

**Виталий ТОКАРЕВ**

**АЛЕКСАНДР ФЕДОТОВ -**

**лучший в мире летчик  
второй половины XX века**

**(Заметки инженера-испытателя)**

Волгоград 2002

## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
1. Предисловие.....	4
2. Главное дело жизни - летчик-испытатель.....	5
3. Мировой рекордсмен.....	13
4. Воспитатель блистательной плеяды летчиков.....	18
5. Хороший, порядочный человек, личность высокого духа.....	22
6. Самолеты МиГи сегодня.....	31
7. Послесловие.....	33
8. Об авторе.....	37



**ФЕДОТОВ Александр Васильевич** - Герой Советского Союза (1965), Заслуженный летчик-испытатель СССР (1970), Лауреат Государственной премии, абсолютный рекордсмен мира, Мастер спорта международного класса, Заслуженный тренер СССР.

Родился 23 июня 1932 года в г. Волгограде. Окончил Армавирское ВАУЛ в 1952 году, Школу летчиков-испытателей МАП в 1958 году, Московский авиационный институт в 1965 году. Член КПСС с 1956 года. Летчик-испытатель ОКБ им. А. И. Микояна с 1958 года. Освоил более 80 типов самолетов, установил 18 мировых рекордов. Награжден двумя орденами Ленина, орденами Боевого и Трудового Красного Знамени. За достижения в области самолетного спорта ему вручены три международных медали Де Ля Во и Большая золотая медаль ФАИ. Погиб 4 апреля 1984 года при выполнении испытательного полета на самолете МИГ-31.

## 1. Предисловие

*«Тот, кто умирает ради того, чтобы двинуть вперед наши познания, тот, и умирая, служит жизни»*

Антуан де Сент-Экзюпери,  
летчик и писатель

В настоящее время начале нового XXI века, когда повсюду подводятся какие-то итоги за век предыдущий в разных областях человеческой деятельности, считаю целесообразным назвать лучшего среди летчиков второй половины XX века, периода самого бурного развития авиации за всю ее историю.

Мне представляется, что таким летчиком является Александр Васильевич Федотов. Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии, генерал-майор авиации, родился 23 июня 1932 г. в г. Волгограде.

За 26 лет испытательной работы во второй половине XX века он дал «путевку в жизнь» практически всем современным самолетам прославленного опытно-конструкторского бюро имени Артема Ивановича Микояна. Многие из этих самолетов или их модернизированные образцы и сейчас являются основой боевой мощи Военно-Воздушных Сил не только России, но и разных стран мира (Индии, Китая, Ливии, Сирии, Ирака и других).

Он установил 18 мировых авиационных рекордов скорости, высоты, скороподъемности, ряд из которых не превзойден до настоящего времени (по количеству мировых рекордов на сверхзвуковых самолетах с турбореактивными двигателями ему нет равных в мире). За выдающийся вклад в развитии авиации Международная авиационная Федерация (ФАИ) наградила его высшей наградой - Большой Золотой медалью. Он воспитал блистательную плеяду летчиков-испытателей ОКБ им. А. И. Микояна и серийных авиазаводов, которые прославили в последние 15 лет 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.

При проведении летных испытаний и исследований Александр Васильевич проявлял высокое летное мастерство, хладнокровие, мужество, удивительную способность предвидеть развитие аварийной ситуации в воздухе, умение найти единственно правильный выход из нее. Это позволяло специалистам потом выявить причину отказов техники или условия попадания опытного самолета за пределы ограничений, установленных для него.

А.В. Федотов обладал глубокими инженерными знаниями, разработал ряд методов летных испытаний, сокративших сроки создания самолетов. Проводил большую работу в строевых частях ВВС и ПВО по передаче опыта при освоении ими новейших образцов авиатехники.

Убежден, что А.В. Федотов достоин написания целой книги о нем: вклад его в развитие авиации России огромен. О нем же написано очень мало, только отдельные статьи в некоторых газетах. Во многом это можно объяснить тем, что его работа была связана с опытной боевой техникой, имеющей, как известно, высокие грифы секретности. А между тем, он был интересной личностью, имел замечательные человеческие качества.

Был художником - любителем, работы которого ценили известные московские художники, коллекционировал записи Владимира Высоцкого, слыл завсегдатаем московских театров. Будучи инженером-механиком по второму диплому, любил повозиться со всякими

«электронными премудростями», чтобы смонтировать их собственными руками в свой автомобиль «Волга».

Мне не раз в течение двадцатилетнего периода (с 1964 по 1984 год) довелось встречаться с ним по службе, работая ведущим инженером-испытателем в Государственном НИИ ВВС (теперь Государственный Летно-испытательный Центр имени В.П. Чкалова с местом дислокации в г. Ахтубинске-7 Астраханской области).

Александр Васильевич считал меня своим земляком: я учился в средней школе станицы Нижне-Чирской Волгоградской области, вырос там как раз в то время, когда он обучался в 7 Сталинградской спецшколе ВВС, которая находилась в 1944...1951 годах именно в этой станице. Поэтому теперь (а «не за горами» - в 2004 году - исполняется 20 лет со дня гибели А.В. Федотова) я считаю своим долгом вспомнить его и поделиться воспоминаниями об этом замечательном человеке с земляками (его и моими: с 1993 года я постоянно проживаю в Дзержинском районе г. Волгограда). Ставлю перед собой скромную задачу: в этих заметках я делаю попытку рассказать о тех «штрихах к портрету» А.Федотова, которые будут, на мой взгляд, небезынтересны не только тем, кто лично знал его (а их в Волгограде и области живет немало), но и для всех волгоградцев, любящих эту землю в нижнем течении великой русской реки и стремящихся узнать какие-либо подробности о людях, родившихся здесь, выросших и сумевших достичь в своей жизни таких выдающихся успехов с результатами мирового уровня, как Александр Васильевич Федотов. При этом я отдаю себе отчет в том, что предлагаемые заметки в части личных впечатлений носят сугубо субъективный характер, хотя даты и фактический материал о профессиональной деятельности Федотова строго документальны, и автор несет за их достоверность всю ответственность. Надеюсь также, что сумею быть убедительным в доказательстве правоты утверждения, изложенного в заголовке заметок.

## 2. Главное дело жизни - летчик-испытатель

*«Пожалуй, нет среди авиаторов более благородной, возвышенной и героической профессии, чем профессия летчика-испытателя. Несмотря на то, что современная авиационная наука является сильным оружием в руках конструкторов, все же первые полеты новой машины таят в себе много неожиданного. И задача летчика-испытателя — выявить все то, что не поддается расчетам конструкторов и научным экспериментам... Опасен не только первый полет, сколько последующие испытания: проверка машины на прочность, вибрацию, штопор... Поэтому летчик-испытатель очень внимательно присматривается к поведению машины, ни на минуту не ослабляет бдительность, пока самолет детально не изучен».*

А.С. Яковлев «Цель жизни», Москва, Изд-во политической литературы, 1987 .год.

Канва профессиональной биографии А.В. Федотова может быть обозначена следующими датами:

1932 г. 23 июня - родился в г. Волгограде;

1940 ...1947 гг. - учился в средней школе г. Волгограда;

1947...1950 гг. учился в 7 Сталинградской спецшколе ВВС в станице Нижне-Чирской Волгоградской области;

1950...1953 гг. - обучался в Армавирском военном авиационном училище летчиков;

1953 г. (февраль)...1957 (декабрь) — летчик-инструктор Армавирского ВАУЛ;

1958 г. (январь)... 1958 г. (август) - слушатель школы летчиков-испытателей (ШЛИ) в г. Жуковском Московской обл.;

1958 г. (август)... 1984 (апрель) — летчик-испытатель опытного конструкторского бюро имени Артема Ивановича Микояна (в 1965 г. окончил Московский Авиационный институт им.С.Орджоникидзе без отрыва от основной работы).

Думаю, что следует чуть подробнее представить характеристику профессии летчика-испытателя, чем это дано в эпиграфе к главе. Для этого воспользуюсь официальным «Пособием для летчиков-испытателей и инженеров-испытателей» («Летные испытания самолетов», Москва, Воениздат, 1982 г., стр. 5...8).

Летчики-испытатели выполняют испытательные полеты в целях доводки опытной авиационной техники, определения соответствия летно-технических характеристик ее тактико-техническим требованиям, проводят различные летные исследования на экспериментальных самолетах, отрабатывают приемы боевого применения и пилотирования во всем возможном диапазоне скоростей и высот полета. Им дано право оценивать результаты труда большого количества людей - целых коллективов конструкторов, инженеров, рабочих, создавших новую машину, и давать ей путевку в жизнь. Это большое доверие и высокая честь. Это трудная и ответственная работа, требующая творческого подхода и личной инициативы, летчик-испытатель - это прежде всего исследователь с хорошо развитой наблюдательностью, памятью, аналитическим мышлением и способностью к быстрым, решительным действиям. В любом испытательном полете ему могут встретиться элементы нового, необычного и, будучи практически лишенным возможности посоветоваться в воздухе, особенно в сложных ситуациях, он должен в считанные секунды или даже доли секунды принять и осуществить единственно правильное решение, от которого зависит судьба и его, и экипажа, и уникальной весьма дорогостоящей машины. Эти качества должны быть подкреплены высоким летным мастерством, глубокими теоретическими знаниями аэродинамики, методики летных испытаний, конструкции испытываемого самолета и его систем.

