

НА ДОПОМОГУ СТУДЕНТАМ У ЗАСВОЄННІ НАВЧАЛЬНИХ
ДИСЦИПЛІН «ІСТОРІЯ УКРАЇНИ», «ІСТОРІЯ НАУКИ І ТЕХНІКИ»

УДК 358.4:351.814.349-057.36(477)(092)

DOI: 10.20535/2307-5244.44.2017.105467

І. О. Мікульонок

*Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*

I. Mikulionok

*National Technical University of Ukraine
«Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

ТРИУМФ І ТРАГЕДІЯ АВІАТОРА ПЕТРА НЕСТЕРОВА
Petro Nesterov: Triumph and Tragedy in the Sky of Ukraine

В статті зроблено спробу комплексно висвітлити біографію видатного російського військового льотчика, авіаконструктора та засновника вищого пілотажу Петра Миколайовича Нестерова (1887–1914). Окремо розглядається низка маловідомих та раніше замовчуваних фактів з життя авіатора, а також питання меморіалізації пам'яті про нього.

Ключові слова: військова авіація, вищий пілотаж, мертва петля, повітряний таран, Петро Нестеров, Київ, пам'ять.

An attempt was made to comprehensively cover the biography of the outstanding Russian military pilot, aircraft designer and founder of aerobatics Petr Nikolaevich Nesterov (1887–1914). Separately, a number of little-known and previously silent facts from the life of the aviator, as well as issues of memorialization of the memory of him.

Keywords: military aviation, aerobatics, dead loop, air ram, Peter Nesterov, Kiev, memory.

Серед авіаторів-першопрохідників початку ХХ ст., імена яких навечно закарбовані в історії авіації, окреме місце посідає російський військовий льотчик Петро Нестеров — автор і виконавець «мертвої петлі» та повітряного тарану.

Петро Миколайович Нестеров народився 15 (27 за новим стилем*) лютого 1887 р. в Нижньому Новгороді (Росія) в родині штабс-капітана Миколи

* Далі всі дати подано за старим стилем до набрання чинності Декрету про введення в Російській республіці західноєвропейського календаря від 24 січня (6 лютого за новим стилем) 1918 р. за підписом В. І. Леніна.

Федоровича Нестерова, який служив офіцером-вихователем у Нижньогородському кадетському корпусі імені графа Аракчєєва. Через два роки, у віці 27 років, його батько помер, залишивши вдовою Маргариту Вікторівну з чотирма дітьми (маленький Петрик був третьою дитиною в родині). Не маючи коштів на оплату житла, Маргарита Вікторівна була змушена перебраться з дітьми в чотириповерховий Вдовиний будинок на Хрестовоздвиженській площі, де жило понад півсотні вдів з дітьми, які залишилися без чоловіків і батьків — колишніх державних службовців.

Без годувальника багатодітна родина жила доволі скромно. Утім, як син офіцера, Петро міг безкоштовно одержати військову освіту, тож він вступив до кадетського корпусу, де колись служив його батько. Під час навчання Нестеров особливо захоплювався математикою, фізикою, малюванням і кресленням. В атестаційному журналі корпусу за 1903/04 н. р. залишився запис про шістнадцятирічного Петра: «Кадет Нестеров є зразковим типом майбутнього офіцера, з яскраво вираженими моральними якостями й здатністю повести за собою підлеглих у бою» (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 8).

А ще майбутній льотчик добре грав на музичних інструментах і співав. Понад те, під час його навчання в кадетському корпусі композитор О. К. Глазунов, одного разу почувши Петра, який брав участь у концерті, запропонував йому вступити до консерваторії (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 10), проте юнак твердо вирішив піти слідами батька (талант Петра Миколайовича успадкувала його дочка Маргарита, що згодом стала оперною співачкою).

Після закінчення 1904 р. Нижньогородського кадетського корпусу схильного до математичних наук юнака в числі інших найкращих випускників спрямували на подальше навчання до Михайлівського артилерійського училища в Санкт-Петербурзі. Восени 1906 р. П. Нестеров з відзнакою закінчив училище у званні підпоручика і, як відмінник, маючи право вибору місця подальшої служби, прибув до 9-ї Східносибірської стрілецької артилерійської бригади у Владивостоку.

Місце служби, яке вибрав Петро Миколайович, спочатку здивувало багатьох його товаришів, але було не випадковим. Річ у тім, що на той час П. Нестеров вирішив одружитися з подругою дитинства, дочкою польського селянина Ядвігою Луневською (точніше Галицькою, тому що Ядвігу взяла в свою родину заможна бездітна пара Галицьких; після переходу в православну віру — Надія Рафаїлівна Галицька). Однак у ті часи офіцер, що перебував на військовій службі в європейській частині Росії, міг одружитися тільки після 28 років, а якщо раніше, то лише за умови виплати так званого «реверсу» в 5000 руб. — своєрідної грошової застави для утримання родини в разі смерті годувальника (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 8). Таких грошей у П. Несте-

рова не було, а на службу на окраїнах Російської імперії ці правила не поширювалися.

