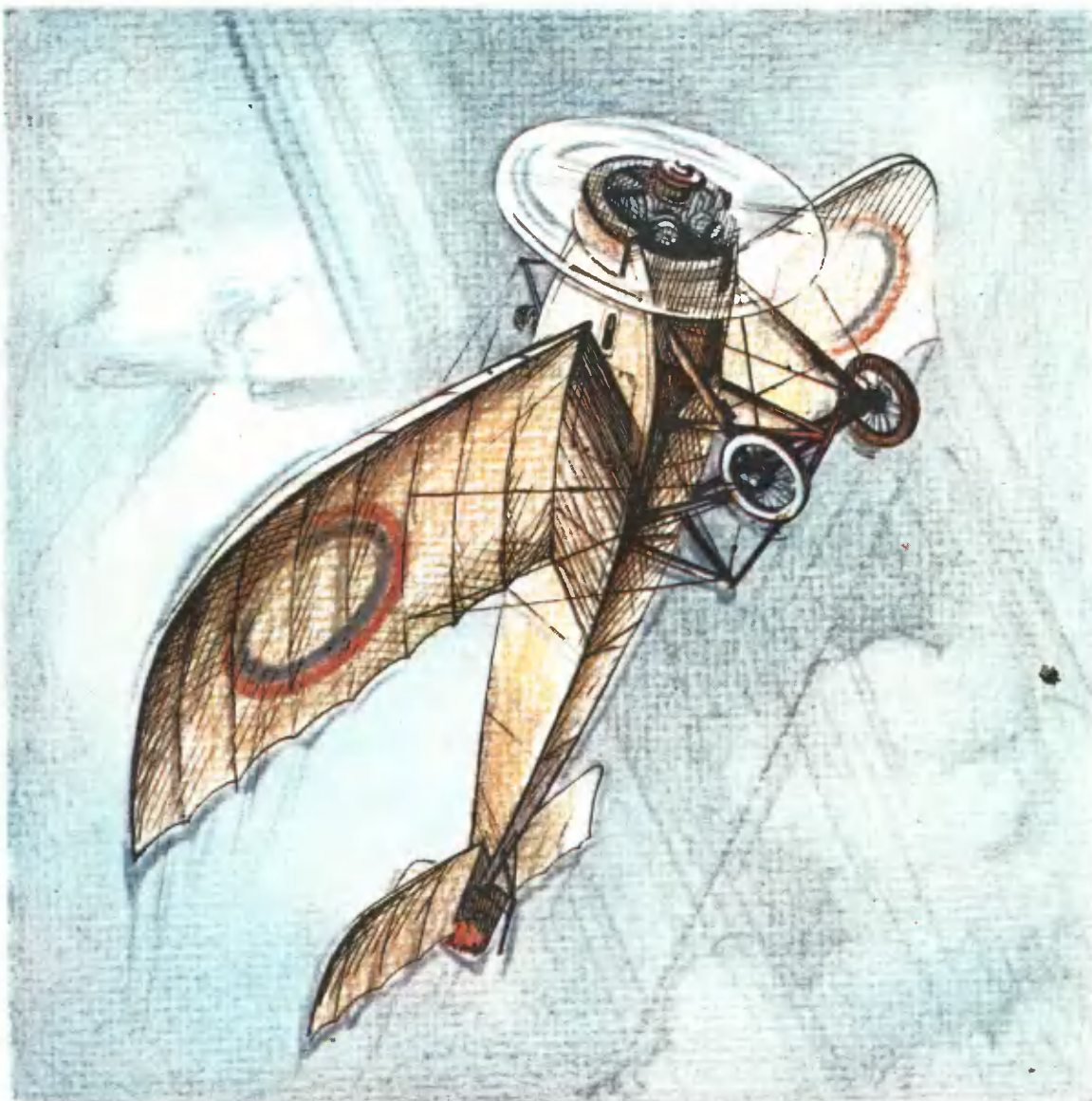


СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
НАШЕЙ РОДИНЫ

АНАТОЛИЙ МАРКУША



ЧЕЛОВЕК -
ПТИЦА

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАЛЫШ» 1988

Зигуры высшего пилотажа

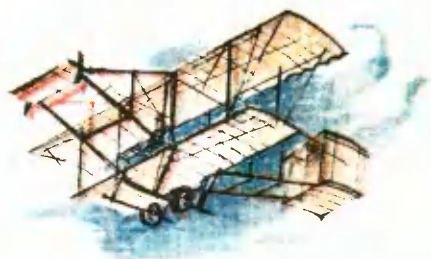
Петля Глестерова
Петля Глестерова
Петля Глестерова
Петля Глестерова
Петля Глестерова
Петля Глестерова