Высокое летное мастерство профессионального летчика-испытателя предполагает отличную технику пилотирования, точное выдерживание заданных режимов, высокую работоспособность в условиях большой психофизической нагрузки. Профессия летчика-испытателя требует от него высокой принципиальности и честности в оценке самолета и его систем, ибо они способствуют повышению качества испытаний и исключают давление больших авторитетов. «Самолет - величайшее творение разума и рук человеческих. Он не подвластен никаким авторитетам, кроме лиц, уважающих летные законы», - так говорил Н.Е. Жуковский еще на заре развития авиации, но эти слова справедливы и сейчас.

Впервые я познакомился с Александром Васильевичем в октябре 1964 года. Дело в том, что после окончания радиотехнического факультета Военно-Воздушной академии им. проф. Н.Е. Жуковского в 1962 г. я был направлен для дальнейшего прохождения службы в г. Ахтубинск Астраханской области, куда в 1961 году был переведен с аэродрома Чкаловский (Подмосковье) Государственный Научно-испытательный институт им. В.П. Чкалова. В апреле 1964 года мне было впервые доверено проводить самостоятельные контрольные летные испытания самолета МИГ-21 ПФ по оценке штатного размещения радиовысотомера малых высот РВ-УМ в качестве ведущего инженера по теме. К осени того же года испытания были закончены в целом с положительными результатами, но в перечне недостатков, подлежащих устранению в сроки, согласованные с ОКБ Микояна, был записан нашими летчиками пункт, касающийся размещения указателя РВ-УМ и лампы «опасная высота», которая загоралась красным светом при снижении самолета до высоты, заранее выставленной летчиком на указателе. С требованиями военных летчиков о переносе указателя и этой лампы с «бороды» (в самой нижней части приборной доски) в центральную часть (в поле зрения летчика, когда он выполняет посадку) категорически возражали специалисты ОКБ. Свой отказ они мотивиро-

вали тем, что в случае снижения самолета ниже «опасной высоты» в шлемофоне летчика появляется предупреждающий сигнал зуммера, и этого, якобы, достаточно.

Создателей самолета можно было понять: самолет МиГ-21ПФ давно запущен в серию, на нем давно летают в строевых частях, а каждый квадратный сантиметр приборной доски уже давно занят другими индикаторами, сигнализаторами, указателями: потребуется почти полная их перекомпоновка. Однако наши летчики настаивали, тогда «микояновцы» предложили выполнить облет летчиком ОКБ. Нашими командирами предложение было принято, и уже вечером была получена «в/ч-грамма» (сообщение по высокочастотной связи) о том, что облет поручается руководством ОКБ выполнить летчику Федотову, который как раз находился на нашей базе в командировке (летал на опытном самолете по программе Генерального конструктора). На следующий день с утра мною было отработано задание на облет, согласовано с микояновскими специалистами, и я пришел с ними в ангар экспедиции ОКБ. В лётной комнате за столом сидел Александр Васильевич, беседуя с ведущим инженером по испытаниям самолета МиГ-25П, делая какие-то пометки карандашом в своей пластмассовой полетной планшетке. Вокруг него сидело около десятка ведущих инженеров по специальностям, они дожидались своей очереди в разговоре с летчиком. Дело в том, что время полета опытного самолета исключительно дорого, поэтому задания почти на каждый полет, как правило, являются комплексными: кроме основного задания по пункту программы испытаний, вписываются различные указания, которые выполняются летчиком на возврате, снижении, заходе на посадку и других этапах полета. При этом, обычно более детально проверяются и оцениваются органы управления и контроля многочисленных систем и агрегатов, которыми оборудован современный самолет: навигации, радиосвязи, электрооборудования, вооружения и других. Было ясно, что задание уже проработано Федотовым, теперь инженеры отвечали на его вопросы, стремились обратить внимание летчика на какие-то особенности, более детально рассказать о мерах безопасности при возможных отказах их систем. Около часа длилась окончательная проработка задания. За это время я, сидя на одном из стульев, стоящих вдоль стены комнаты, понял: «Конечно, Федотову сегодня не до меня: подумаешь, какие-то мелочи: лампа, указатель, серийный самолет... Тут вон какой самолетище-МиГ-25П, какие на нем новейшие системы бортового авиационного и радиоэлектронного оборудования!» Действительно, в то время даже только внешним видом (двумя килями вертикального оперения, своими габаритами и т. д.) он производил на всех внушительное впечатление.

Но меня «поджимали» сроки, отведенные мне приказом для представления командованию акта по результатам испытаний. Поэтому, когда Александр Васильевич по вызову инженера со стоянки встал и пошел одеваться в высотную, после чего должен был отправиться к самолету, мой микояновский коллега уже на ходу остановил его, сказал ему что-то, тот быстро ответил: «А где задание?». Я тут же достал из папки полетное задание и показал ему. Федотов быстро пробежал его глазами и сказал: «Сегодня до обеда занят, а завтра хотел лететь в Москву - там дела уже подпирают... А на сегодня - вторую половину дня - сможете дать дополнительную заявку к плановой таблице?». Это было непростое дело, но я уже умел делать, поэтому тут же ответил утвердительно. Он сказал: «Тогда после 14.00 меня где-нибудь здесь найдете. Я задание понял, давайте распишусь, чтобы вы смогли собрать утверждающие подписи. К самолету подъеду за полчаса до взлета, там поговорим более подробно».

Я, обрадованный, что имею подпись Федотова, утвердил задание у руководства ОКБ на нашей базе, потом у своих летных командиров, далее оформил дополнительную заявку на 15 часов. Мой микояновский коллега сумел отследить «броуновское движение» Федотова на экспедиции после его полета, и уже в 14 часов 30 минут он был у нашего самолета. На этот раз он внимательно прочитал задание, достал планшетку, на которой уже не было утренних записей (видно, уже переписал необходимые пометки в отчет задания), сделал новые записи о режимах предстоящего полета. Спросил: «Что бы вы хотели получить из этого полета?» Я рассказал ему. Он в ответ пересказал мне содержание задания, уточнил: «Ничего не

упустил?» Получив мой утвердительный ответ, он поднялся по стремянке в кабину МИГ-21ПФ и сел в кресло. Я, стоя на стремянке, кратко рассказал о размещении органов управления и контроля РВ-УМ, показал их, напомнил о сути спорных моментов, возникших при согласовании акта. Получив «добро» на вылет, Федотов запустил двигатель, вырулил и произвел взлет.

После полета он сразу, как только открыл фонарь, найдя меня глазами среди встречающихся самолетов, сказал: «Ваши летчики правы». Тут же на стоянке, в стартовом домике, он написал мне отчет в задание четким почерком, сформулировал свое мнение с подробным обоснованием. Сказал: «Подпись мою заделывайте под летной оценкой. Я подпишу акт в Москве, когда его привезут на фирму для согласования». Все споры с микояновцами сразу прекратились, да и должность Александр Васильевич занимал уже старшего летчика ОКБ («шеф-пилот фирмы»), авторитет его уже тогда был непрекаем.

Кстати, должность шеф-пилота ОКБ он принял от известного летчика-испытателя Мосолова Георгия Константиновича, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР. До Мосолова в 50-ых годах - должность шеф-пилота фирмы занимал знаменитый лётчик Седов Григори Александрович, к тому времени он был переведен на должность заместителя главного конструктора ОКБ. Многие люди старшего поколения до сих пор помнят очерки журналиста Анатолия Аграновского о Седове, Мосолове и других летчиках фирмы, печатавшиеся в газете «Известия» в конце пятидесятых - начале шестидесятых годов.

Еще раз вплотную пришлось с Федотовым летчиком-испытателем соприкоснуться мне, как ведущему инженеру-испытателю, летом 1967 года на аэродроме г. Жуковского. В тот период проводились государственные летные испытания самолета МИГ-25РБ по этапу «Б-0». Вообще говоря, действующим правительственным документом («Положением о порядке создания авиационной техники») такой этап проведения испытаний самолетов не предусматривался. Государственные испытания делились на 2 этапа: этап генерального конструктора (этап «А») и этап заказчика - ВВС (этап «Б»), Целью этапа «А» было определение готовности самолета для передачи на этап «Б», а целью этапа «Б» - проверка на соответствие летно-технических характеристик самолета тактико-техническим требованиям ВВС с выдачей рекомендаций о запуске его в серийное производство. Так было почти со всеми самолетами, при этом на этапе «А» участие принимали военные инженеры и техники в работах промышленности, а на этапе «Б» ответственными за испытания были военные. Эти испытания, как правило, проводились на нашей базе, потому что шла проверка самолета на боевое применение.