1909 р. П. Нестерова відрядили до Владивостоцького повітроплавально-го парку. Тут він неодноразово піднімався в повітря на аеростаті. Досвід польотів дав йому змогу розробити правила коректування стрільби з аеростата. В цей час Петро Миколайович серйозно захопився слюсарною справою. В результаті у січні 1910 р. його призначили за сумісництвом на посаду начальника бригади слюсарної майстерні. Через деякий час нижні чини, що зналися на цій справі, належно оцінили вміння їхнього керівника професійно володіти будь-яким слюсарним інструментом. Окрім того, П. Нестеров у своєму підрозділі заборонив лайку й бійки, чим здобув повагу офіцерів і ще більше схилив до себе солдат.

На початку наступного 1911 р. П. Нестеров одержав піврічну відпустку за понад трирічну службу й вирішив використати її для остаточного переходу з артилерії до авіації, якою по-справжньому зацікавився в цей час: «Почав я свою авіаційну діяльність в 1910 році після того, як вперше побачив політ одного з наших відомих авіаторів» (Нестеров, П. 1988, с. 56) (ідеться про одного з піонерів вітчизняної авіації Сергія Ісайовича Уточкіна (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 51).

У той час літаки були ще недосконалими, тихохідними й маломаневреними, тому особливого захвату від побаченого П. Нестеров не отримав. Як він писав пізніше, «...у цих польотах мене не задовольняла рабська залежність пілота від примх стихії... Тому я поставив собі завданням побудувати такий аероплан, рухи якого найменше залежали б від навколишніх умов і який цілком підкорявся б волі пілота... Тільки тоді авіація із забави й спорту перетвориться на міцне й корисне надбання людства...» (Цит. за: Бурче, Е. Ф. 1955, с. 52).

Влітку 1911 р., перебуваючи у відпустці в Нижньому Новгороді, П. Нестеров познайомився з учнем професора М. Є. Жуковського — Петром Петровичем Соколовим, став членом Нижньогородського товариства повітроплавання й незабаром разом з новим товаришем узявся будувати свого першого планера. Мати Петра Миколайовича підтримала захоплення сина й допомогла зшити обшивку до планера. Для випробувань вибрали поле й запустили планер за допомогою коня. У возі сидів П. Соколов, тримаючи мотузку, прив'язану до планера. Кінь розбігся — і апарат після набору швидкості разом з випробувачем на кілька метрів піднявся в повітря. Про цю подію 2 серпня 1911 р. навіть з'явилось повідомлення в місцевій газеті «Нижегородский листок» (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 51). Цей політ став початком недової, але надзвичайно яскравої льотної діяльності П. Нестерова.

1911 р. Петро Миколайович розробив проект літака оригінальної конструкції без вертикального оперення й відправив його до Головного інженерного управління в Санкт-Петербурзі. На жаль для розробника, проект було відхилено, автор вирішив особисто довести переваги своєї конструкції. Але й це не допомогло^{**}. Проте П. Нестеров скористався нагодою й виявив неабияку наполегливість для зарахування його до авіаційного відділу Офіцерської повітроплавальної школи в Санкт-Петербурзі. В результаті до кінця відпустки в жовтні 1911 р. поручика П. Нестерова зарахували до цієї школи, а 29 серпня 1912 р. — до Гатчинської авіаційної школи (авіаційний відділ Офіцерської повітроплавальної школи в Гатчині).

Вперше П. Нестеров самостійно вилетів на літаку 12 вересня 1912 р., а вже 28 вересня він склав іспит на звання пілота-авіатора. І, нарешті, 5 жовтня 1912 р. на біплані «Фарман-VII» склав екзамен на звання військового льотчика. В його атестації сказано: «Льотчик видатний, технічно підготовлений відмінно. Моральні якості дуже гарні... Школу закінчив за першим розрядом. Достатньо підготовлений до посади Начальника загону» (Цит. за: Бурче, Е. Ф. 1955, с. 52).

На додаток до пілотажу, П. Нестеров займався й конструкторською діяльністю. Так, окрім згаданого літака без вертикального оперення, 1913 р. він розробив досліду конструкцію семициліндрового авіаційного двигуна потужністю 120 кінських сил з повітряним охолодженням. Пізніше він будував одномісний швидкісний літак, закінчити який перешкодила Перша світова війна. Також П. Нестеров запропонував оригінальну систему зміни кута установки крил безпосередньо під час польоту літака.

Маючи глибокі знання з математики й механіки, а також достатній пілотажний досвід, П. М. Нестеров теоретично обґрунтував можливість виконання глибоких віражів і здійснив їх на практиці (до цього навіть горизонтальні розвороти на літаках робили без крену «млинцем» (Соколов, В. 1988, с. 62)). У праці «Про взаємодію стерна глибини й напрямку за значних кутів крену» він уперше довів, що під час виконання віражів із креном понад 45° відбувається зміна в роботі стерна: стерно висоти виконує функції стерна напрямку, а стерно напрямку — стерна висоти. Петро Миколайович дійшов ви-

^{**} Незважаючи на негативний висновок Головного інженерного управління, П. Нестеров удосконалював свою машину. В результаті влітку 1913 р. проект схвалили, але без надання коштів на його реалізацію. Перебуваючи в Києві на початку 1914 р., П. Нестеров за допомогою старшого механіка загону Г. М. Нелідова модифікував літак «Ньюпор IV»: укоротив фюзеляж на 0,7 м, зняв вертикальне оперення й значно збільшив розмах рулів висоти. На цьому літаку було виконано декілька випробувальних польотів, які, проте, не виявили істотних переваг запропонованої конструкції.