АНАТОЛИЙ МАРКУША

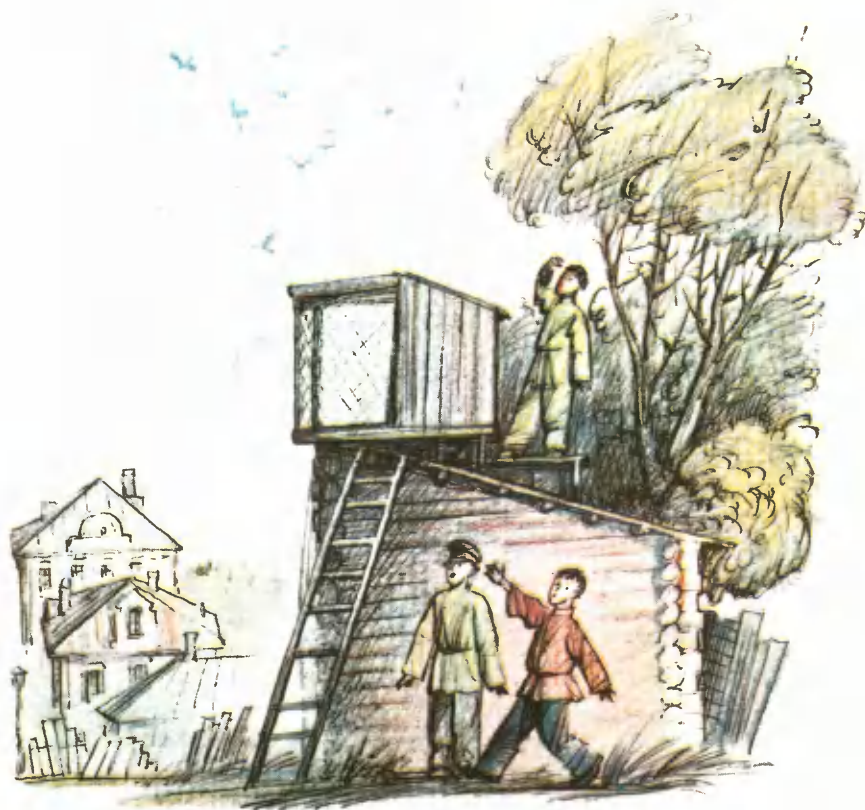
ЧЕЛОВЕК - ПТИЦА

*О жизни и подвиге
военного лётчика
Петра Николаевича
Нестерова*



ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАЛЫШ» МОСКВА 1988





ДЕТСТВО

Было это почти сто лет назад. В семье воспитателя военного училища поручика Нестерова родился третий ребёнок. Мальчика назвали Петром, Петей.

Петя родился светлоголовым, худеньким, совсем даже не батырского сложения. Мальчик часто болел, и едва ли кому-нибудь могло тогда прийти в голову, что этому бледному, страдавшему постоянными головокружениями ребёнку, суждено навсегда вписать своё имя в историю мировой авиации.

Жизнь на берегах Волги в ту пору текла неспешно, размеренно, и казалось, что неспешности этой никогда не будет ни конца, ни края.

В синем прозрачном небе Нижнего Новгорода (теперь город Горький) над широким раздольем Волги-реки мелькали только птицы. О самолётах в те далёкие годы тут никто ещё и не слышивал.

Петя рос, как все мальчишки: тянулся к солнышку, гонял со сверстниками мяч на лугу, бедокурил. От товарищей своих Петя мало чем отличался. Пожалуй, лучше других рисовал. Петь очень любил. Играл на нескольких музыкальных инструментах. Но больше всего увлекался Петя птицами.

В его комнате всегда жили разные птахи. Держал он их не в тесных клетках, а в просторных, сделанных из сетей, садках.

Эту свою нежную привязанность к крылатому племени он сохранил на всю жизнь. И когда уже вырос, стал офицером, отцом двоих детей,— словом, превратился во вполне самостоятельного, солидного мужчину, он всё равно держал голубей при доме и мог, забыв всё на свете, часами наблюдать за их вольным полётом.

Любовь к птицам сыграла решающую роль в жизни Петра Нестерова.

Тот, кто хочет поближе сойтись с пернатыми, проникнуть в их тайны, изучить их повадки, обязательно должен хорошо и без страха лазать по деревьям: там обитают птицы, там их гнёзда, их дом.

Годам к девяти Петя превосходно освоил искусство «верхолаза». Он без страха поднимался на самые высокие липы, окружавшие дом, отчаянно раскачивался на упругих ветвях и, когда удавалось склонить одну крону к соседней, с ловкостью белки переносился с дерева на дерево.

Страшно было? Конечно!

Липы у Петиного дома росли старые, их вершины, казалось, достигают самого неба. А ну как не рассчитаешь, а ну как промахнёшься?.. Страшно! Но человек обязательно должен быть смелым. Настоящий человек.

В десять лет Петю отдали в кадетский корпус. Кадет Пётр

Нестеров был всего ста тридцати трёх сантиметров роста и весил двадцать шесть с половиной килограммов.

Воспитатели заносили в журнал наблюдения за воспитанниками. О Нестерове записано: «бледен и худ», «подвержен сердцебиениям», «нервен»...

Нелегко приходилось Пете в училище, где царила строгая военная дисциплина, где от воспитанников требовали большой выносливости, постоянного соблюдения неукоснительного порядка. И никому не давалось никакой скидки.

Петя держался. Держался потому, что очень рано понял: человек должен быть хозяином своей судьбы. Да и рассчитывать кадету Нестерову было не на кого: отец умер, и мать одна тянула большую семью...







ВПЕЧАТЛЕНИЕ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Сто лет назад люди только начинали осваивать небо. О полётах человека было уже известно, но полёты эти казались удивительным и необыкновенным явлением. И, конечно, каждый слух о полёте, каждое более или менее достоверное известие о новых достижениях завоевателей пятого океана — так называли люди небо — воспринимались восторженно.

Первый самолёт, вернее, первое изображение самолёта, картинку, Петя увидел на конфетной коробке.

Странное, весьма хрупкое сооружение из тоненьких жёрдочек, сквозь которые просвечивало голубое небо, висело над домами, над деревьями, над задравшими головы людьми, висело, ни на что не опираясь. И нужно было обладать смелым воображением, чтобы представить себе в те годы: так может быть!



