

УДК 358.4:629.7МиГ

Дранишников А.А.<sup>1</sup>**ШЕФ-ПИЛОТ ОКБ «МиГ»<sup>2</sup>**

Тулский государственный университет

**Dranishnikov A.A.****TEST AIRCRAFT MiG**

Tula State University

*Аннотация:* В статье рассказывается об Александре Васильевиче Федотове — Герое Советского Союза, Заслуженном лётчике-испытателе СССР, лауреате Ленинской премии, генерал-майоре авиации. В авиационном мире лётчик А.В. Федотов по праву считается одним из самых выдающихся пилотов XX столетия. Он воспитал блистательную плеяду летчиков-испытателей ОКБ им. А.И.Микояна и серийных авиазаводов, которые прославили лучшие достижения отечественной науки и техники на всевозможных авиасалонах и показах от Ле Бурже (Париж), Фарнборо (Лондон) до Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты), Куаллы-Лумпура (Малайзия) и других.

*Ключевые слова:* авиация, авиационный завод, лётчик-испытатель, пилотирование, самолёт

*Abstract:* The article tells about Alexander Vasilyevich Fedotov - Hero of the Soviet Union, Honored Test Pilot of the USSR, winner of the Lenin Prize, Major General of Aviation. In the aviation world, pilot A.V. Fedotov is rightfully considered one of the most outstanding pilots of the twentieth century. He brought up a brilliant galaxy of test pilots of the Mikoyan Design Bureau and serial aircraft factories, which glorified the best achievements of domestic science and technology at various air shows and shows from Le Bourget (Paris), Farnborough (London) to Abu Dhabi (United Arab Emirates), Kuala Lumpur (Malaysia) and others.

*Keywords:* aviation, aircraft factory, test pilot, piloting, aircraft

Александр Васильевич Федотов ушёл из жизни почти 37 лет назад, так и оставив за собой три абсолютных авиационных рекорда из 18, установленных при жизни. Гений неба, он поднялся на высоту 37 600 м на реактивном двигателе, вписав своё имя золотыми буква-

---

<sup>1</sup> Дранишников Александр Александрович – канд. ист. наук, доцент кафедры Истории государства и права ТулГУ

<sup>2</sup> Материалы научно-практической конференции «Памятные события российской истории: факты, люди, идеи». ТулГУ 20-21 июня 2021 года

ми в историю авиации. Чем ещё известен этот удивительный человек, чьё имя присвоено школе лётчиков-испытателей? Дата его рождения – 23 июня 1932 года. Мало кто знает, что сначала его назвали Альбертом. Но в 9 лет он придёт к матери с просьбой сменить имя. Рождённый в городе Сталинграде и потерявший на фронте отца, он не захочет иметь имя на немецкий лад. И она отправится в органы ЗАГС, чтобы исполнить просьбу. Он гордился своей малой родиной и считал, что родиться в этом замечательном волжском городе – великая честь. Их, подростков, после войны осталось мало, и каждый с особой гордостью производил место своего рождения. Александр Федотов рос высоким и спортивным юношей, занимался лёгкой атлетикой. Но профессию выбирал между двумя совершенно разными видами деятельности, ибо любил их одинаково: небо и живопись. Благодаря способностям художника он умел видеть красоту и острее воспринимать мир. Но победило желание летать.

В 1950 году окончил Сталинградскую спецшколу ВВС. В армии с июля 1950 года. В 1952 году окончил Армавирское военное авиационное училище лётчиков, был оставлен в нём лётчиком-инструктором. Несколько лет он будет обучать курсантов, но сохранит мечту полетать по-настоящему – попробовать самолёт на всех пределах.