сновку, що поворот літака завжди має супроводжуватися відповідним креном і що, «який би не був великий крен апарата, він не є небезпечним, якщо кут крену відповідає крутості повороту».

На початку 1913 р. було сформовано перші російські авіаційні роти: 1-у — в Санкт-Петербурзі, 2-у — в Севастополі й 3-ю — в Києві (також було створено окремих авіаційний загін у Читі) (Соколов, В. 1988, с. 61–62). 26 квітня 1913 р. поручик П. М. Нестеров обійняв посаду виконувача обов'язки начальника 11-го корпусного авіаційного загону 3-ї авіаційної роти в Києві, яка розташовувалася на Печерську. Літаки ж авіароти базувалися на Святошинському (Сирецькому) аеродромі на західній околиці міста.

Тогочасний Київ справедливо вважався одним із центрів світової авіації. Київське товариство повітроплавання очолював її засновник, учень М. С. Жуковського, професор Київського політехнічного інституту М. Б. Делоне. У місті починали конструкторську діяльність Г. П. Адлер, Ф. Ф. Андерс, Д. П. Григорович, В. В. Йордан, К. О. Калінін, О. Д. Карпека, брати Андрій, Євген та Іван Івановичі Касяненки, О. С. Кудашев, І. І. Сікорський, Ф. Ф. Терещенко.

Незабаром активним членом Київського товариства повітроплавання став і П. Нестеров. На початку жовтня 1913 р. він зробив іспитовий політ на «повітряній мотоциклетці» з двигуном усього в 15 кінських сил конструкції Євгена Касяненка. Згодом він випробував і біплан «№ 3» київського конструктора О. Д. Карпеки.

П. Нестеров постійно вдосконалювався в пілотуванні. Так, 10–11 серпня 1913 р. він без попередньої підготовки зробив переліт за маршрутом Київ — Остер — Ніжин — Київ. Через кілька днів цей переліт він повторив, але вже на чолі групи з трьох літаків. Це був перший у світі груповий переліт строєм із чотирма посадками на не підготовлених заздалегідь, а обраних з повітря майданчиках. На літаку П. Нестерова був також кінооператор фірми Антона Шанцера Володимир Добржанський. Знятий ним з борту літака перший в історії авіації документальний фільм, що тривав близько півгодини, кілька днів з великим успіхом демонструвався в найкращому київському кінотеатрі Антона Шанцера на Хрещатику (будинок 38).

Усе літо П. Нестеров тренувався, прагнучи здійснити вертикальний політ по замкненому колу — так звану «мертву петлю». Ніхто з авіаторів на це ще не наважувався. Лише француз Адольф Пегу, льотчик-випробувач фірми «Блеріо», виконав у повітрі фігуру схожу на букву «S».

Ідея «мертвої петлі» зародилася в П. Нестерова ще до 1912 р., але згодом, будучи учнем гатчинського авіаційного загону, він уже теоретично довів можливість її виконання. «Повітря є середовищем цілком однорідним у всіх напрямках. Воно триматиме в будь-якому положенні літак за умови правиль-

ного керування ним», — писав він. У заснованому з ініціативи П. Нестерова рукописному журналі «Альманах», випуски якого вивішувалися на стіні вітальні офіцерських зборів, у тому ж 1912 р. було вміщено шараду «Хто він?»:

Ненавидящий банальность
 Полу-признанный герой,
 Бьёт он на оригинальность
 Своею мёртвою петлёй.

На цю шараду Нестеров, який вгадав у ній себе, відповів такими рядками:
 Коль написано «петля»,
 То, конечно, это — я.
 Но ручаюсь вам, друзья,
 На «петлю»... осмелюсь я.

...

Одного хочу лишь я,
 Свою петлю осуществляя:
 Чтобы эта «мёртвая петля»
 Была бы в воздухе живая.
 Не мир хочу я удивить,
 Не для забавы иль задора,
 А вас хочу лишь убедить,
 Что в воздухе везде опора...

27 серпня (9 вересня за новим стилем) 1913 р. о 18.15 П. Нестеров на літаку «Ньюпор-IV» з двигуном «Гном» потужністю 70 кінських сил злетів зі Святошинського (Сирецького) аеродрому, піднявся до 1000 м, після чого трохи знизив висоту й з 600–800 м на очах численних глядачів уперше у світі виконав замкнену криву в вертикальній площині — знамениту «мертву петлю», яка згодом стала називатися «петлею Нестерова». Цим маневром поклав початок вищому пілотажу (Рис. 1, 2).