Эта яркая фантастическая картинка, должно быть, произвела на мальчика такое сильное впечатление, что она не раз вспоминалась Петру Нестерову, пока он учился в артиллерийском офицерском училище.

Прежде чем Нестеров познакомился с настоящим, летающим самолётом, он видел диковинный цирковой номер, который тоже запомнил надолго.

А номер был такой: на краю арены ставили помост, достигавший оркестровой раковины. С помоста шёл крутой спуск к громадному кольцу-обручу, стоявшему в центре арены. На помост поднимался затянутый в чёрное трико велосипедист. Он долго раскланивался с публикой, посылал воздушные поцелуи собравшимся, снова и снова проверял велосипед... А оркестр всё это время играл тревожную музыку, и мерцал свет... Потом велосипедист неспешно усаживался в седло, снова кланялся и, наконец, когда внезапно обрывалась музыка, он в совершеннейшей тишине скатывался с помоста, стремительно пролетал по крутому спуску и описывал замкнутый круг внутри обруча.

В ту пору Петя ещё не знал физики и не умел объяснить, почему же не падает смелый велосипедист. И как он не боится, пусть на миг, но всё же оказаться головой вниз, а ногами вверх... Одно Петя твёрдо запомнил: номер этот назывался — мёртвая петля.

Пётр Нестеров успешно закончил артиллерийское училище, в девятнадцать лет был произведён в офицеры и получил своё первое назначение — служить ему предстояло на самом краю родной земли, во Владивостоке.





ЗДРАВСТВУЙ, НЕБО!

Здесь, на самом краю России, удалось Нестерову впервые приблизиться к небу. Случилось это так.

По соседству с артиллеристами жили и несли свою службу воздухоплаватели.

Воздухоплаватели наполняли огромные оболочки, сшитые из лёгкой материи, специальным газом. Оболочки превращались в громадные воздушные шары — аэростаты. Чтобы шары не улетали, их приходилось держать на крепкой привязи. К шарам подвешивали большую плетёную корзину. В корзину залезали двое наблюдателей, наземная команда понемногу отпускала верёвку, и шар уходил вверх. На некоторой высоте аэростат задерживали, корзина его замирала над землёй...

Но для чего все это делалось?

Стоит залезть на дерево, как сразу становится понятным: с высоты видно гораздо дальше. А что говорить об аэростате, который взвивался выше самых высоких деревьев? И наблюдатели, находившиеся в корзине, могли вести разведку, могли раньше других заметить приближающегося к городу противника, держать под контролем море.

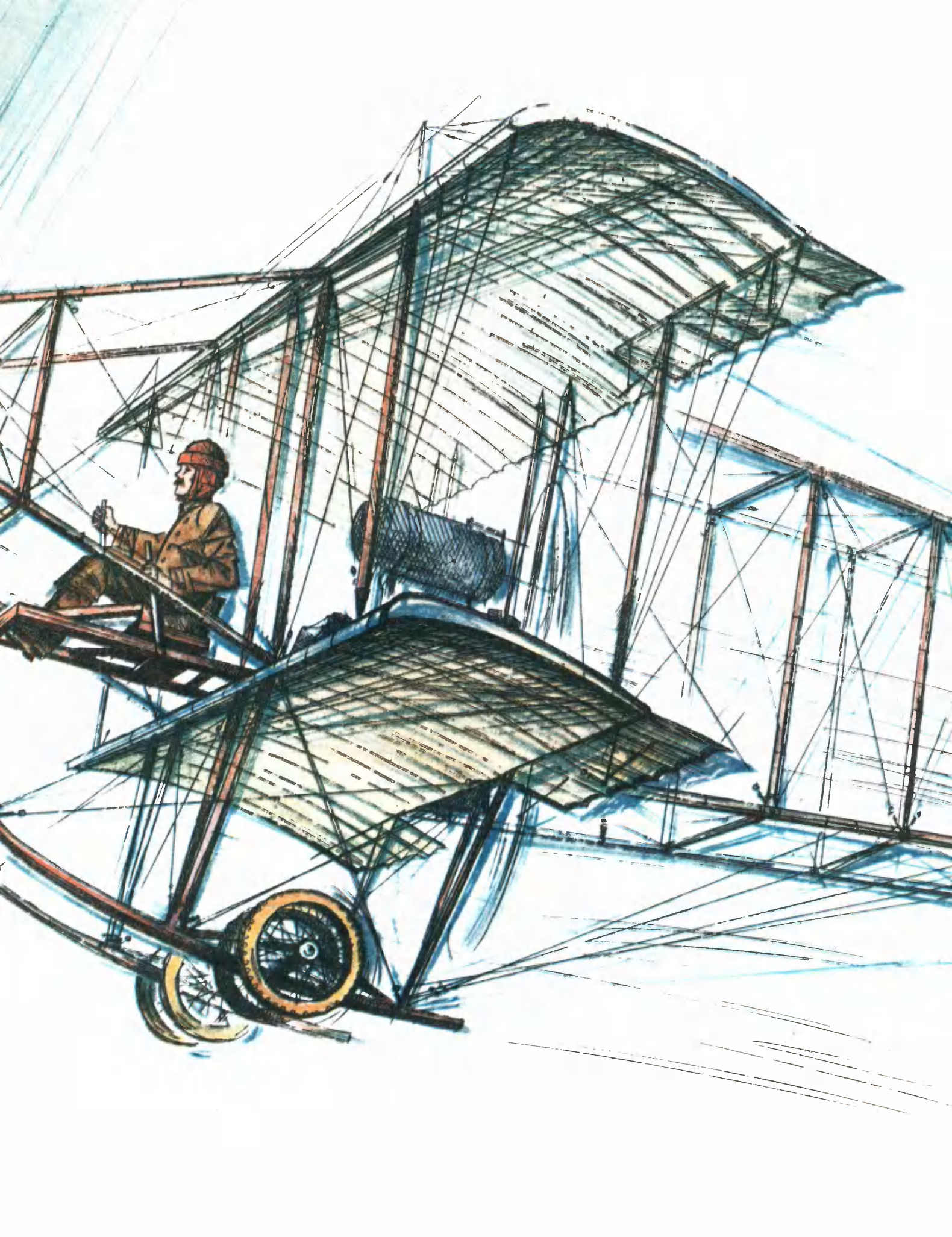
Молодой офицер Нестеров быстро подружился с воздухоплавателями, присмотрелся к их службе и предложил: давайте поднимем на воздушном шаре артиллерийского наблюдателя! Ведь с такой высоты он сможет точнее управлять стрельбой наших пушек, чем с обычного командного пункта. Из корзины аэростата артиллерист увидит, куда падают снаряды — с недолётом или с перелётом, правее или левее цели.