**Александр Васильевич Федотов**— Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии, генерал-майор авиации  
Фото с сайта: Twitter

Услышав о наборе в ШЛИ (школу лётчиков-испытателей), он не раздумывая подаст рапорт. Офицера будут готовы взять при условии, что тот снимет погоны. И молодой человек оставит военную службу. С декабря 1957 года капитан А.В. Федотов – в запасе. Вновь был зачислен в ряды армии в 1981 году с присвоением воинского звания «полковник». В 1958 году окончил Школу лётчиков-испытателей, в 1965 году – Московский авиационный институт. С августа 1958 года – на лётно-испытательной работе в ОКБ А.И. Микояна (в 1962 – 1984 гг. – старший лётчик-испытатель ОКБ)[1]. За это время поднял в небо и провёл испытания всех самолётов, разработанных и построенных в ОКБ за эти годы. В их числе – боевые сверхзвуковые самолёты Е-150, МиГ-25Р, МиГ-23, МиГ-23С, МиГ-25РУ, МиГ-23М МиГ-31.



**Логотип фирмы МиГ**  
**Фото с сайта: [nrf-eos.ru](http://nrf-eos.ru)**



**Советский многоцелевой истребитель третьего поколения с верхним расположением крыла изменяемой стреловидности МиГ-23 разработки ОКБ-155. Первый полёт на опытном самолёте «23-11» выполнил 10 июня 1967 года лётчик-испытатель А. В. Федотов.**

**Фото с сайта: [arab-army.com](http://arab-army.com)**

В октябре 1977 года выполнил первый полёт и в последующем провёл испытания всемирно известного ныне истребителя МиГ-29. Провёл испытания истребителя МиГ-23 на критических режимах полёта. Участвовал в испытаниях боевых самолётов МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, МиГ-29, МиГ-31 и их модификаций, а также опытных самолётов Е-152А, СМ-12В общей сложности, А.В.Федотов 8998 раз поднимал в небо самолёты разных типов и провёл в воздухе почти 5 тысяч часов [2]. Неоднократно попадал в сложные аварийные ситуации, трижды был вынужден катапультироваться. Первое катапультирование произошло в 1973 году с невыходившего из штопора МиГ-23.

Второе — в 1980 году из МиГ-29, потерявшего управляемость во время сверхзвукового разгона у земли из-за пожара, возникшего при разрушении двигателя. Третье — в 1983 году из МиГ-23УБ при вводе в строй молодого лётчика-испытателя Р. Таскаева во время сверхзвукового разгона у земли, когда взорвавшийся двигатель пережёг тяги управления самолётом.



**А.В. Федотов на полётах в строевой части**  
Фото с сайта: [shvp.livejournal.com](http://shvp.livejournal.com)

Часто со своими коллегами-испытателями А.В. Федотов выезжал в строевые авиационные полки. Летал по всем сложным видам: на штопор, на критические режимы полета с летным и руководящим составом полков, дивизий и армий, с летчиками Управления авиацией ПВО страны. Александр Васильевич Федотов был активным участником создания новых моделей истребителей, соавтором инженеров, в совершенстве владел аэродинамикой. Когда в войсках не заладилось с полётами на МиГе-23, он лично летал по воинским частям, чтобы на месте изучать проблемы и показывать, как правильно управлять новой машиной.

В 1961 – 1977 годах установил 18 мировых авиационных рекордов (из них 3 – абсолютные) скорости, высоты, грузоподъёмности и скороподъёмности на самолётах Е-166 и МиГ-25 [3].



**Советский сверхзвуковой высотный двухдвигательный разведчик 3-го поколения МиГ-25Р. А.В. Федотов, назначенный шеф-пилотом фирмы «МиГ» поднял его в воздух 6 марта 1964 года.**

**Фото с сайта: Яндекс.Дзен**

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, лётчику-испытателю Федотову Александру Васильевичу Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1966 года присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11259) [4]. Заслуженный лётчик-испытатель СССР (1969).



***Почетное Звание  
установлено Указом  
Президиума ВСССР  
от 14 августа 1958 года***

*присваивалось летчикам-  
испытателям 1 класса  
за многолетнюю  
творческую работу  
в области летных  
испытаний и исследований  
авиационной техники*

Мастер спорта СССР международного класса (1975). Заслуженный тренер СССР (1976). Лауреат Ленинской премии (1981). Генерал-майор авиации (1983).

Награждён 2 орденами Ленина (1966, 1974), орденами Красного Знамени (1964), Трудового Красного Знамени (1971), медалями. Удостоен Золотой авиационной медали ФАИ (1974) и 3 медалей де Лаво (1961, 1973, 1977) [5].