Самолет МиГ-25РБ (как и МИГ-25П) был одним из первых образцов авиатехники III поколения, и его создание представляло собой существенный прорыв в развитии отечественного самолетостроения. Уж очень многое на нем было впервые: новая аэродинамическая компоновка самолета (несущий фюзеляж, к средней части которого крепится трапециевидное высокорасположенное крыло, двухкилевое вертикальное оперение), при этом вся конструкция надежно работает в длительном сверхзвуковом полете при температурах 200<sup>0</sup>...300<sup>0</sup>С, для чего применены жаропрочные сплавы из стали и титана, а малонагруженные элементы сделаны из классических дюралюминиевых сплавов. Впервые из отечественных самолетов на борт устанавливалась бортовая ЦВМ (цифровая вычислительная машина), что позволило весьма существенно расширить решение задач боевого применения самолета; впервые, помимо обычных гироскопических систем, курс и угловые параметры самолета определялись с помощью инерциальной системы; впервые 4 разных по функциям системы (курсовертикаль, система воздушных сигналов, определяющая скорость и высоту полета, радиотехническая система ближней навигации и система автоматического управления) были объединены в одну систему «Полет-1 И», более высокой иерархии. Система «Полет-1 И» обеспечивала автоматический полет по маршруту, возврат и заход на посадку самолета до высоты 50 метров. Впервые в отечественном самолетостроении планер и двигатели самолета



обеспечивали длительный полет на высотах более 20км со скоростью около 3М (М-число Маха, указывающее, скольким скоростям звука равна скорость полета самолета). Неудивительно, что этап генерального конструктора по времени затягивался, к полноценному проведению испытаний по этапу «Б» самолет еще не был готов, но было ясно, что такой самолет крайне необходим Военно-Воздушным Силам. Поэтому министром авиационной промышленности и Главкомандующим ВВС было принято решение о проведении этапа «Б-0», после которого должны быть выданы рекомендации о запуске самолета в малую серию на Горьковском (теперь Нижний Новгород) авиационном заводе им. Серго Орджоникидзе. Г.А.Седов объяснял этап «Б-0» такой формулой: «Б-0» =  $K_1A + K_2B$ , где А и В - соответствующие этапы испытаний,  $K_1$  и  $K_2$  - коэффициенты, изменяющиеся от 0 до 1, в зависимости от степени готовности авиатехники, а также от степени участия в испытаниях промышленности и военных.

В бригаде по испытаниям этого самолета от ГНИИ ВВС я был ведущим инженером по системе «Полет-1 И». В ту пору было еще слабо развито моделирование (тем более опережающее, как это должно быть) для отработки законов управления, реализованных в системе автоматического управления (САУ). Поэтому многие передаточные числа (коэффициенты при параметрах полета в законах управления) подбирались методом «тыка»: изменялось значение числа, выполнялся полет, а по оценке летчика и материалам контрольно-записывающей аппаратуры инженерами делался вывод - годится это значение числа или нет. Поскольку параметры полета взаимосвязаны, приходилось уже найденное значение числа изменять и полеты повторять, в общем, шел длительный процесс доводки отдельных режимов САУ. Специалистам было ясно, что при выполнении этих полетов особо остро стоят вопросы безопасности полетов, поскольку САУ непосредственно связано с движением рулевых поверхностей самолета на различных режимах полета, а значит, не исключена возможность выхода самолета за критические ограничения параметров. Поэтому заводскую отработку режимов проводили самые опытные летчики ОКБ - А.В.Федотов и П.М.Остапенко.

Принимал те режимы наш военный летчик-испытатель Бежевец Александр Саввич (впоследствии Герой Советского Союза, Заслуженный летчик - испытатель СССР).

К этому времени мною были приобретены необходимые знания, навыки и опыт ведущего инженера-испытателя, поэтому мне приходилось вплотную сотрудничать с коллегами из промышленности при анализе и обработке результатов полета, наземных работах по доводке бортовой аппаратуры и разработке полетных заданий летчикам.

Вот тут приходилось много раз встречаться с Александром Васильевичем при проработке им заданий, на разборах полетов, когда заслушивался отчет летчика о выполнении полета и всех деталях поведения самолета, о функционировании систем оборудования. Каждый раз при проработке задания он внимательно читал текст, делая пометки в планшете, часто задавал уточняющие вопросы. Как правило, по наиболее сложным полетам заранее отработывалось задание в черновике вместе с летчиком.

После проработки задания он обычно говорил: «Я правильно Вас понял, что Вы хотите в этом полете получить...», и далее кратко пересказывал, что он должен сделать, нередко делая свои прогнозы о поведении самолета, работе систем и своих действиях при этом. Получали от летчика подпись о проработке задания и только после этого занимались дальнейшим его согласованием или утверждением. Как правило, если какой-либо руководитель видел подпись Федотова, то утверждение проходило без всяких вопросов. После разбора полета он старался сразу сделать «отписку» (отчет о выполнении задания). Писал ровным почерком очень подробно, детально о каждом режиме или этапе полета, оценивая удобство работы с пультами управления систем, пилотажными приборами и индикацией параметров, отмечая поведение самолета. Формулировки в отчете были четкими -это были готовые разделы в летную оценку будущего акта по результатам испытаний. Были у него и категорические оценки, но редко, подчас они не нравились отдельным специалистам. Если возражающий упорство-

вал, то Федотов шел с ним расчетное бюро, смотрели пленки контрольно-записывающей аппаратуры, обсуждали вопрос. Приходили к общему знаменателю всегда, так как почти все знали, что если сказал Федотов, то так оно и есть.

Летно-доводочный период системы «Полет-1 И» оказался довольно продолжительным, но уже в 1969г. и Федотов А.В., и Бежевец А.С. могли после выхода самолета на заданный «эшелон» (высоту) кнопкой «АВТ.УПР» на пульте САУ включить режим автоматического управления самолетом. Самолет при этом без вмешательства со стороны летчика в управление проходил по заданным промежуточным пунктам маршрута, выполнял возврат в район заданного аэродрома посадки, далее снижался по программной траектории, выполнял предпосадочный маневр и заход на посадку со снижением до высоты 50 метров в одном километре от взлетно-посадочной полосы. Это было впервые в истории развития отечественной авиации. Пока инженеры по этой системе брали «тайм-аут», чтобы разобраться с замечаниями летчика, Федотов на других самолетах выполнял испытательные полеты, более сложные и опасные, чем наши.

Небольшое перечисление некоторых испытаний, в которых он участвовал, говорит даже не специалисту в авиации о многообразии тематики, а значит о всесторонности познаний и подготовки его как летчика-испытателя:

- определение характеристик штопора на разных типах самолетов ОКБ;
- определение психофизиологических возможностей летчика на различных режимах управления при выполнении перехватов ночью;
- испытания систем жизнеобеспечения летчика в разгерметизированной кабине на больших высотах;
- испытания опытных самолетов на прочность, устойчивость и управляемость на предельных режимах полета.

Не могу не вспомнить об одном эпизоде в августе 1969г., потому что после него Александр Васильевич стал считать меня своим земляком. Успешное завершение программы «Б-0» по системе «Полет-1 И» инженеры решили отметить «междусобойчиком» в одном из номеров гостиницы «Дружба» в г. Жуковском. Помню, закуски собрали на стол по принципу «у кого что было». Я нарезал пару штук вяленого синца, которого периодически мне присылал отец из станицы Нижне-Чирской в качестве деликатеса. Были приглашены и летчики. Александр Васильевич запоздал к началу «заседания» (процесс уже шел). Увидев его, все встали, задвигая стульями, освобождая ему место у стола. Он извинился за опоздание, с улыбкой оглядел стол и сказал удивленно: «А откуда у вас синец?» «С Дона приплыл», - сказал я, в свою очередь удивившись, что Александр Васильевич знает точное название рыбы (обычно синца путают или с рыбцом, или с лещом). Спросил его об этом, на что он ответил: «Нет, что тут путать: у них ведь конструкция туловища совершенно разная, головы другие, даже выражение лица не то у синца», - пошутил он, потом достал из кармана куртки авторучку и быстро на клочке газеты нарисовал контуры голов леща, рыбца и синца и указал, в чем их отличия. Признаться, я на эти «тонкости» никогда не обращал внимания. Уже позже, узнав о том, что он художник-любитель, я понял, что в нем тогда сработал этот «профессионализм». Разговорились о Доне, потом о Нижне-Чирской. И вот тогда я узнал, что он 3 года жил в станице, когда учился в 7 Сталинградской спецшколе ВВС (а двор нашего дома примыкал как раз ко двору корпуса общежития спецшколы: мы- станичные мальчишки - часто бегали в этот двор, чтобы подергаться там на турнике, покувыркаться на брусках...). Я назвал некоторых своих знакомых, которые учились до 7 класса со мной, потом поступили в спецшколу. Он назвал имена некоторых девушек, которые учились в нашей школе, а к ним бегали на танцы. Александр Васильевич тогда сказал, что его мама - Полина Стратоновна - до сих пор живет в Волгограде. Узнав, что я ежегодно бываю у родителей в станице, проезжаю всегда через Волгоград, он признал во мне своего земляка.

Отчетливо понимаю, что все написанное пока в этой главе не может претендовать на полноту освещения темы «Федотов - летчик - испытатель», а может быть названо лишь какими-то «штрихами», показывающими стиль работы Александра Васильевича с ведущими инженерами-испытателями.

А начинать же подступы к раскрытию этой темы следует, на мой взгляд, хотя бы с краткого сообщения о фирме, где прошла вся профессиональная деятельность Федотова, - об опытно-конструкторском бюро им. А. И. Микояна.

В начале декабря 1999 года исполнилось этому ОКБ 60 лет со дня создания. Неудивительно, что ему посвящены многие страницы во всех книгах по истории советской авиации. В канун юбилея, пожалуй, не было в России газеты, которая обошла бы молчанием эту дату. Но самую короткую заметку поместила на своих страницах волгоградская газета «Городские вести» от 8 декабря 1999г. под рубрикой «Узелки на память» и заголовком «В этот день... лет тому назад»: «60 лет назад (1939г.) основано опытно-конструкторское бюро под руководством Артема Ивановича Микояна при заводе № 1 (теперь — инженерный центр ОКБ им. А.И. Микояна - ВПК «МАПО»). Здесь созданы истребители МиГ-2,3, реактивные МиГ-9, -15, -17, -19, первый отечественный сверхзвуковой истребитель МиГ-21, перехватчики МиГ-23,25,31, истребитель МиГ-29. На самолетах ОКБ им. А.И. Микояна установлено 55 мировых рекордов».