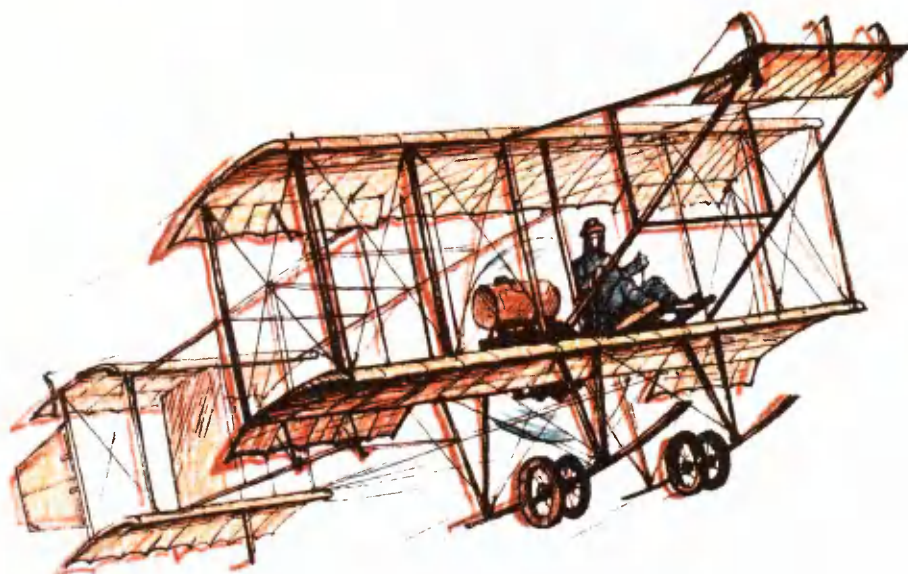
Предложение оказалось интересным.

Но вот беда: воздухоплаватели не умели управлять артиллерией, а артиллеристы не умели управлять аэростатами. А ученья приближались и надо было решать: кого же послать на это совершенно новое дело? Нестеров попросил послать его. С ним согласились: кто предложил, тому и начинать.

Так юный артиллерист сделался воздухоплавателем. Здесь, на Дальнем Востоке, он впервые в жизни приблизился к небу, как говорится, потрогал облака руками...







ЛЕТИТ!

Петру Николаевичу Нестерову исполнилось двадцать три года, когда, наконец, он впервые увидел настоящий самолёт в полёте. Управлял той машиной один из самых известных в России авиаторов, замечательный человек — Сергей Исаевич Уточкин. Прославленный спортсмен, велосипедист, мотоциклист, он самостоятельно овладел искусством летать на самолёте. И хотя Уточкину не всегда везло — он и в аварии попадал, и разбивался, не однажды оказывался в больнице — всё равно: стоило Сергею Исаевичу чуть подлечиться, как он снова появлялся на аэродроме, неутомимо летал, летал, летал...

Уточкин постоянно колесил по стране, показывал всем желающим свой самолёт. Смотрите, люди, что это за чудесная машина! И привыкайте: ведь скоро передвижение по воздуху станет самым обыденным, самым привычным делом. Мы ещё поспорим с птицами, люди!

Вот один из таких полётов Уточкина и довелось увидеть Нестерову.

Наблюдал Нестеров за полётом прославленного Уточкина с вполне понятным восторгом, но без особого удивления. Почему? Потому, что к этому времени молодой артиллерист успел