У різних джерелах місце, над яким видатний льотчик виконав «мертву петлю», вказується по-різному. Найчастіше згадується Святошинський (Сирецький, Сирецький військовий) аеродром (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 234; Энциклопедический справочник 1985, с. 428), де сьогодні діє Серійний завод «Антонов» (на території сучасного Серійного заводу «Антонов» 1974 р. на честь цієї події було встановлено пам'ятний знак, а 1989 р. перед адміністративним будинком цього заводу — скульптуру «Мертва петля»). Також цим історичним місцем називають і Скаковий іподром (Скакове поле, Сирецький іподром; сьогодні на цій території розмістилася Київська кіностудія ім. О. Довженка) (Стефанович, Д. Л. 2001, с. 182) — місце між тогочасними «Київським машинобудівним і котельним заводом Гретеера, Криванека й К^о» (нині — Публічне

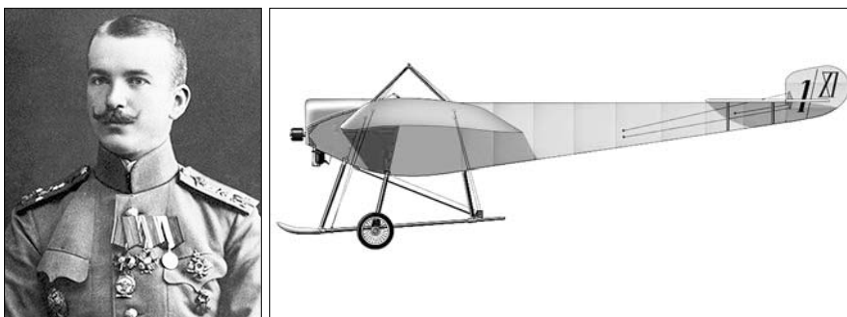


Рис. 1. Петро Миколайович Нестеров та його літак «Ньюпор-IV» (серпень 1913 р.)

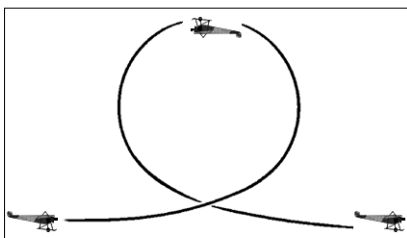
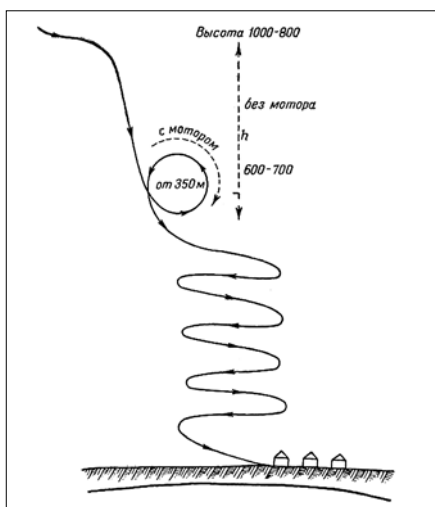


Рис. 2. Схема «мертвої петлі» й реконструкція схеми історичного польоту, яку виконав безпосередньо П. М. Нестеров



акціонерне товариство «Науково-виробниче підприємство “Більшовик”»), Пушкінським парком і Київським політехнічним інститутом. Ще рідше згадують Табірний аеродром, частиною якого був уже згаданий Скаковий іподром (у деяких випадках Табірним аеродромом вважають Скаковий іподром) (Рис. 3).

Усі ці суперечності, вочевидь, можна пояснити насамперед близькістю Святошинського (Сирецького) і Табірного аеродромів, а також Скакового іподрому. Крім того, всі польоти П. М. Нестеров справді робив зі Святошинського (Сирецького) аеродрому, оскільки ангари 3-ї авіаційної роти, до складу яких входив його 11-й корпусний загін, розташовувалися саме там. Проте «мертву петлю» вперше було виконано саме над Скаковим іподромом — на п'ять кілометрів на схід від місця зльоту. На користь цієї версії свідчить і пояснення до нової назви вулиці Петра Нестерова в Постанові № 1249 бюро Київського місько-

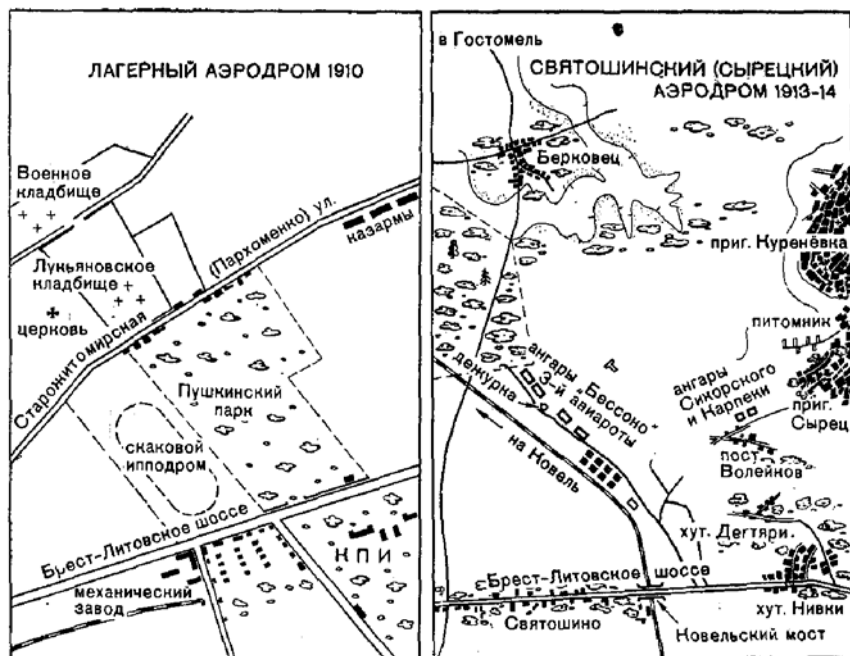


Рис. 3. Схематичні плани київських аеродромів:

Табірного (1910 р., ліворуч) і Святошинського (Сирецького) (1913–1914 рр., праворуч) (Енциклопедический справочник... 1985, с. 106).