26-ти летняя работа А. В. Федотова на поприще испытаний самолетов этого ОКБ приходится на конец пятидесятых годов (1958 г. - фирме было 19 лет) и далее на шестидесятые - семидесятые - начало восьмидесятых годов (1984г.). Это были годы бурного развития авиации как в странах НАТО и прежде всего в США (наших потенциальных противников в эпоху холодной войны), так и в СССР. В создании боевых самолетов ОКБ занимало одно из ведущих позиций. В конце пятидесятых и начале шестидесятых годов в самом ОКБ интенсивно шли работы по созданию самолетов III поколения (на стадиях аванпроектов, далее эскизного и макетного проектирования) - это самолеты семейства МИГ-25 в вариантах - бомбардировщика) и самолетов с изменяемой геометрией крыла типа МИГ-23 в вариантах перехватчика и истребителя - бомбардировщика. Одновременно велась огромная работа по модификации и модернизации самолетов II поколения, уже запущенных в серийное производство, - это самолеты семейства МИГ-21 (по С.И. Ожегову: «модифицировать - это видоизменять»; «модернизировать - вводя усовершенствования, сделать что-либо отвечающим современным требованиям»)( «Словарь русского языка», Москва, «Русский язык», 1986 г., стр. 307).

Самолеты МИГ-21 поставлялись не только в строевые части ВВС, но и в страны Варшавского договора, а также в Китай, Египет, Индию, Сирию и другие страны в вариантах МИГ-21Ф-13, МИГ-21 СМ, МИГ-21ПФ, МИГ-21 бис... Непрерывно шли доработки самого самолета, двигателя, обновление систем и агрегатов оборудования, установка новых образцов вооружения. А это значит непрерывно шли контрольные испытания по оценке этих доработок: основная нагрузка ложилась на летно-испытательную станцию ОКБ (и, конечно, на летчиков-испытателей) и коллективы разных управлений ГНИИ ВВС им. В.П.Чкалова.

Очень тяжело «шел» самолет МИГ-23: были серьезные аварии и даже катастрофы, долго не могли определиться в выборе его вариантов боевого применения.

В начале шестидесятых на аэродроме появились первые образцы самолетов МИГ-25. Все лучшие летчики ОКБ того времени были задействованы в испытаниях этого самолета, кроме Федотова: и Петр Остапенко, и Михаил Комаров, и Борис Орлов ... Но все же главным был Александр Васильевич. А точнее было бы и так сказать: самолет МИГ-25 был главным в жизни Федотова. Такие этапы жизненного цикла любого самолета, как деревянный образец в макетном зале ОКБ в Москве, далее постройка на заводе первого опытного экземпляра, заводские испытания, этапы «А» и «Б» государственных летных испытаний на двух базах (в г. Жуковском и г. Ахтубинске), войсковые испытания на аэродромах строевых частей (на одном-перехватчика, на другом разведчика - бомбардировщика) - все они прошли при непосредственном участии Федотова.

Но я не хотел бы, чтобы у читателя сложилось мнение, что Федотов пришел в ОКБ уже «готовым» летчиком-испытателем, «великим», как его потом будут называть. Он таким стал в процессе работы в ОКБ. Хорошо сказал о периоде становления летчика-испытателя П. М. Стефановский, Герой Советского Союза, известный летчик-испытатель в своей книге «Триста неизвестных»: «Путь летчика-испытателя тернист и труден. Непрестанная учеба. Ночные бдения над учебниками и научными трудами, чертежами, схемами и расчетами. Изучение материальной части и оборудования новых самолетов - по инструкции и «на ощупь» - в конструкторском бюро, в сборочном цехе завода, на аэродроме. Учеба непосредственно в воздухе, в самом полете: от взлета до посадки стараешься понять «душу» машины, ее норы, молниеносно фиксируешь и анализируешь свои ошибки и тут же исправляешь их, стараешься заглянуть за расчетные конструкторские «от» и «до». И в этом круговороте растешь и набираешься знаний и навыков. Сами они не приходят. Их надо брать везде и всюду, а прежде всего у более опытных товарищей». (Москва. Воениздат, 1973 г., стр.8).

А в то время вокруг Федотова было немало таких товарищей: это, прежде всего, Григорий Седов и Георгий Мосолов на своей фирме, это Владимир Ильюшин из соседнего ОКБ им. П.О. Сухого и, конечно, Игорь Волк из Летно-исследовательского института, признанный специалист своего дела, которому поручались работы, отличающиеся особой новизной и сложностью, впоследствии летчик-космонавт СССР. Уверен, что становлению Федотова как летчика-испытателя способствовала сама атмосфера буквально братства среди всех летчиков аэродрома г. Жуковского (других фирм). Именно на этом аэродроме занимались своим повседневным делом в это время такие наши легендарные летчики-испытатели как герой Великой Отечественной войны, дважды Герой Советского Союза Амет-Хан Султан, Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР Сергей Анохин (потерявший глаз после аварии в одном из испытательных полетов и сумевший вернуться в строй, а потом еще около 20 лет продолжавший испытывать новые конструкции самолетов), и многие другие летчики-испытатели, замечательные мастера своего дела.

О Г. А. Седове я уже упоминал раньше, но не могу еще не сказать вот о чем: именно Седову принадлежит высказывание, ставшее почти афоризмом или даже аксиомой для летчиков-испытателей: «Если летчик, садясь в кабину самолета, считает, что идет на подвиг, значит он просто не готов к полету». И далее, соглашаясь с такими понятиями о риске, как «риск - дело благородное, кто не рискует, тот шампанское не пьет», он считал, что риск всегда должен быть оправдан, то есть просчитан (вероятность успешного события должна быть выше неудачного, а также при этом должны отсутствовать другие пути достижения необходимого результата).

Я должен сделать примечание об авторстве упомянутого афоризма: то, что авторство принадлежит Седову, я когда-то прочитал в книжечке очерков А. Агроновского «Суть дела» (сейчас у меня нет этой книги, поэтому не могу указать страницу), не раз слышал об этом от многих людей, имеющих отношение к авиации. Но в книге С. Савицкой «Вчера и всегда» приводятся эти слова с указанием, что они принадлежат Сергею Николаевичу Анохину. («Вчера и всегда», Москва АНН, 1988 г., стр. 403).

На мой взгляд, на профессиональном росте А. В. Федотова не могло не сказаться очень тесное взаимодействие по работе и личное общение его с военными летчиками-испытателями такими, как Герой Советского Союза, Заслуженные летчики-испытатели СССР Микоян Степан Анастасович, Бежевец Александр Саввич, Петров Вадим Иванович, а также с Заслуженными военными летчиками СССР, героями Великой Отечественной войны, дважды героями Советского Союза Савицким Евгением Яковлевичем (он занимал в то время должности : сначала командующего авиацией ПВО, потом заместителя Главнокомандующего войсками ПВО страны) и Боровых Андреем Егоровичем (командующий авиацией ПВО). Следует подчеркнуть, что именно в этот период (в 1965 году) Федотов без отрыва от работы заканчивает Московский Авиационный институт, получает диплом «инженера-механика».

Самолеты МИГ-25 были рекомендованы к запуску в серийное производство в конце шестидесятых годов и сразу стали поступать в строевые части. А в ОКБ и НИИ ВВС специалисты и летчики-испытатели приступили к большой доводке и совершенствованию этих самолетов: оценке доработок по устранению недостатков, отмеченных в актах по государственным испытаниям. Самолеты МИГ-25 по многим своим параметрам превосходили самолеты - аналоги стран НАТО. Это наглядно показали довольно регулярные разведывательные полеты на Ближнем Востоке (в небе над Синаем и Израилем) весьма длительное время (с марта 1971 года по апрель 1972 г.), которые выполнялись летчиками отдельного авиаотряда под руководством Бежевца А. С. с аэродрома «Каир-Вест» в Арабской республике Египет (в этом отряде я был инженером по радиооборудованию самолетов). Самолеты МИГ-25РБ оказались недосягаемыми для средств ПВО Израиля, оснащенной вооружением стран НАТО. Задачи, поставленные перед отрядом правительством СССР, были выполнены с оценкой «отлично».

С начала семидесятых годов в ОКБ им. Микояна приступили к созданию самолетов IV поколения, которые (когда это стало возможным) в восьмидесятых и девяностых годах будут показаны всему миру: многоцелевой дальний перехватчик МИГ-31 и истребитель воздушного боя МИГ-29. Но этим триумфальным показам в Фарнборо под Лондоном (сентябрь 1988 г.) и в Ле Бурже под Парижем (июнь 1989 г. и июнь 1991 г.) на всемирно известных международных авиасалонах предшествовала будничная, повседневная и очень напряженная (я бы не постеснялся применить здесь и такой эпитет как «титаническая») работа многих сотен авиационных специалистов (ученых, инженеров, рабочих) в различных НИИ, КБ, на заводах, инженерно-технического состава на аэродромах войсковых частей. И на всех этапах этой работы венцом ее как и положено в авиации, были полеты, которые выполнялись летчиками-испытателями и просто летчиками.. А среди летчиков самым первым из них можно было бы, не задумываясь, назвать летчиком № 1 именно Федотов Александра Васильевича. Он первым поднимал в небо опытные самолеты, он выполнял самые сложные испытательные полеты. А в этих полетах Федотов умел увидеть очень многое, был зорким наблюдателем всех «антропотехногенных» процессов в этой знаменитой триаде «летчик - самолет - среда», стремящимся выявить все отклонения от их нормального протекания. Одновременно с этим всегда, в любом испытательном полете, он был не просто наблюдателем, а сам являлся активнейшим участником этих процессов, готовым оказать свое решающее воздействие для достижения результата или цели, поставленной 'перед полетом.