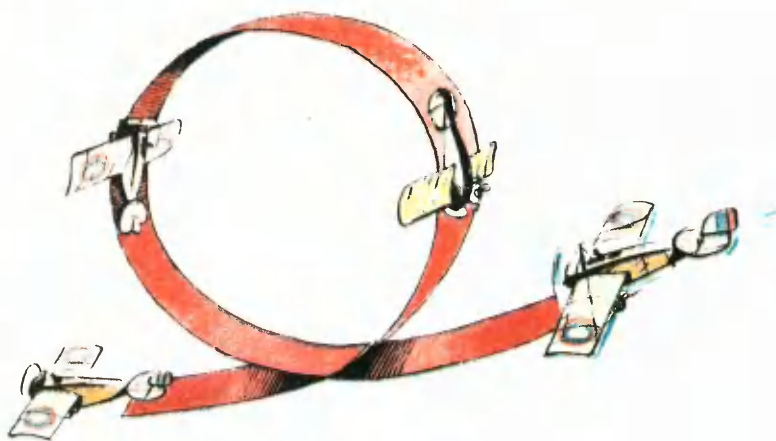
прочитать про самолёты, авиационные моторы, вообще про авиацию решительно всё, что только можно было найти. И он не только читал. Он постоянно думал о полётах. Сконструировал планёр — безмоторный летательный аппарат, очень напоминающий большую птицу, распластавшую неподвижно крылья. Думал над тем, как улучшить конструкцию самолёта. Можно сказать так: артиллерист Нестеров уже в ту пору всей душой принадлежал авиации.

Оставалось сделать решающий шаг — закончить курс лётной подготовки и получить звание военного лётчика.

...Сентябрь был прохладный, но сухой и ясный. Начав обучаться полётам 12 сентября 1912 года, уже через шестнадцать дней — 28 сентября, Пётр Николаевич сдаёт экзамен на звание пилота, а ещё через неделю достаивается звания военного лётчика.

Не думайте, что в ту пору стать лётчиком было не так уж и трудно, если Нестерову удалось сделать это в считанные, можно сказать, дни. Чтобы получить звание военного лётчика, полагалось одних экзаменов сдать десять, да, кроме того, показать в полётах своё умение пилотировать самолёт, то есть управлять воздушным аппаратом в разных условиях. И Нестеров доказал самым блистательным образом — летать он может!





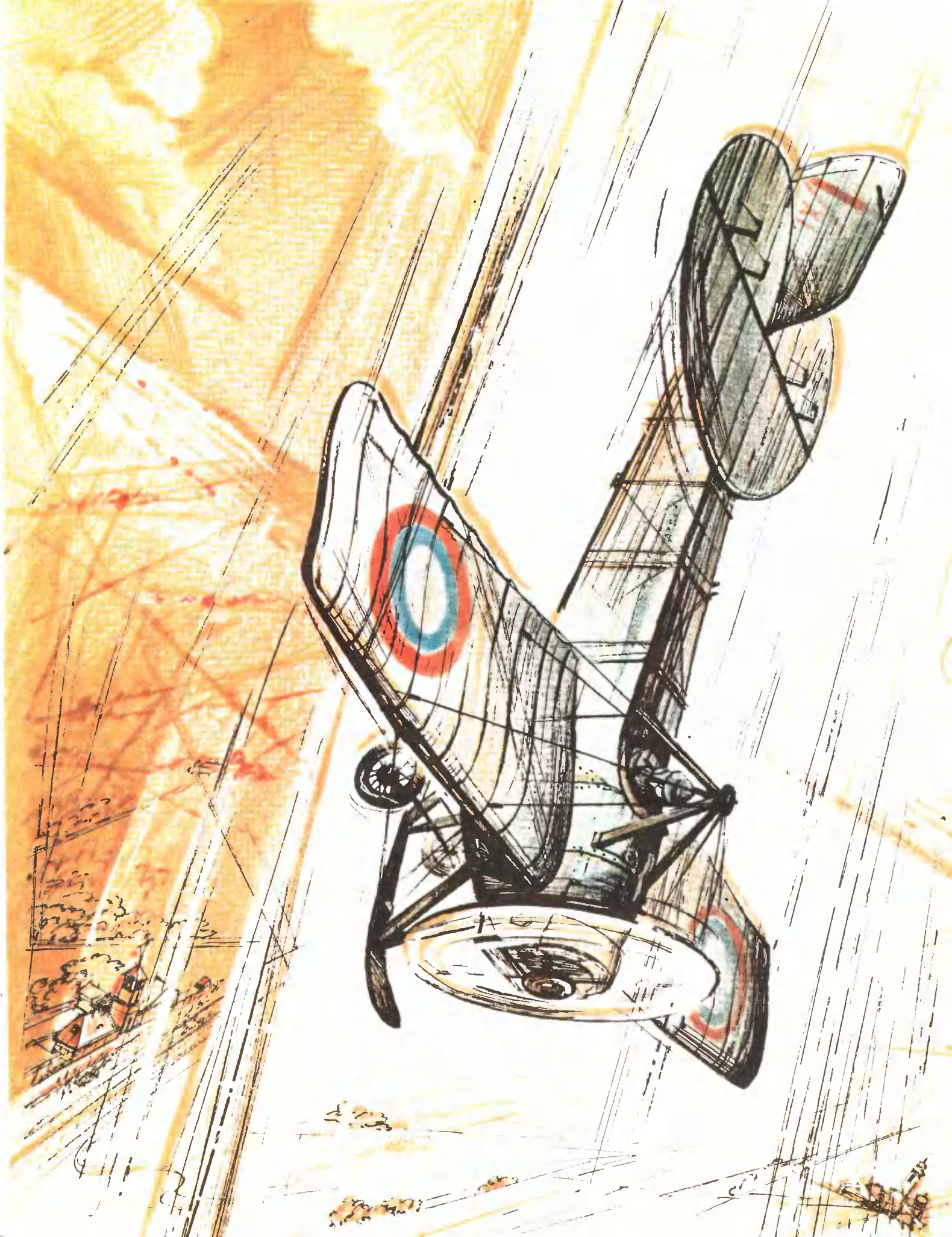
ЛЕТАТЬ, КАК ПТИЦЫ

Школа осталась позади, началась служба в только-только создававшихся авиационных частях. Проходил день за днём, прибавлялся полёт к полёту, и Пётр Николаевич Нестеров становился опытным, первоклассным лётчиком.