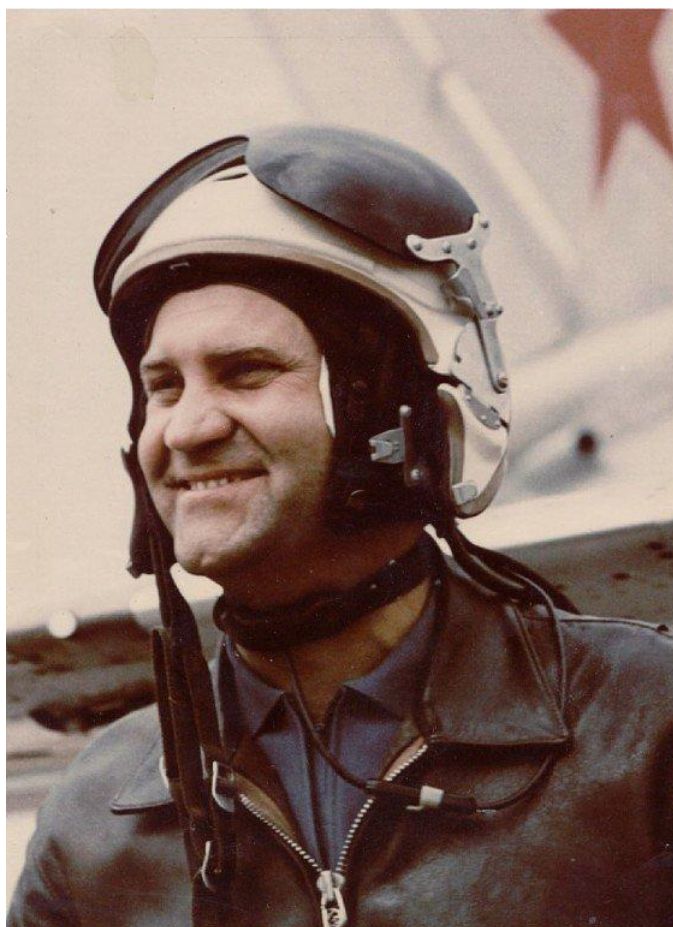
Заслуженный лётчик-испытатель СССР Б.А. Орлов: «Хотел бы здесь сказать и об Александре Васильевиче Федотове. Это был выдающийся испытатель. Именно испытатель. Может быть, есть лётчики, которые летают лучше, есть хуже. Но вот испытателей – с таким подходом к делу и умением провести анализ – больше нет. Когда мы вместе с Мишей Комаровым пришли из школы лётчиков-испытателей на фирму и слушали разборы полётов, которые проводил Федотов, то уже, не летая, знали, что представляет собой в воздухе машина. Он не просто рассказывал о том, что видел и делал, - он доводил до нас всю аэродинамику, всю физику явления, то есть всю суть»[6].



**6 октября 1977 года прославленный советский летчик-испытатель Александр Федотов впервые поднял в небо МиГ-29. МиГ-29 — лёгкий истребитель, принадлежащий к 4 поколению. Он отличается высокой маневренностью и летает на сверхзвуковой скорости.**

**Фото с сайта: [ok.ru](http://ok.ru)**

В книге «Моя небесная жизнь: Воспоминания летчика-испытателя» Меницкий Валерий Евгеньевич написал о Федотове: «Масштаб его личности и его влияние на нас были столь велики, что рассказать о нём в одной отдельной главе просто невозможно — именно поэтому глава, посвящённая Федотову, оказалась как бы растворённой во всей книге, где многие эпизоды связаны с ним. Внимательный читатель, думаю, уже составил своё представление об этом неординарном человеке, оставившем яркий след в истории отечественной авиации. Александр Васильевич был человеком противоречивым, в нём было много такого, с чем я не соглашался но в то же время я не мог не восхищаться уникальностью его таланта лётчика-испытателя, его знанием техники, его интеллектом.