Параллельно с такой напряженной лётно-испытательной работой Федотов устанавливал на этих и экспериментальных самолетах ОКБ мировые рекорды.

### 3. Мировой рекордсмен

***«Рекордные достижения должны утверждать мнение о превосходстве авиации данной страны над авиацией других стран. Кроме того, рекордные самолеты отражают состояние мировой авиации как определенной отрасли техники»***

Э. Цихош, «Сверхзвуковые самолеты»,  
Москва, «Мир», 1983 г., стр. 154

Когда я учился в Военно-Воздушной инженерной академии им. проф. Н.Е. Жуковского (1957...1962 гг.), то в ней выпускалась многотиражная газета с названием «Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех!». Под таким девизом развивалась авиация во всем мире, в том числе и в России, если уже не с 1885 года, когда была сделана первая попытка летных испы-

таний летательного аппарата тяжелее воздуха, построенного капитаном 1 ранга Можайским А.Ф., то, во всяком случае, с сентября 1910 года. Именно тогда были зарегистрированы первые рекорды русских авиаторов на Всероссийском празднике воздухоплавания под Петербургом:

- поручик Руднев на аппарате «Фарман» установил рекорды продолжительности полета с одним пассажиром (1ч 10 мин.) и двумя пассажирами (31,5 мин);

- капитан Матыевич-Мациевич на аппарате «Блерио XI» с мотором «Гном», установил рекорд скорости полета (92 км/час).

Кстати, уже в ноябре этого же 1910 года была открыта в Севастополе Школа авиации Общества Воздушного Флота, которая в феврале 1912 года была переведена на новый аэродром на речке Кача (Крым). Эта школа была прародительницей Качинского военного авиационного училища летчиков, которое последние десятилетия базировалось в г. Волгограде (в 1999 году высшее руководство страны и армии посчитало целесообразным ликвидировать его).

А ведь самым первым русским пилотом, установившим мировой рекорд по дальности и продолжительности полета (с одним пассажиром) был Михаил Никифорович Ефимов (115 км; 1 час 50 мин.) Правда, установил он его во Франции, но зато был побит рекорд пионера авиации Орвила Райта, а далее М.Н. Ефимов был приглашен великим князем Александром Михайловичем на должность старшего пилота Качинской школы. Первым же русским летчиком, взлетевшим 3 октября 1911 г. на русском аэроплане «Гаккель-VII», который был построен выдающимся русским инженером Яковом Модестовичем Гаккелем на свои средства, является Алехнович Б.В. По программе Первого военного конкурса он трижды совершил перелет по маршруту Петербург-Гатчина, покрыв тем самым в общей сложности расстояние в 288 км со средней скоростью 92 км/ч (интересно, что этот аэроплан был построен из «обыкновенной новгородской сосны»).

Настоящий фактический материал о первых шагах становления авиации в России («Авиация в России», Москва, «Машиностроение», 1988 г. стр. 54, 230, 233) приведен с одной целью: читателю будет, пожалуй, интересно сопоставить указанные цифры рекордов А.В. Федотова, установленных им в период 1961...77 годов, чтобы зримо представить себе, какой огромный путь прошла наша авиация за 60...70 лет (см. таблицу).

В представленной таблице приведены цифры 16 рекордов из 18, установленных Александром Васильевичем. Эти данные приводятся из общей таблицы мировых авиационных рекордов по книге Э.Цихоша «Сверхзвуковые самолеты» (Москва, Издательство «Мир», 1983 г. - перевод с польского, Варшава, 1980 г., - стр. 154). Более поздними данными автор этих строк ко времени их написания не располагал.

Таблица

Мировые рекорды сверхзвуковых самолетов с турбореактивными двигателями  
(класс с 1/группа 3).

№ п/п	Номинация	Дата	Летчик	Страна	Тип самолета	Фирма	Результат
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Абсолютная высота, м	28.04.61 г.	Мосолов	СССР	Е-66А	ОКБ Микояна	34714
		25.07.73 г.	Федотов	"-	Е-266	"-	36240
		31.08.77г.	Федотов	"-	Е-266М	"-	37650
2	Абсолютная высота с грузом 1000 кг, метров	13.12.60г.	Хес	США	А-3-1	«Норт-Америкэн»	27874
		5.10.67г.	Федотов	СССР	Е-266	ОКБ Микояна	29777
		25.07.73 г.	Федотов	"-	"-	"-	35200
		22.07.77 г.	Федотов	"-	Е-266М	"-	37080

3	Абсолютная высота с грузом 2000 кг; метров	14.09.62 г.	Фултон	США	B-58A	«Конвэр»	26017,93
		5.10.67г.	Федотов	СССР	E-266	ОКБ Микояна	29977
		25.07.73 г.	Федотов	-"	-"	-"	35200
		22.07.77 г.	Федотов	-"	E-266M	-"	37080
4	Скорость полета по замкнутому 100 км. маршр., км/ч	25.09.60 г.	Дэвис	США	F-4H-1F	«Макдоннел»	2237,37
		7.10.61 г.	Федотов	СССР	E-166	ОКБ Микояна	2401
		8.04.73 г.	Федотов	-"	-"	-"	2605,1
5	Скорость полета по замкнутому 1000 км. маршр., км/ч	12.01.61г.	Конфер	США	B-58A	«Конвэр»	2067,58
		16.03.65 г.	Федотов	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2319,12
		1.05.65г.	Даниэль	США	YF-12A	«Локхид»	2718,006
		27.10.67г.	Остапенко	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2920,67
6	Скорость полета по замкнутому 1000 км. маршр. с грузом 1000 кг км/ч	14.01.61 г.	Конфер	США	B-58A	«Конвэр»	2067,58
		16.03.65 г.	Федотов	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2319,12
		1.05.65г.	Даниэль	США	YF-12A	«Локхид»	2718,006
		27.10.67г.	Остапенко	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2920,67
7	Скорость полета по замкнутому 1000 км. маршр. с грузом 2000 кг, км/ч	14.01.61г.	Конфер	США	B-58A	«Конвэр»	2067,58
		16.03.65 г.	Федотов	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2319,12
		1.05.65г.	Даниэль	США	YF-12A	«Локхид»	2718,006
		27.10.67г.	Остапенко	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2920,67
8	Время подъема на высоту 20000м, мин., с	31.03.63г.	Браун	США	F-4H1	«Макдоннел»	2мин. 58,05с
		4.06.73г.	Орлов	СССР	E-266	ОКБ Микояна	2мин. 49,9с
		10.01.75г.	Смит	США	F-4H1	«Макдоннел»	2мин. 02,94с
9	Время подъема на высоту 25000м, мин., с	4.06.73г.	Остапенко	СССР	E-266	ОКБ Микояна	3мин. 12,6с
		26.01.75г.	Петерсон	США	F-15	«Макдоннел»	2мин. 41,02с
		17.05.75г.	Федотов	СССР	E-266M	ОКБ Микояна	2мин. 34,20с
10	Время подъема на высоту 35000м, мин., с	17.05.75	Федотов	СССР	E-266M	ОКБ Микояна	4мин. 11,7с
11	Время подъема на высоту 30000м, мин., с	4.06.73г.	Остапенко	СССР	E-266	ОКБ Микояна	4мин. 03,86с
		1.02.75г.	Смит	США	F-15	«Макдоннел»	3мин. , 27,86с

17.05.75г.	Остапенко	СССР	Е-266М	ОКБ Микояна	3мин 9,85с
------------	-----------	------	--------	-------------	---------------

Мировые рекорды женщин

1	Абсолютная высота, метров	12.1.61г.	Кокран	США	Т-38	«Нортон»	17091
		22.05.65г.	Проханова	СССР	Е-33	ОКБ Микояна	24336
2	Скорость на базе 15-20км, км/час	24.08.61г.	Кокран	США	Т-38	«Нортон»	1358,6
		02.06.75	Савицкая	СССР	Е-133	ОКБ Микояна	2683,446
3	Скорость по замкн. 100км маршруту, км/час	1.06.64г.	Кокран	США	Е-104G	«Локхид»	2097,266
		18.07.67г.	Мартова	СССР	Е-76	ОКБ Микояна	2128,7
4	Скорость по замкн. 500км маршруту, км/час	3.06.61г.	Кокран	США	Е-104G	«Локхид»	1814,368
		16.09.66г.	Соловьева	СССР	Е-76	ОКБ Микояна	2062
		2 <sup>^</sup> . 10.77г.	Савицкая	СССР	Е-133	ОКБ Микояна	2466,31
5	Скорость по замкн. 1000км маршруту, км/час	8.09.61г.	Кокран	США	Т-38	«Нортон»	11028,99
		28.03.68г.	Зайцева	СССР	Е-76	ОКБ Микояна	1298,16
		12.04.78г.,	Савицкая	СССР	Е-133	ОКБ Микояна	2333
• 6	Время подъема на высоту, мин., сек	15.11.74г.	Савицкая	СССР	Е-66В	ОКБ Микояна	0мин. 41,2с (3000 м)
		15.11.74г.	Савицкая	СССР	Е-66В	ОКБ Микояна	1мин.. 20,4с (6000 м)
		15.11.74г.	Савицкая	СССР	Е-66В	ОКБ Микояна	1мин.. 46,7с (9000 м)
		15.11.74г. 4	Савицкая	СССР	Е-66В	ОКБ Микояна	2мин. 35,1с (12000м)

**4 рекорда в одном полёте**

К таблице необходимо дать следующие пояснения. Для полноты «картины о борьбе за покорение неба» в соответствующих номинациях таблицы указаны цифры рекордов, которые предшествовали рекордным полетам Федотова, а также данные, указывающие кто, когда и с каким результатом побил его рекорд. В номинациях под порядковыми номерами 1,2,3,4,9,10,11 рекорды Федотова не были преодолены (по крайней мере, до 1978г.).