И всё больше задумывался он над тем: почему птицы в полёте не боятся никаких наклонов, случается, даже на спину переворачиваются, и ничего — выходят из любого положения. А пилотам предписывают избегать кренов, разворачиваться исключительно «блинчиком». Правильно ли это?

И сама собой приходила на память виденная ещё в детстве цирковая «мёртвая петля». Ведь не падал тот отважный велосипедист из верхней точки обруча, когда ноги его были вверху, а голова внизу. Может ли лётчик сделать такую же петлю в воздухе?

Ответить на вопросы, не дававшие покоя Нестерову, в то время не мог никто. И он начинает пробовать — сначала осторожно, потом всё смелее и смелее накреняет свою машину в полётах. И внимательно наблюдает за поведением самолёта, старается понять, в чём же секрет птичьего умения летать. Он делает расчёты и убеждается — кренов бояться не надо, опасно уменьшать скорость, а пока скорость достаточная, самолёт держится в воздухе вполне надёжно!





Нестеров охотно делится своими соображениями с товарищами, но его не очень-то слушают, над ним даже посмеиваются: ишь, мол, чего захотел — превзойти птицу!

И Нестеров понимает: словами ему никого ни в чём не убедить. Надо доказать на деле, примером — вот, смотрите, люди, что может совершить самолёт, находящийся в руках смелого и грамотного лётчика.

Так постепенно приближался его день.

27 августа 1913 года Пётр Николаевич поднялся с Киевского аэродрома на самолёте «Ньюпор» и стал набирать высоту. Ровно стрекотал мотор, машина уходила в прозрачную голубую высь. И вот уже Днепр внизу заблестел стеклянным блеском, будто и не вода текла в его берегах, а синеватое стекло застыло между зелёными лугами. И дома стали, как игрушечные. Когда с высоты смотришь на землю, всё уменьшается и выглядит таким чистым, прибранным, как на картинке...

Тысячу метров высоты набрал Нестеров и развернул свой самолёт к центру лётного поля.

Люди, с земли наблюдавшие за этим полётом, видели, как сверкнул крестик-самолёт в лучах весёлого солнца. Внезапно умолк мотор, и все замерли в ожидании.

Вот самолёт стал как бы скатываться по невидимой горе. Он мчался вниз, как мчится лыжник перед прыжком с трамплина, как разгонялся циркач-велосипедист — вниз, вниз, вниз...

Нестеров слышал, как поют крылья его самолёта под напором встречного потока воздуха. Скорость увеличивалась, и звук этот делался гуще, напряжённее, медленно надвигалась навстречу земля. Вот лётчик потянул ручку управления на себя — и самолёт стал послушно поднимать нос вверх, лётчика прижало к сиденью, исчезла земля... Впереди и с боков было небо, одно только небо... А потом машина на мгновение легла на спину. Теперь земля, и дома, и Днепр оказались под головой, а небо голубым ковром раскинулось над ногами... Но это продолжалось лишь мгновение: самолёт плавно опустил нос, и всё стало на место. Земля снова раскинулась внизу, небо и солнце сияли над головой.

Завершив петлю, Нестеров благополучно спустился и, как говорили тогда, мягко атеррировал, а проще сказать — сел. Внешне он выглядел обычно, может быть, чуть-чуть побледнел, но это случалось с ним и прежде.

Все, кто оказался в этот момент на аэродроме, бросились к самолёту, вытащили лётчика из кабины и торжественно понесли на руках через лётное поле.

Его приветствовали, как приветствуют героев!

«Завязав» первую в мире петлю в небе, Нестеров на деле доказал: человек может и должен летать подобно птице, легко и непринуждённо перемещая самолёт в любом направлении — вверх и вниз, вправо и влево...

Позже Нестеров писал: «Военный лётчик никак не может обойтись без умения делать фигуры высшего пилотажа. Вертикальные виражи, перевороты и петли должны быть обязательной программой для того лётчика, который не захочет на войне играть роль курицы или мирного голубя... Неизбежные воздушные бои будут схожи с нападением ястребов на ворон... А кто из вас захочет быть вороной?»