**А.В. Федотов на полётах**  
**Фото с сайта: Twitter**

Безусловно, все лётчики, работавшие на микояновской фирме под началом Федотова, в том числе и я, своим лётным мастерством обязаны прежде всего ему [7]. Александр Васильевич был сторонником жёсткой, а иногда и сверхжёсткой формы руководства, но и объяснение этому есть. Прежде всего его требовательность к лётчикам-испытателям была связана с тем, что он как никто другой понимал: в авиации малейшая ошибка может повлечь за

собой большие потери — и не только техники, но в первую очередь людей. Сильный, волевой, властный по характеру, Федотов всегда был абсолютно уверен в себе, в своих решениях и поступках, он никогда не терпел возражений. Конечно, не всем это нравилось, порой нас такое отношение к себе обижало, но кто знает, скольких из нас он уберёг от непоправимых ошибок? Возможно, такой стиль руководства диктовал ему и его большой педагогический опыт: то, что он держал наш коллектив в ежовых рукавицах, давало скорее положительный, чем отрицательный эффект. Да и вообще принцип единоначалия был характерен для существовавшей тогда командно-административной системы. А.В. Федотов руководствовался принципами:

- не принимай решений и не совершай поступков сгоряча;
- не пытайся под влиянием эмоций совершить то, что совершают другие. Будь всегда самим собой. Если ты лихач по натуре - будь им. Но если ты человек иного склада, не делай того, что тебе не свойственно – «обрубись»;
- если невезение и неудачи преследуют тебя - затаись, притихни. Скажем, пропусти один день, не ходи на работу. Расслабься, переключись, пережди. Невезуха отступит;
- если что-то вдруг случилось неожиданное, непредвиденное и ты сразу не понял, что произошло - не дергайся. Самое страшное - растерянно метаться. Напрягись, замри. «Хуже не становится - уже хорошо. Держи этот режим. Все тихо - осторожно двинься влево, вправо. Найди от чего меняется ситуация. Вот тут появятся понимание обстановки и необходимое решение;
- если ты уже принял решение - не меняй его. «Действуй» в соответствии с ним. Оно может быть интуитивным, но первое решение, как правило, всегда верное. Страшно в последний момент его изменить - попадешь в зону дефицита времени и возможностей;
- надо всегда предугадывать события, тогда ты всегда будешь готов к действию...

Вся жизнь Федотова была подчинена полетам. Он жаждал новой борьбы с неизвестным, был готов к этому. Погиб 4 апреля 1984 года в испытательном полете на самолете МиГ-31 вместе с штурманом-испытателем В.С.Зайцевым. На самолёте была установлена новая опытная электронная система сигнализации выработки топлива из баков. Для её проверки измерительную часть штатного топливомера отключили. При выходе в испытательную зону и разгоне до заданной скорости произошло ложное срабатывание сигнализации выработки одной группы топливных баков, затем другой. Предполагая утечку топлива, Федотов решил прекратить задание и вернуться на аэродром. При подходе к аэродрому загорелись лампочки выработки всех остальных баков и лампочка аварийного остатка топлива.



Понимая, что счет идёт на секунды, лётчик решил садиться с ходу, сделав вираж для захода на посадку по крутой глиссаде и готовясь к посадке без двигателей. Но после резкого виража МиГ-31 вошёл в режим сваливания и стал падать почти в отвесном пикировании. Федотов до последнего пытался совершить посадку и сохранить самолёт.

Существуют две основные версии причин этой катастрофы. По первой версии, на которой остановилась государственная комиссия, причиной аварии послужили ложные срабатывания системы сигнализации выработки топлива из баков. И режим сваливания с последующим пикированием возник после резкого виража самолёта с почти полными баками (топлива оставалось 12,5 тонн), который выполнил Федотов, полагая в соответствии с информацией системы сигнализации, что самолёт пустой.



**Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель СССР А.В. Федотов и штурман-испытатель В.С. Зайцев**

**Фото с сайта: [123ru.net](http://123ru.net)**

По второй версии, которой придерживаются многие специалисты и лётчики-испытатели, причиной катастрофы, вероятнее всего, стало разрушение межвального подшипника и разнос одного из двигателей, приведший к нарушению управления самолётом, а затем и его взрыву в воздухе. Сложно поверить, что ложная индикация системы сигнализа-

ции топливных баков, могла заставить Федотова делать такой стремительный заход на посадку. Тем более к этому моменту он уже обладал информацией с земли о том, что утечки топлива за самолётом не наблюдается. Кроме того, такой опытный лётчик, как Федотов, должен был заметить облегчение самолета на 12 тонн. А вот другая серьёзная причина, такая как высокочастотные вибрации самолёта в процессе разрушения подшипника вала, могла заставить лётчика так резко заходить на посадку. Эти вибрации самолёта были зафиксированы бортовой записывающей аппаратурой (БКЗА). Последовавшее потом сваливание МиГ-31 в режим пикирования произошло, скорее всего, из-за того, что в результате разноса двигателя, самолёт в этот момент потерял управление и, после окончательного разрушения двигателя, взорвался возле самой земли. Взрыв самолета в воздухе подтверждается и отсутствием воронки на месте падения самолёта, и разбросом на большой площади его агрегатов и деталей (оба двигателя лежали на поверхности в 20-25 метрах один от другого, у одного из двигателей не было обеих турбин, одну из турбин извлекли из канавы — она лежала изолированно от корпуса самолёта).



**Советский и российский двухместный сверхзвуковой высотный всепогодный истребитель-перехватчик МиГ-31 дальнего радиуса действия. Разработан в ОКБ-155 на базе МиГ-25 в 1970-х годах. Первый советский боевой самолёт четвёртого поколения.**

**[Фото с сайта:e-news.su](http://e-news.su)**

Жил в городе Жуковский Московской области. Похоронен в Жуковском, на Быковском кладбище. Его именем названа Школа лётчиков-испытателей и улицы в Жуковском и Волгограде. На доме, где он жил в Жуковском, установлена мемориальная доска.

Мемориальная доска в память о Герое установлена на фасаде здания контрольно-пропускного пункта Армавирского учебного авиационного центра подготовки лётного состава истребительной авиации [8].

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Сайт «Герои Страны». Федотов Александр Васильевич. [<http://warheroes.ru>] (Дата обращения: 29.01.2021)
2. Балаков И. Б., Симонов А. А. Испытатели МиГов. — Жуковский: Авиационный Печатный Двор, 1999. — С. 54. — 96 с.
3. Симонов А. А. Заслуженные испытатели СССР. — Москва: Авиамир, 2009. — С. 194—195. — 384 с.
4. Горохов А. Штурм высоты // Крылья Родины. — М.: ДОСААФ, 1973. — № 10. — С. 19.
5. Сайт «Герои Страны». Федотов Александр Васильевич [<http://warheroes.ru>] (Дата обращения: 30.01.2021)
6. Берне Л., Павлов Е. Правда о МиГ-25. //Крылья Родины. №3,1990. — С.17.
7. Меницкий В. Моя небесная жизнь: Воспоминания летчика-испытателя. Издательство: Олма-Пресс,1999.
8. См.: [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=606](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=606) (Дата обращения: 20.02.2021)

#### REFERENCES (transliteration)

1. Sait "Geroi Strany". Fedotov Aleksandr Vasil'evich. [<http://warheroes.ru>] (Data obrashcheniia: 29.01.2021)
2. Balakov I. B., Simonov A. A. Ispytateli MiGov. — Zhukovskii: Aviatsionnyi Pechatnyi Dvor, 1999. — S. 54. — 96 s.
3. Simonov A. A. Zasluzhennye ispytateli SSSR. — Moskva: Aviamir, 2009. — S. 194—195. — 384 s.
4. Gorokhov A. Shturm vysoty // Kryl'ia Rodiny. — M.: DOSAAF, 1973. — № 10. — S. 19.
5. Sait "Geroi Strany". Fedotov Aleksandr Vasil'evich [<http://warheroes.ru>] (Data obrashcheniia: 30.01.2021)
6. Berne L., Pavlov E. Pravda o MiG-25. //Kryl'ia Rodiny. №3,1990. — S.17.
7. Menitskii V. Moia nebesnaia zhizn': Vospominaniia letchika-ispytatelia. Izdatel'stvo: Olma-Press,1999.