го комітету Комуністичної партії України й виконкому Київської міської Ради депутатів трудящих від 15 липня 1958 р. «Про найменування й перейменування вулиць міста Києва»: «П. Нестеров — льотчик. Вул. пролягає там, де він зробив мертву петлю в повітрі» (Про найменування... 1958, арк. 255).

Також, можливо, плутанина виникає й від близькості звучання словосполучень «Сирецький аеродром» і «Сирецький іподром», а оскільки літаки однозначно асоціюються з аеродромом, те це є додатковим аргументом для прихильників першої версії. Цікаво, що кияни вперше побачили літак саме над Скаковим іподромом: 21 квітня 1910 р. звідси почалося велике демонстраційне турне містами Росії вже згаданого С. І. Уточкіна (Ляховецький, М. Б., Рудник, В. А. 1982, с. 70; Стефанович, Д. Л. 2001, с. 83).

Того ж вечора до Санкт-Петербурга відправили офіційну телеграму за підписом 10 свідків — семи військових льотчиків (серед них — Спортивного комісара Імператорського Всеросійського аероклубу при Київському товаристві повітроплавання, військового льотчика штабс-капітана Орлова), лі-

каря й двох офіцерів. Із Санкт-Петербурга кореспондент паризької газети «*Matin*» відразу телеграфував до Франції про події в київському небі. Наступного дня одночасно з російськими газетами «*Matin*» подала першу інформацію про «мертву петлю» і попросила київського авіатора докладно розповісти про свій політ. П. Нестеров також телеграфом передав статтю, а вже 30 серпня її надрукували в газеті «*Matin*». 31 серпня 1913 р. П. М. Нестеров одержав підвищення в офіцерському званні й став штабс-капітаном.

У статті «Як я виконав мертву петлю», опублікованій у «С.-Петербуржской газете» від 4 і 5 вересня 1913 р. й підписаній «Військовий льотчик поручик Нестеров», автор розповів про свої відчуття:

«За весь час цього 10-секундного польоту я почував себе так само, як і при горизонтальному повороті із креном градусів в 70–80, тобто відчував тілом поворот аероплана, як, наприклад, лежачи в поїзді, відчуваєш тілом поворот вагона.

Я дуже недокрівний: варто мені трохи попрацювати, зігнувшись у кабінци “Ньюпора”, і в результаті від припливу крові сильне запаморочення. Тут же я сидів певний час униз головою й припливу крові до голови не відчув, прагнення відділитися від сидіння теж не було й ноги тиснули на педалі. Мій анероїд не випав з кишені куртки, та інструменти у відкритих ящиках залишилися на своїх місцях. Бензин і масло також утримувалися відцентровою силою на дні бака, тобто вгорі, і нормально подавалися в мотор, який чудово працював усю верхню половину петлі.

Загалом, усе це доводить, що аероплан зробив звичайний поворот, тільки у вертикальній площині, тому що весь час існувала динамічна рівновага.

Із цим тільки поворотом повітря є переможене людиною. *З якоїсь помилки людина забула, що в повітрі всюди опора, і давно їй настав час позбутися визначати напрямок відносно землі*» (виділення П. Нестерова — *І. М.*) (Цит. за: Бурче, Е. Ф. 1955, с. 239).

Сенсація спричинила резонанс у всьому світі. Прочитавши публікацію в газеті «*Matin*», А. Пегу через 12 днів повторив політ П. Нестерова, а потім став виступати з ним перед публікою ледве не щодня. У результаті про показові польоти французького льотчика говорили набагато частіше, ніж про подію, що відбулася над Києвом. І лише публічний виступ А. Пегу на зборах під головуванням М. Є. Жуковського й за присутності П. М. Нестерова 14 травня 1914 р. в Політехнічному музеї у Москві остаточно затвердив першість російського авіатора Петра Нестерова, яку беззастережно визнали в усьому світі. Так, в одному з наказів по військах німецький кайзер Вільгельм II відзначив: «Я бажаю, щоб мої авіатори стояли на такій же висоті прояву мистецтва, як це роблять росіяни...».

26 листопада 1913 р. засідання Ради Київського товариства повітроплавання постановила видати П. М. Нестерову золоту медаль Київського товариства повітроплавання «за перше у світі вдале вирішення, з ризиком для життя, питання керування аеропланами в умовах вертикальних кренів» (Цит. за: Бурче, Е. Ф. 1955, с. 110, 241). Пізніше Київське міське керівництво від імені міста вручило відважному пілотові-новаторові й пам'ятний золотий жетон, з яким Петро Миколайович надалі ніколи не розлучався.