В таблице представлены также данные о мировых рекордах наших женщин, которые были установлены ими на самолетах ОКБ им. Микояна, а значит под непосредственным руко-



водством А. Федотова, как шеф-пилота фирмы. Об этом убедительно рассказывает в своей книге мировой рекорсмен, летчик-космонавт СССР Светлана Савицкая. Она говорит, что, как обычно, самая большая доля поздравления после установления рекорда достается летчику, который завершает труд огромного числа людей. И далее: «Трудно даже сказать точно, сколько людей участвовало в нашей работе, назвать всех поименно. Но мозговым центром работы был, прежде всего, Александр Васильевич Федотов. Мне сейчас не представить, кто бы еще смог тогда выполнить за него поставленную перед нами задачу с такой надежностью». ( С. Савицкая, «Вчера и всегда», Москва, изд-во Агентства Печати «Новости», 1988 г., стр. 346).

Внимательный читатель также заметит, что в графе «страны» таблицы фигурируют - только 2 страны - США и СССР, две, как тогда (в эпоху холодной войны) говорили, «сверхдержавы». К сожалению, теперь приходится констатировать, что за последние 10 лет Россия, по известным причинам, в значительной мере утратила это почетное звание.

Как известно, «рекорд» - это высший показатель, который достигается в каком-либо состязании или виде человеческой деятельности. Авиационные рекорды свидетельствуют о высочайших достижениях страны в области науки, техники, в самых современных на тот период технологиях (так называемых «наукоемких» или «высоких»). Поднимаются «престиж и имидж», как теперь говорят, страны в глазах мировой общественности. Рекорды «говорят» также о высоком профессиональном уровне людей (летчиков, инженеров, техников, рабочих), включенных в единую технологическую цепочку создания и доводки новой машины и сам процесс установления рекордов. Это очень дорогостоящее состязание между странами, оно под силу немногим .

Каждый рекорд берется в зачет Международной авиационной федерацией (ФАИ), если предыдущее достижение превышает не менее, чем на пять процентов. Самолеты при подготовке к рекордному полету зачастую требуют специальной доработки, установки дополнительных самописцев (контрольно-записывающей аппаратуры) для регистрации параметров полета. •Большинство из рекордов должны достигаться при безоблачной погоде, что необходимо для успешной работы кинотеодолитных станций, регистрирующих с земли траекторию полета ( а это значит, надо «ловить погоду», тем самым растягивается время). К тому же, все работы выполняются под контролем спортивных комиссаров ФАИ. Профиль рекордных полетов, часто требует от летчика не меньшей точности пилотирования и мастерства, чем самый сложный испытательный полет. Иногда сравнивают летчика, вписывающегося в рекордный профиль на сверхзвуковом режиме, когда многое решают не секунды, а доли секунд, с «верблюдом, стремящимся пролезть в игольное ушко». Лишь зная все особенности управления самолетом на сверхзвуковых скоростях и больших высотах (а именно на этих режимах работал Федотов), умея их грамотно использовать (работу ума мгновенно переводить в движения рук, ног, зрачков глаз для считывания показаний приборов и дальнейшей обработки в голове), можно рассчитывать на то, что покажешь рекордный результат. Федотов все это знал и умел. И все равно требуются специальные тренировочные полеты.

Вот тут я вспоминаю подполковника Лесникова из нашего ГНИИ ВВС. В августе 1967 г. мне довелось присутствовать при разговоре заместителя Главнокомандующего ВВС генерал-полковника Пономарева А.Н. на нашей базе с начальником института генерал-лейтенантом Фи-ногеновым М.С. и генерал-майором Манучаровым А.А., начальником 1 Управления института. Пономарев А.Н. приказал им выделить опытного летчика для установления одного из серии мировых рекордов, которыми по решению ЦК КПСС и правительства было определено отметить приближающееся 50-ти летие Советской власти. Вскоре на аэродром Жуковский для подготовки убыл подполковник Лесников - один из самых опытных летчиков-испытателей, задействованных в то время в государственных летных испытаниях по этапу «А» самолета МИГ-25П. Именно на этом самолете ему предстояло побить рекорд Брауна (США) в скороподъемности на высоту 20000 метров (время подъема на высоту, позиция 8

таблицы). Полет на рекорд скороподъемности отличается той особенностью, что лететь надо по той единственно верной, оптимальной, траектории, которую рассчитывают специалисты именно для этого типа самолетов: какую скорость и на какой высоте разогнать самолет у земли, какой угол набора после этого установить и т.д. Лесников успешно прошел теоретическую подготовку, выполнил необходимые тренировочные полеты, в 2-х последних из них показал время, превышающее на нужную величину рекорд Брауна. А в день, когда были уже приглашены спортивные комиссары ФАИ - 5 ноября 1967 года, в полете на рекорд Лесников допустил совсем малую неточность в построении профиля («чуть перестарался», как потом говорили специалисты), самолет мгновенно изменил траекторию полета и с высоты около 2000 м вместо подъема резко перешел на пикирование и с большой скоростью врезался в землю. Летчик не успел катапультироваться (видно, предпринимал какие-то меры по спасению самолета), погиб.

Потребовались потом дополнительные теоретические исследования поведения самолета на определенных режимах и при соответствующих полетных конфигурациях с выработкой рекомендаций о выполнении доработок конструкции и системы управления самолета. Были проведены специальные летные испытания по оценке эффективности этих доработок, и только лишь в 1973 году на таком же самолете летчик ОКБ им. Микояна Борис Орлов установил новый мировой рекорд, в одном полете побил сразу 2 мировых рекорда (номинация 8). Через 2 года А.Федотов установил новый мировой рекорд, подняв многотонную машину на высоту 35 км за 4 мин и 11,7 сек. (номинация 10). На долю Федотова приходится практически 1/3 всех мировых рекордов, которые были установлены на самолетах ОКБ за все 60 лет с 1939 г. по 1999 год (18 из 55).

За достижения в области самолётного спорта ему были присвоены звания «Мастер спорта международного класса» и «Заслуженный тренер СССР». А Международная Федерация (ФАИ) наградила его, абсолютного рекордсмена мира, тремя медалями ДеЛяВо (для любого лётчика планеты Земля эта медаль - престижнейшая награда) и своей высшей наградой - Большой Золотой медалью. Во всём мире такой награды удостоены всего 14 человек (следует напомнить, что ФАИ основана в 1905 году - БСЭ, 3 издание, т. 15, стр. 614).

#### **4. Воспитатель блистательной плеяды летчиков**

***«Федотов — особый человек. Он исследователь крупного масштаба, явление в практике летных испытаний. Это выдающийся летчик, воспитавший замечательную плеяду пилотов и создавший. свою школу»***

Беляков Р.А. , Генеральный конструктор  
ОКБ им.А.И. Микояна {Газета"Правда" от  
19 апреля 1984года} ...

С 4 по 11 сентября 1988 года в Фарнборо в 30 милях от Лондона проходила международная авиационная выставка (авиасалон), которая оказалась весьма представительной, поскольку в ней участвовали 675 частных и государственных компаний из десятков стран. Они представили более 100 образцов авиатехники различного назначения. Советский Союз впервые кроме гражданского самолета АН-124 «Руслан» продемонстрировал свой новейший боевой самолет IV поколения МИГ-29 в одно- и двухместном вариантах. Истребитель МИГ-29 стал «звездой» этого авиасалона. Успех его был триумфальным: его технические характеристики были не хуже лучших самолетов стран НАТО, а в маневренности (что особенно важно для истребителя воздушного боя) значительно превосходил их.

Летчики ОКБ им. Микояна А.Квочур (выполнил в Фарнборо 9 полетов на одноместном самолете) и Р.Таскаев (выполнил 8 полетов на двухместном) продемонстрировали многоты-

сячной публике «фантастический» по всем оценкам вираж (маневр в горизонтальной плоскости) и фигуру высшего пилотажа «колокол» (в вертикальной). «Колокол» - это один из наиболее сложных элементов высшего пилотажа, выполняемый ранее только на спортивных самолетах : аэроплан выходит на вертикаль вверх и тянет ее до тех пор, пока не замрет и не станет скользить к земле хвостом. Поток воздуха обтекает при этом машину как бы «шворот-навыворот» и действие рулей становится обратным. Через несколько секунд самолет довольно резко клюет вперед или назад в зависимости от того, какой "колокол" выполняется, и устремляется к земле уже носом вперед, вниз. Для боевого самолета скольжение на хвост - это не просто фигура для показа на выставке. В бою МИГ-29 может выполнить «колокол» с высоты 500 метров. Цель при этом проста: когда срабатывает станция предупреждения о радиолокационном облучении, летчик переходит в вертикальный набор, а затем скользит на хвост. В течение нескольких секунд самолет практически неподвижен относительно земли, эффект Доплера отсутствует, и отметка самолета на радаре противника теряется на фоне отражений от земли...