Перелёты

Нестерова

ВАЛТИЙСКОЕ МОРЕ



Перелёт
Київ - Тамшина

Места посадки

Перелёт
Київ - Одесса -
Севастополь

Тамшина

Лука

Дно

Городок

Витибен

Старо-Тыхов

Томиль

Чернигов

Київ

Белая Церковь

Умань

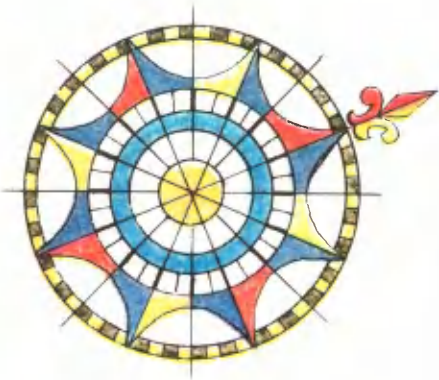
Анапьев

Николаев

Одесса

Перекоп

Севастополь



ТУЧИ В НЕБЕ

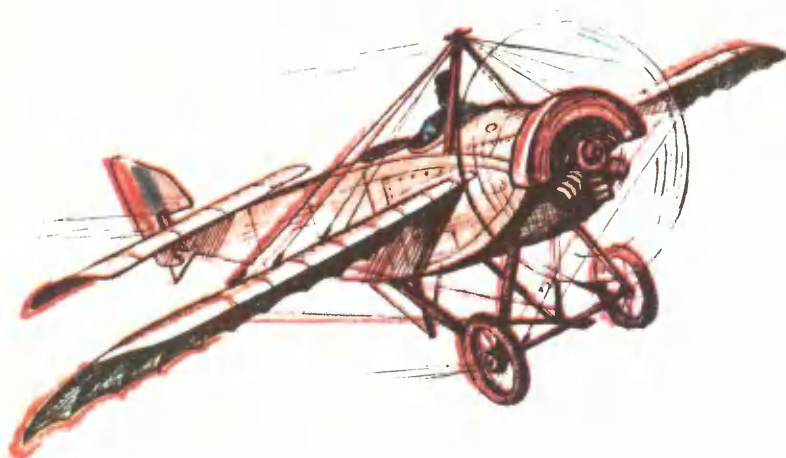
Хорошо, когда небо синее-синее, когда лёгкие облачка бесшумно плывут над головой! Ну, а если дождь, если над землёй собираются грозовые тучи? В беспокойном небе ветер швыряет самолёт, как щепочку в бурном море: может и вверх колёсами опрокинуть, может и вовсе швырнуть с высоты на землю... И Нестеров настойчиво внушает своим товарищам: хотите быть живыми, хотите научиться благополучно выходить из самых неожиданных положений, овладевайте пилотажем, учитесь собственными руками ставить самолёт в разные плоскости и выводить его затем в горизонтальный, спокойный полёт.

И ещё — Пётр Николаевич увлечённо летает на дальние расстояния. Самолёт ведь для того и придуман, чтобы человек мог быстро передвигаться. Нестеров пролетел по маршруту Киев — Одесса — Севастополь. Тогда это было крупное достижение! Потом он летит из Киева в район нынешнего Ленинграда. И преодолевает это расстояние в рекордный срок — за один день!

Он приучает себя «читать» землю. Не так это просто, разглядывая землю с высоты птичьего полёта, правильно оценивать обстановку, запоминать, как выглядит, например, пересечение реки и железной дороги. И сравнивать схватываемое глазом на местности с тем, что изображено на карте. А ведь без такого умения не проложить новых воздушных путей.

Военный человек Нестеров постоянно думает, как лучше использовать крылатую машину в боевых условиях. Ведь тогда ещё никто толком не знал, как именно будут использованы самолёты на войне.

А война приближалась. Первая война, в которой лётчикам пришлось принять самое деятельное участие.



ТАРАН

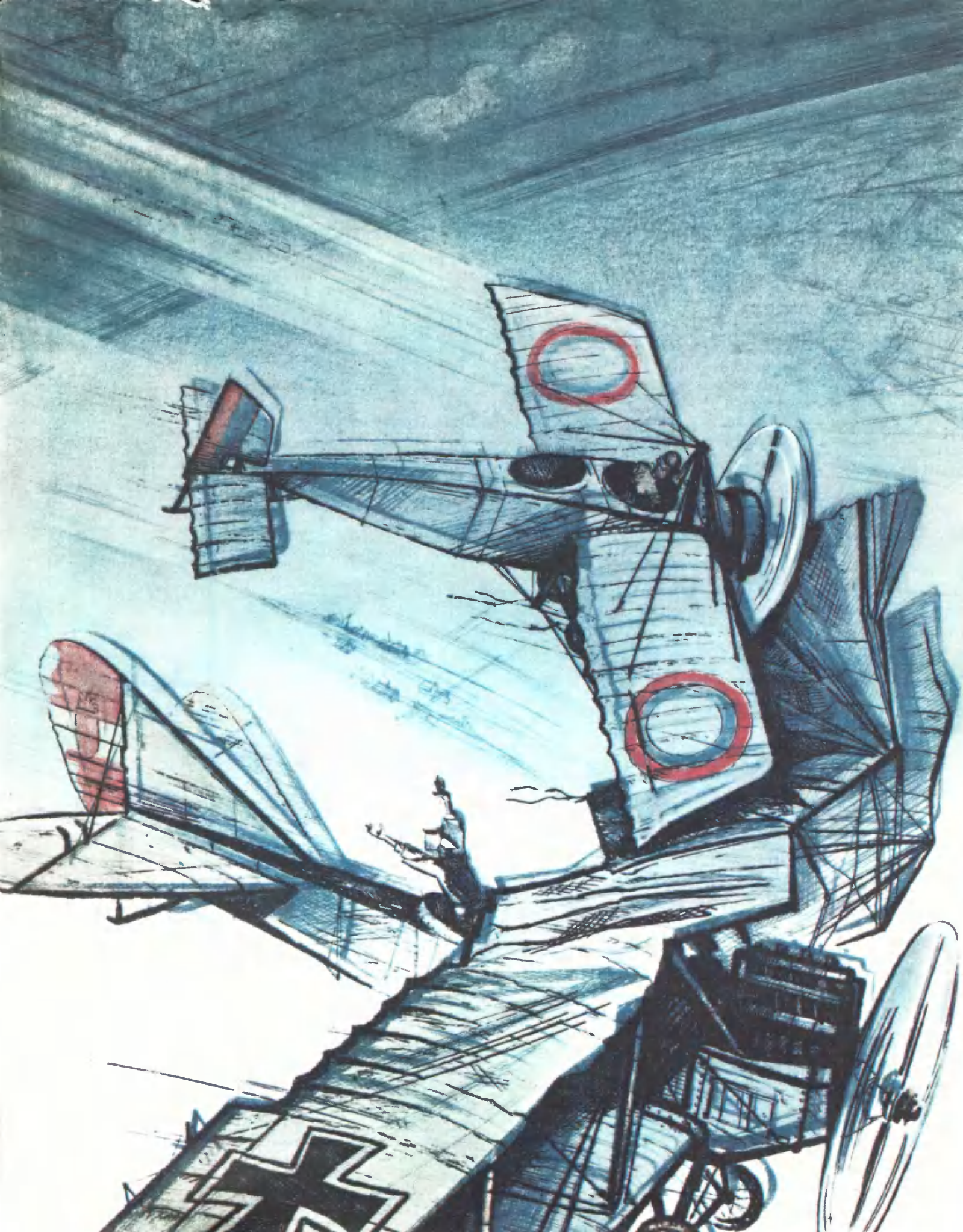
В августе 1914 года началась Первая мировая война.