Рекордні польоти тривали. 1 березня 1914 р. на літаку «Ньюпор-IV» П. Нестеров з механіком Руденком за 3 год. 9 хв. здійснив переліт Київ — Одеса, а через кілька днів — до Севастополя. 11 травня 1914 р. на тому самому літаку з механіком унтер-офіцером Геннадієм Нелідовим він виконав одноденний переліт із трьома посадками для дозаправлення за маршрутом Київ — Гатчина за 18 год. (з них у повітрі — 8 год.), на відстань 1250 верст! 11 липня П. Нестеров перелетів з Москви до Санкт-Петербурга на новому літаку «Моран», на якому йому незабаром прийшлося почати війну...

З початком Першої світової війни 11-й авіазагін прибув до Радзивилова, а незабаром — до міста Жовква за 30 км північніше від Львова. П. Нестеров, беручи участь у здобутті Львова, провадив повітряну розвідку й виконав одне з перших у Росії бомбардувань пристосованими для цього артилерійськими снарядами. Бомбометання льотчик провів так ефективно, що австрійське командування навіть пообіцяло велику грошову нагороду тому, хто зіб'є аероплан П. Нестерова.

У Жовкві 11-й авіазагін розмістився в маєтку барона Фрідріха фон Розенталя, австрійського військового льотчика, який, як і П. Нестеров, вів повітряну розвідку: щодня біплан барона «Альбатрос» з'являвся над розташуванням штабу 3-ї російської армії, а отримані відомості передавав супротивнику (про це російські авіатори дізналися лише після загибелі П. Нестерова).

Звернемося до спогадів свідка — поручика Віктора Георгійовича Соколова, що служив тоді разом з П. Нестеровим (за зрозумілими причинами, його розповідь було оприлюднено лише 1969 р.). Так, увечері 25 серпня 1914 р. у вестибюлі жовківського замку короля Яна Собеського, де тоді розміщувався штаб 3-ї російської армії, генерал-квартирмейстер М. Д. Бонч-Бруевич (у майбутньому — генерал-лейтенант Червоної армії, доктор воєнних і технічних наук), став докоряти групі льотчиків за безкарні польоти ворожого розвідника. Коли розмова зі звичайної суперечки перетворилась на відверті обвинувачення в боягузтві, штабс-капітан П. Нестеров дав слово, що припинить польоти австрійця.

Наступного ранку ворожий «Альбатрос» з'явився в небі над Жовквою. П. Нестеров і його товариш поручик Олександр Кованько (син начальника гат-

чинської авіашколи) злетіли, але під час зльоту обірвався трос із гирею, яким Петро Миколайович сподівався пошкодити гвинт «Альбатроса» і змусити його сісти (цей засіб боротьби з літаками вигадав сам П. Нестеров). П. Нестеров з О. Кованьком приземлилися. Петро Миколайович наказав механіку скоріше відремонтувати двигун, а сам сів у автомобіль і виїхав до армійської скарбниці по гроші для потреб 11-го авіазагону. Коли повертався, в повітрі знову з'явився літак барона. П. Нестеров під'їхав прямо до справного «Морану», де стояв О. Кованько, і вскочив у літак. О. Кованько намагався зайняти місце спостерігача. «Що ж ти будеш робити, візьми хоч браунінг», — сказав О. Кованько. «Нічого, я як-небудь обійдуся», — відповів П. Нестеров і злетів (Нестеров, П. 1988, с. 68). (При цьому слід зауважити, що П. Нестеров неодноразово домагався в начальства дозволу встановити на літаки штатне озброєння, зокрема кулемети, їдко зауважуючи при цьому, що без нього російські бойові літаки — «ворони, а не яструби». Однак на черговий рапорт про можливість застосування кулеметів у повітрі він одержав тверду відмову: «Кулеметів авіаційним загонам за штатом мати не слід» (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 180).

Барон помітив наближення «Морана» П. Нестерова й спробував від нього відірватися. Але російський льотчик наздогнав ворога, зайшов ззаду і зверху вдарив австрійський літак, після чого обидва літаки впали й розбилися. На місці падіння австрійського літака було виявлено два тіла. У знайдених при них документах значилося: «Унтер-офіцер Франц Малина» і «Лейтенант барон Фрідріх фон Розенталь» (у тому польоті літаком керував Франц Малина, а барон виконував роль пілота-спостерігача). Наступного дня знайшли тіло й третього члена австрійського екіпажу — солдата, очевидно, механіка (збитий нестандартний тримісний «Альбатрос» було виготовлено в Німеччині за індивідуальним замовленням барона) (Бурче, Е. Ф. 1955, с. 187).

За повітряним боєм напружено спостерігали російські військові й місцеві селяни. Першими на місці падіння російського літака опинилися двоє козаків, які роззули Нестерова*** й забрали гроші, які він перед цим одержав для потреб загону. Потім мародери зникли. Так 26 серпня (8 вересня за новим стилем) 1914 р. поблизу галицького села Воля-Висоцька трагічно завершився цей перший повітряний бій із застосуванням тарана.

*** За іншою версією, перед останнім вильотом П. М. Нестеров відпочивав на аеродромі в наметі. Почувши гул австрійського літака, він вискочив з намету й невзутий, в самих панчохах забрався в літак і полетів назустріч ворогу (Бонч-Бруевич, М. Д. 1964, с. 34). Проте ця версія мало правдоподібна, оскільки П. Нестеров жив не в наметі, а в замку й, крім того, було наказано мовчати про зниклі речі П. Нестерова, тому що цей факт «ганьбить російську армію». Водночас, версія про козаків-мародерів небезпідставна, оскільки козаків в Галичині встигли зарекомендувати себе саме так (Бонч-Бруевич, М. Д. 1964, с. 25).