Никакой другой самолет такого класса ничего подобного в воздухе проделать не мог. Британское телевидение все семь дней выставки начинали свои передачи с заставки, на центральном месте которой были наши МиГи. В одной из газет Англии был заголовок: «МиГ-29 украл выставку». После возвращения нашей делегации из Англии 14 октября в редакции газеты «Правда» была организована встреча с участниками выставки в Фарнборо. И вот после того, как ведущий журналист представил членов делегации от ОКБ и кратко рассказал о самолете МиГ-29, встал шеф-пилот фирмы Валерий Меницкий, Герой Советского Союза, Лауреат Ленинской премии. Заслуженный летчик-испытатель СССР и сразу добавил: «Первый опытный образец самолета впервые поднял в воздух 6 октября 1977 года Александр Федотов. Анатолий Квочур и Роман Таскаев - его питомцы» (Газета «Правда» от 14.10.88 г., стр.6). Прошло 11 лет, а «питомцы» не забыли своего воспитателя!

Спустя менее года - в июне 1989 года - на главных полосах газет крупнейших стран мира эти 2 фамилии появились снова. Все потому, что весь мир облетело сенсационное сообщение из 'Ле Бурже (Франция): 8 июня во время открытия 38-го Международного аэрокосмического салона разбился советский истребитель МиГ-29, пилотируемый А.Квочуром. Вокруг причин аварии сразу появилась масса слухов. Кое-кто даже пытался обвинять летчика ( он остался жив). Считали, что он не справился с управлением. Слухи и версии множились, может быть, и потому, что международная комиссия 19 дней работала в закрытом режиме. И вот 27 июня эта комиссия под председательством французского генерала Ружевэна-Бовиля опубликовала итоговый документ:"Комиссия установила, что причиной аварии самолета МиГ-29 явилось попадание птиц на вход правого двигателя, вызвавшее его разрушение и резкое падение тяги. Из-за малой скорости полета (180 км/час) и малой высоты (160 м) летчик не мог предотвратить аварию. Летчик предпринял все необходимые, меры и, убедившись, что падение самолета не принесет ущерба ни людям, ни материальным ценностям, покинул самолет, находящийся в вертикальном пикировании на высоте 92 м. Летчик поврежденный не имеет и продолжает выполнять свои обязанности. Следует отметить быстроту и эффективность спасательных и пожарных служб аэродрома Бурже». Вот и весь текст. Стоит, пожалуй, еще отметить: Квочура при катапультировании выбросило не вверх, на спасательную высоту, и даже не горизонтально, а под углом 2-3 градуса вниз к земле. До взрыва самолета оставалось 2 секунды! Тем самым произошла непреднамеренная демонстрация на предельных (немыслимых!) режимах средств спасения, установленных на самолете (катапультируемого кресла К-32 конструкции Г.Северина), что произвело на всех авиационных специалистов еще большее впечатление.

И еще - Роман Таскаев выполнил на авиасалоне психологически очень трудную задачу (ведь аварийная комиссия еще не обнародовала причину): он показал на «спарке» (двухмест-

ном МиГ-29) все то, что Квочур не успел сделать на боевом самолете, и тем самым восстановил на салоне «реноме» фирмы.

Уместно будет добавить, что аварии самолетов во время демонстрационных полетов при большом скоплении людей, к сожалению, не такая уж редкость. Всем было памятно трагическое событие на базе ВВС США в Рамштейне (Германия), которое произошло менее года назад - 28 августа 1988 г. на глазах 30 тысяч зрителей столкнулись 3 самолета из итальянской эскадрильи высшего пилотажа, и по меньшей мере 50 человек погибли, а 345 получили тяжелые увечья.

А тогда летом 1989 года - после сообщения комиссии об аварии в день открытия в Бурже многие газеты мира сообщали подробности биографии такого высококлассного летчика как Анатолий Квочур. Вот что писала газета «Правда» от 30.06.89 г. в статье «Когда скупы секунды...»: «А.Квочур - выпускник Ейского высшего военного училища летчиков. После четырех лет службы в Группе советских войск в Германии пробился в Школу летчиков-испытателей Министерства авиапромышленности СССР. 3 года проработал на серийном авиазаводе и вычисленный выдающимся нашим пилотом А.Федотовым восемь лет назад оказался в ОКБ им. А.И.Микояна». Газета «Красная звезда» от 1 июля 1989 г. приводит такие слова Генерального конструктора ОКБ Ростислава Аполлосовича Белякова: «Анатолий Квочур - исключительно грамотный летчик-испытатель, обладающий аналитическим складом ума, психологически подготовленный к встрече с экстремальными ситуациями. Всего 4 секунды отвела ему судьба для анализа обстановки, и каждое мгновение Квочур использовал с максимальной эффективностью. Истребитель, подвешенный на скорости менее эволютивной, выведенный на закритические углы атаки специально для показа всех возможностей машины, летчик никак не мог уравновесить из-за разворачивающего момента, который возник при разрушении лопаток компрессора в правом двигателе».

Газета «Красная звезда» от 11 ноября 1989 г. опубликовала беседу своего корреспондента полковника А.Андрюшкова с А.Квочуром под заголовком «Профессия настоящего мужчины». Беседа предворяется такими словами: «Имя А.Квочура впервые назвали в 1988 г. после выполнения им в небе Англии на фронтовом истребителе МиГ-29 оригинальной фигуры высшего пилотажа ^"колокола». Менее чем через год о нем заговорил весь мир. Известность советскому летчику принесло не столько катапультирование во время демонстрационного полета на аэрокосмической выставке в Бурже, как те качества, которые он проявил в экстремальной ситуации».

Далее в статье Анатолий Николаевич Квочур, отвечая на вопрос корреспондента о том, как паренек из села Березовка Винницкой области стал летчиком-испытателем прославленного ОКБ, кратко рассказал о своем пути в авиацию и закончил такими словами: «Помню, когда получил приглашение работать в ОКБ Микояна, А.В. Федотов, великий, не боюсь этого слова, летчик и замечательный воспитатель молодых, сказал мне: «Год ходи со мной рядом, как привязанный. Смотри, слушай, вникай, спрашивай... Потом можешь делать, что хочешь. В нашей профессии очень важна роль общения, разговор в летной комнате, на отдыхе... Смотри, впитывай, учись...» Так воспитывали молодежь в ОКБ ведущие испытатели фирмы Остапенко, Орлов, Фастовец, Меницкий». Да, кажется куда как просто... А в уже цитированной мною статье «Правды» от 30.06.89 г. корреспондент А.Горохов пишет: «Некогда шеф-пилотом фирмы был Герой Советского Союза, лауреат Ленинской и Государственной премии генерал-майор авиации Г.Седов. Переместившись в кабинет КБ, оставил он на испытательном аэродроме талантливых учеников и последователей, что позволило в авиационных кругах именовать сложившийся за десятилетия на предприятии подход к летным испытаниям «школой Седова», а затем школой «Седова-Федотова-Меницкого» (по фамилиям старших летчиков)».

Достаточно подробно о школе Федотова написала в своей книге, о которой я уже упоминал ранее «Вчера и всегда», Светлана Савицкая. Одну из глав книги она так и назвала

«Школа Федотова » (стр. 323...346). Оно и не удивительно: все свои мировые авиационные рекорды на сверхзвуковых самолетах ОКБ Микояна в течение 1974...78 гг. она установила под руководством Александра Васильевича. При этом необходимо непременно отметить, что подготовка С.Савицкой и других женщин - рекордсменок не была напрямую связана с функциональными обязанностями А.В. Федотова как шеф-пилота фирмы. Эта работа выполнялась по инициативе трижды Героя Советского Союза маршала авиации Покрышкина Александра Ивановича, бывшего в то время председателем ЦК ДОСААФ, а уже в соответствии с указанием Министра авиационной промышленности П.В. Дементьева в октябре 1974 г. Генеральный конструктор Р.А. Беляков поручил своим сотрудникам и в первую очередь ведущему летчику фирмы Федотову определить уровень летной подготовки и готовность к освоению самолета Е-133 С.Савицкой. В течение четырех лет она проходила подготовку ко всем своим рекордам по заданиям Александра Васильевича и при его непосредственном участии: и теоретическую, и наземную (тренажи в кабинах самолетов) и летную (полеты на «спарках», где инструктором был он). Она постоянно общалась со всеми летчиками в летной комнате ОКБ, так что вся работа шеф-пилота фирмы проходила на ее глазах. Поэтому ее свидетельства о методах воспитания Федотовым своих питомцев являются весьма достоверными и убедительными. Вот ее иллюстрация к словам Квочура «ходи рядом, смотри, выпитывай, учись»: «Придя в знакомую уже летную комнату, я увидела занятого, как всегда, массой необходимых дел Федотова. Он вообще никогда, казалось, не пребывал в праздности: то готовился к вылету, то разбирал с инженерами результаты только что выполненного задания, то просматривал программы летных испытаний, то объяснял своим подопечным их ошибки в работе, а бывало и распекал за них. Создавалось впечатление, что он, делая одно, всегда помнил, что еще есть как минимум два или три дела, не терпящих отлагательства, и из-за этого задавал себе напряженный ритм жизни. Говорил он четко, энергично, с ответами не торопился, но чувствовалось, что излишняя медлительность пришлась бы ему не по вкусу, как впрочем, и суета тоже. Видно было, что в голове у него идет постоянная работа: прием информации - анализ - выводы. Казалось, все, что я говорю, попадает в скрытую в его голове вычислительную машину» (стр. 296). Все, кому с ним приходилось общаться по работе, отмечают его дошность, умение доводить любой вопрос до логического конца. Им всегда руководило желание докопаться до истины, педантичность, не позволявшая оставить что-либо не выясненным, желание помочь своему подопечному. Его учениками многие считали себя, если с ним сделали хоть несколько полетов. Даже за это время человек успевал понять и в чем-то перенять федотовский подход к делу, его деловую хватку, готовность к неожиданностям, стремление выложиться в работе.