С самого начала войны Нестеров находится в действующей армии. Он напряжённо думает: какое оружие лучше брать с собой в полёт? Как переделать артиллерийские снаряды в авиационные бомбы? Но упорнее всего его преследовала идея воздушного тарана. Ведь лётчикам случалось встречать в небе противника, а что они могли сделать? Погрозить врагу кулаком, в крайнем случае, выстрелить в него из револьвера или пистолета, почти не имея шанса попасть в цель...

И Нестеров нашёл решение: нужно догнать вражеский самолёт и ударить по нему своим самолётом так, чтобы нанести пробоину... Подобный удар и есть таран. Нестеров был твёрдо уверен, что при таране можно сразить врага и уцелеть самому. Тут, пожалуй, уместно забежать далеко вперёд: в годы Великой Отечественной войны сотни советских лётчиков таранили фашистские самолёты, и многие из этих отважных сынов Родины остались при этом живы. Значит, Нестеров был прав.

26 августа 1914 года Пётр Николаевич Нестеров поднялся в ясное, будто отполированное небо и взял направление к линии фронта. Нестеров знал: на этом участке, примерно в одно и то же время, появляется вражеский самолёт. Самолёт-разведчик.

Самолёт Нестерова набирает высоту — выше, выше, выше. Внимательно оглядывает лётчик горизонт... Наконец замечает:



далеко-далеко виднеется крестик-самолёт; приближаясь, он приобретает очертания вражеского «Альбатроса». Тот самый, разведчик.

Нестеров продолжает набирать высоту, будто и не видит врага, а сам прикидывает: когда начать разворот, чтобы оказаться позади противника и выше него. Манёвр атаки он продумал давно, мысленно представлял себе малейшие детали, и теперь надо было сохранить спокойствие, чтобы не ошибиться, не дрогнуть, исполнить манёвр точно и быстро.

«Пора!» — решил Нестеров и сделал свой знаменитый крен: когда одно крыло самолёта склоняется к земле, а другое — задирается в самое небо.

Не прошло и десяти секунд, как противник оказался впереди и ниже Нестерова. Пётр Николаевич перевёл самолёт в крутое снижение. Он догонял врага. Тот пытался ускользнуть в сторону, но напрасно — русский самолёт неотвратимо настигал его.

И настиг. И сразил.

Увы, этот полёт оказался последним и для Нестерова.

* * *

Закончилась жизнь героя. Началось бессмертие: герои не умирают. Пусть он прожил всего двадцать семь с половиной лет. Пусть он пролетал неполных два года. Но кто отважится сказать — мало? Ведь он открыл искусство свободного управления самолётом в воздухе. Он — основатель высшего пилотажа, без которого с тех пор не может обойтись ни один лётчик на свете. И мёртвая петля по справедливости называется сегодня петлёй Нестерова.





Кабрирование
кабрирование
кабрирование

Торка
торка
торка

Бочка
бочка
бочка
бочка

Шмельман
шмельман
шмельман
шмельман

Пикирование
пикирование
пикирование

Штормор

50 коп.

Для младшего школьного возраста
Анатолий Маркович Маркуша
ЧЕЛОВЕК-ПТИЦА

Рассказ

Художник Н. Андреев

Редактор *Е. Рыжова*. Художественный редактор *А. Асеев*.
Технический редактор *М. Копылова*. Корректор *Н. Шадрина*.

ИБ № 2369

Подписано в печать с готовых диапозитивов 16.08.87. 60×90¹/₈. Бум. офс. № 1.
Гарнитура школьн. Печать офсет. Усл. печ. л. 3,0. Усл. кр.-отт. 14,0. Уч.-изд. л.
2,99. Тираж 150 000 экз. Изд. № 1685. Заказ № 1801. Цена 50 коп. Издатель-
ство «Малыш». 121352, Москва, Давыдовская ул., 5. Калининский ордена
Трудового Красного Знамени полиграфкомбинат детской литературы им.
50-летия СССР Росглавополиграфпрома Госкомиздата РСФСР. 170040, Калинин,
проспект 50-летия Октября, 46.



Scan: Ershov V. G., 2007

М 4803010201—038 64—88
М102(03)—88

© Издательство «Малыш» 1984