Труну з тілом Петра Нестерова привезли до Києва. Попрощатися з героєм прийшли десятки тисяч киян. Його відспівали в Микільському військовому соборі на Печерську (зруйнований 1934 р., сьогодні на його місці — побудований у 1962–1965 рр. Київський Палац дітей і юнацтва) і 31 серпня 1914 р. поховали поруч із п'ятьма іншими пілотами на цвинтарі поблизу Аскольдової могили, на якому знаходили останній притулок найшанованіші кияни.

Загибель Петра Нестерова справила сильне враження на всю країну. По смертю його нагородили орденом Святого Георгія IV ступеня, також йому присвоєно звання капітана. Незабаром друг дитинства Нестерова Володимир Іванович Докучаєв одружився з вдовою Петра Миколайовича, після чого родина повернулася до Нижнього Новгорода. Володимир Іванович і Надія Рафаїлівна прожили разом 20 років і виростили двох дітей Петра Миколайовича — Маргариту (1909 р. н.) і Петра (1911 р. н.).

Після того, як у 1930-ті рр. було ухвалене рішення перетворити аристократичний цвинтар на Аскольдовій могилі на парк, прах Петра Нестерова перепоховали на Лук'янівському цивільному цвинтарі, неподалік від місця, де льотчик уперше виконав безсмертну петлю. При цьому перепоховання не обійшлося без деяких непорозумінь. Річ у тім, що дерев'яний хрест на могилі П. М. Нестерова на той час не зберігся, тому помилково розкопали іншу могилу, де лежав офіцер у чоботах. Старий київський фотограф, який пам'ятав, що авіатора ховали невзутим, наполіг, аби пошуки поновили, орієнтуючись на сусідні пам'ятники, зафіксовані на старій світлинці. У результаті було виявлено труну, в якій лежав офіцер у вовняних панчохах. Саме його прах і спочиває тепер на Лук'янівському цивільному цвинтарі.

Київ пам'ятає про видатного російського льотчика (Рис. 4–8)****.

Так, на фасаді будинку № 5 по вул. Московській 1947 р. було встановлено, а 1977 р. оновлено меморіальну дошку з написом «У цьому будинку 1914 року жив відомий російський льотчик П.М. Нестеров, який уперше в історії авіації 1913 року виконав на своєму літаку “мертву петлю” і під час імперіалістичної війни 1914 року протаранив ворожого літака».

На честь відважного льотчика в районі заводу «Більшовик» також названо вулицю — там, де на початку ХХ ст. розташовувався Скаковий іподром. Перед адміністративним будинком Серійного заводу «Антонов» 1989 р. встановлено пам'ятний знак «Мертва петля», а на Лук'янівському цвинтарі — пам'ятник з викарбуванням на ньому російською написом «Льотчик Нестеров Петро Миколайович 15(27).II.1887 — 26.XIII(8.IX).1914. Російський льот-

**** Далі — фото автора (2014–2016 рр.).



Рис. 4. Могили Є. М. Крутеня і П. М. Нестерова та встановлені поряд інформаційні стенди (Лук'янівське цивільне кладовище, Київ)



Рис. 5. Меморіальна дошка на будинку № 5 по вул. Московській у Києві
Рис. 6. Скульптура «Мертва петля» перед Серійним заводом «Антонов» у Києві



Рис. 7. Вулиця Петра Нестерова в Києві



Рис. 8. Пам'ятний камінь і сосна П. Нестерова на Вовчій горі в Києві

чик, що зробив першу у світі мертву петлю 27.VII.1913 р. ст. ст. Роблячи вперше в історії безприкладний повітряний бій, таранив своїм літаком літак супротивника й загинув разом з ним 26 серпня 1914 року ст. стилю»****.

У сквері між київськими станціями метро «Чернігівська» і «Дарниця» встановлено пам'ятний камінь із написом на прикріпленій табличці: «Історична місцевість Вовча гора. На цьому місці в 1913 році відбулися перші в історії військово-технічні експерименти з коректування артилерійського вогню під керівництвом авіаторів П. Нестерова та Є. Крутеня».

Саме тут, ліворуч від цього каменя росте 250-літня сосна Нестерова з обхватом стовбура 2,5 м на висоті 1,5 від рівня землі. Також 1951 р. в Нестерово було перейменовано місто Жолква, якому після розпаду Радянського Союзу (а саме з 1992 р.) повернули колишню українську назву — Жовква. Зі здобуттям незалежності в пострадянських республіках почастішали випадки й зміни в них ставлення до деяких історичних фактів: нові часи, нові герої. У результаті присвячений П. М. Нестерову музей у Жовкві спочатку занепав, а згодом припинив існування.

2 березня 1994 р. Указом Президента Російської Федерації було засновано державну нагороду — медаль Нестерова, а 28 серпня 2013 р., до 100-річ-

**** За іншою версією, перед останнім вильотом П. М. Нестеров відпочивав на аеродромі в наметі. Почувши гул австрійського літака, він вискочив з намету й невзутий, в самих панчохах забрався в літак і полетів назустріч ворогу (Бонч-Бруевич, М. Д. 1964, с. 34). Проте ця версія мало правдоподібна, оскільки П. Нестеров жив не в наметі, а в замку й, крім того, було наказано мовчати про зниклі речі П. Нестерова, тому що цей факт «ганьбить російську армію». Водночас, версія про козаків-мародерів беззаставна, оскільки козаки в Галичині встигли зарекомендувати себе саме так (Бонч-Бруевич, М. Д. 1964, с. 25).



Рис. 9. Медаль Нестерова (Російська Федерація) і пам'ятна монета «Петля Нестерова» (Україна).



Рис. 10. Скульптура «Військовим льотчикам присвячується» та її фрагменти

чя першого виконання фігури вищого пілотажу — «мертвої петлі», Національний банк України випустив пам'ятну монету «Петля Нестерова» (Рис. 9).

Згодом вищий пілотаж, включаючи й «петлю Нестерова», став для авіації звичним явищем, а повітряний таран — відчайдушний вчинок, останню можливість здолати ворога, коли закінчувалися боеприпаси, — радянські льотчики в роки Другої світової війни застосували понад 600 разів.

На початку третього тисячоліття, 2001 р., у Києві, в парку Слави неподалік від Пам'ятника Вічної слави на могилі Невідомого солдата було встановлено незвичайний пам'ятник, присвячений усім військовим льотчикам: головний герой кінофільму «У бій ідуть лише «старі»» гвардії капітан Олексій Титаренко на прізвище «Маестро» у виконанні Леоніда Федоровича Бикова після важкого бою присів на край кабіни винищувача, на фюзеляжі якого видний скрипковий ключ. А на фрагменті літакового крила легко читаєть-

є знаменита фраза «Будемо жити!» і лежить різьблений кленовий лист із конником, що застрибнув на нього (Рис. 10).

Бути першопроходцем завжди нелегко, а часом і смертельно небезпечно. Але людству властиво пам'ятати саме перших. І одним з таких першоходців є Петро Миколайович Нестеров, основні льотні звершення якого відбулися саме в небі України.

Бондаренко, В. В. 2013. *Герои Первой мировой*. Москва: Молодая гвардия.

Бонч-Бруевич, М. Д. 1964. *Вся власть Советам*. Москва: Воениздат.

Бурче, Е. Ф. 1955. *Пётр Николаевич Нестеров*. Москва: Молодая гвардия.

Інформаційні стенди поруч із могилами Є. М. Крутеня і П. М. Нестерова (Лук'янівський цивільний цвинтар, м. Київ, Україна).

Ляховецкий, М. Б., Рудник, В. А. 1982. *В небе — Уточкин!* Одесса: Маяк.

Нестеров, П. 1988. Как я совершил мёртвую петлю. *Поэма о крыльях: Записки авиаторов*. Москва: Современник.

Про найменування й перейменування вулиць міста Києва: Постанова № 1249 бюро Київського міського комітету КП України й виконкому Київської міської Ради депутатів трудящих від 15 липня 1958 року. 1958. *Державний архів міста Києва*, ф. Р-1, оп. 4. spr. 958.

Соколов, В. 1988 Таран Нестерова. (Воспоминания очевидца). *Поэма о крыльях: Записки авиаторов*. Москва: Современник.

Стефанович, Д. Л. 2001 *Шулявка та Жовтневий район в історії Києва*. Київ: Київ, 2001.

Энциклопедический справочник «Киев». 1985. 2-е изд. Киев: Гл. ред. Украинской Советской Энциклопедии.

Bondarenko, V. V. 2013. *Geroi Pervoj mirovoj*. Moskva: Molodaja gvardija.

Bonch-Bruevich, M. D. 1964. *Vsja vlast' Sovetam*. Moskva: Voenizdat.

Burche, E. F. 1955. *Pjotr Nikolaevich Nesterov*. Moskva: Molodaja gvardija.

Informatsiini stendy poruch iz mohylamy Ie. M. Krutenia y P. M. Nesterova (Luk'ianivskiy tsyvilnyi tsyntar, m. Kyiv, Ukraina).

Ljahoveckij, M. B., Rudnik, V. A. 1982. *V nebe — Utochkin!* Odessa: Majak.

Nesterov, P. 1988. Kak ja sovershil mjortvujy petlju. *Pojema o kryl'jah: Zapiski aviatorov*. Moskva: Sovremennik.

Pro naimenuvannia i pereimenuvannia vulyts mista Kyieva: Postanova № 1249 biuro Kyivskoho miskoho komitetu KP Ukrainy i vykonkomu Kyivskoi miskoi Rady deputativ trudiashchykh vid 15 lypnia 1958 roku. 1958. *Derzhavnii arkhiv mista Kyieva*, f. R-1, op. 4. spr. 958.

Sokolov, V. 1988 Taran Nesterova. (Vospominaniya ochevidca). *Pojema o kryl'jah: Zapiski aviatorov*. Moskva: Sovremennik.

Stefanovych, D. L. 2001. Shuliavka ta Zhovtnevyi raion v istorii Kyieva. Kyiv: Kyi, 2001.

Jenciklopedicheskij spravochnik «Kiev». 1985. 2nd ed. Kiev: Gl. red. Ukrainskoj Sovetskoj Jenciklopedii.