Летчик-испытатель во многом самостоятелен, к этому еще приучают в ШЛИ. Там инструкторы вроде бы и не стоят у вас над душой, но они внимательно наблюдают, что делает каждый, как использует свою самостоятельность, насколько готов в этом плане к предстоящей работе. У Федотова, как у старшего летчика фирмы, в подчинении находились порой не менее заслуженные именитые, чем он, летчики-испытатели. Он никого из них не опекал повседневно, не показывал себя начальником перед ними, в то же время ни один из них не мог бы пожаловаться на то, что Федотов предал забвению их работу, не отмечает всех их удач, а порой и ошибок. В то же время все его подчиненные видели, что сам он готовится к выполнению наиболее сложных полетов по разделам программы летных испытаний и выполняет их. Они видели также, что он успевает бывать в Москве, где в ОКБ участвует в оценке документации по эскизным проектам будущих самолетов, в других НИИ и КБ оборонных отраслей промышленности, где готовят или модернизируют отдельные агрегаты оборудования, образцы вооружения — их конструктора приглашают Федотова для оценки лицевых панелей пультов управления этих систем, которые будут располагаться в кабинах истребителей на рабочих местах летчика. Немало времени занимает у него согласование мероприятий по устранению недостатков, отмеченных в актах по летным испытаниям самолетов. Именно по этим

актам принимаются решения о запуске техники в серийное производство или о внедрении доработок.. Его всегда ждут у нас в Ахтубинске, где в процессе испытаний нередко военные летчики и инженеры вошли в противоречие со специалистами фирмы: требуется арбитр, и лучшим будет Федотов. В таких случаях он прилетал к нам в командировку, принимал участие в испытательных полетах на боевое применение. Нередко на «спарках» помогал осваивать нашим военным летчикам новые типы авиатехники. Почти во все эти поездки во внешние организации или в ОКБ он брал с собой молодых летчиков, которые «впитывали» в себя его стиль, методы, навыки, опыт.

Интересно мнение Савицкой о совместных полетах с Федотовым на «спарках» или двухместных самолетах: «Летать с Федотовым - это все равно, что учиться, скажем, конструированию космических кораблей непосредственно у академика Королева или крестьянской мудрости у народного академика Мальцева. К тому же Федотов принадлежал к числу тех немногих людей, которые не только хорошо знают и обогащают свое дело, но еще умеют и любят учить этому других» (стр. 331).

Рассказ об учениках Федотова был бы неполным, если не вспомнить о многих летчиках-испытателях на авиазаводах страны, когда завод начинал осваивать серийное производство какого-либо нового самолета ОКБ им. Микояна, а также о военных летчиках в строевых частях ВВС и ПВО, особенно их руководящего состава. Как тут не вспомнить слова видного советского военачальника, активного участника Великой Отечественной войны, дважды Героя Советского Союза, лауреата Ленинской премии маршала авиации Савицкого Евгения Яковлевича: «В первый полет меня, как и его (Кадомцева А.Л. - командующего авиацией ПВО), выпускал известный летчик-испытатель А.В.Федотов. Спарки не было, и Федотову не оставалось ничего другого, как ограничиться привычным уже для нас методом обучения. Однако, это ничуть не помешало нам овладеть машиной («Полвека с небом», Е.Савицкий, г.Москва, Воениздат, 1988 г. стр. 394). Здесь речь идет об освоении им (в то время Савицкий был заместителем Главнокомандующего войсками ПВО страны) самолета-перехватчика МиГ-25П, которым оснащались строевые части авиации ПВО.

## **5. Хороший, порядочный человек, личность высокого духа**

*«Постоянный риск, любимый и опасный труд, вечная напряженность внимания, недоступные большинству людей ощущения страшной высоты, глубины и успокоительной легкости дыхания, свойственная невосомость и чудовищная высота - все это как бы выжигает, вытравляет из души настоящего летчика обычные низменные чувства - зависть, трусость, мелочность, сварливость, хвастовство, ложь -и в ней остается чистое золото».*

А.И.Куприн

22 января 2000 г. отмечалось 65- летие Александра Меня, прославленного священника, богослова, мыслителя, известного проповедника нашего времени (это он был убит в Подмосковье еще в 1990 г., и преступник до сих пор не найден правоохранительными органами). В этот день по «Радио России» дали в эфир фрагмент записи одной из его лекций.

Мне запомнились в ней такие слова: «Любовь, творчество, полет - это состояния духа человека». Может быть, А.Мень под словом «полет» понимал что-то другое, образное (ну скажем «полет-мысли»), но я же, как инженер-испытатель авиационной техники, лучшие годы своей жизни проведший за составлением «полетных заданий», обработкой «полетных материалов», составлением актов по итогам выполнения «полетов», понял это слово буквально: как полет на самолете (в частности, на современном боевом самолете). А отсюда стала

ясной взаимосвязь первых двух слов с третьим этого единства, образуемого отдельными частями, характеризующими состояние духа или души человека: «полет и любовь», «полет и творчество».

Без любви к делу, которым ты занимаешься, к небу, к авиации, тем более без творчества, которое летчик проявляет при изучении нового самолета и бесчисленного количества документов (наставлений, методик, руководств по эксплуатации различных систем) составлении полетных заданий и выполнении их в воздухе и т.д. не может быть настоящего летчика-испытателя, тем более такого уровня как Александр Васильевич Федотов.

Интересны слова о творчестве в профессии летчика-испытателя Степана Анастасовича Микояна, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР, генерал-лейтенанта авиации (он был одним из руководителей ГНИИ ВВС в годы моей службы в этом учреждении): «На основании более чем двадцатилетнего опыта испытательной работы могу заверить, что для человека, посвятившего свою жизнь авиации и любящего ее, нет более интересного дела, чем летные испытания. Это самый живой и творческий этап общения человека с техникой, этап, на котором, как в фокусе, видны замыслы, технические проблемы и решения, а также потребности и проблемы практического использования самой совершенной авиационной техники. Этот вид летной деятельности, насыщенной творчеством и оправданным риском, приносит громадное удовлетворение». («Летные испытания самолетов», Москва, Воениздат, 1982 г., стр.8).

В памяти людей Александр Васильевич остался не только своими победами на поприще летных испытаний новейших самолетов и мировыми авиационными рекордами, но и человеческими качествами и, я бы даже сказал, своим обаянием. К сожалению, мне довелось мало общаться с ним вне рамок служебных обязанностей. Об одной такой встрече с ним я уже рассказал, вспоминаются еще 2 встречи.

Первая была в мае 1976 года: я получил команду срочно вылететь на «микояновскую фирму» для согласования плана мероприятий по одному из актов. Мне было названо время отлета самолета Як-40, принадлежащего ОКБ им. Микояна, сообщили также, что в полетный лист моя фамилия будет вписана. Я прибыл к самолету вовремя, но всем собравшимся пассажирам пришлось ждать более часа. Многие отлетающие стали беспокоиться: погода в Москве ухудшалась, дело шло к вечеру, могли бы и не вылететь. Кто-то передал, что ждут Федотова, который был еще в воздухе на боевом самолете. Минут через 10 самолет МиГ-23П прорубил к микояновской стоянке. Собравшиеся у трапа Як-40 обрадованно увидели, как Александр Васильевич сделал какие-то записи технику самолета, потом ведущему инженеру, быстро «нырнул» в УАЗик и направился в нашу сторону. Все бросились занимать места в Як-40. Один из микоянцев встретил Федотова у трапа и передал ему походный (командировочный) чемоданчик. Александр Васильевич быстрыми шагами прошел по салону в пилотскую кабину, оставив свой «дипломат» на свободном месте в первом ряду кресел. Сосед, сидевший от меня слева у окна, помню, тогда сказал: «Ну теперь нам погода не страшна, сядем при любом «гражданскую» одежду. Во время переодевания он увидел меня, улыбнулся, поднял в минимуме». Минут через 20 после взлета Федотов вышел из кабины пилотов, переоделся в приветствии руку и сел к столику около входа в кабину. Я сидел недалеко, гул двигателей не позволял слышать, о чем шел разговор за столиком, но я видел, как уважительно и дружески сидящие за столиком инженеры разговаривали с Федотовым, как он свободно и непринужденно что-то им рассказывал, и все смеялись. Примерно за полчаса до посадки он встал, вошел в пилотскую кабину, командир экипажа уступил ему левое кресло. При снижении самолета все пассажиры стали смотреть в иллюминаторы: была сплошная облачность. Мокрые от дождя плиты взлетно-посадочной полосы аэродрома Жуковского мы увидели уже после сигнала маркерного маяка ближней приводной радиостанции, то есть с высоты менее 50 метров.

Вторая встреча произошла в январе 1984 года: я возвращался из командировки в Ахтубинск из г. Жуковского на туполевском (принадлежащем ОКБ Туполева) самолете Ту-134. Пассажиры уже все сидели в самолете, отлетавших было сравнительно мало (много было свободных мест). Я увидел в иллюминатор, как к трапу самолета подъехал «рафик», из него вышел какой-то рослый генерал-майор в парадной шинели, быстрыми шагами, почти вбежал по трапу в салон, огляделся: увидел меня, подошел и улыбнулся, сказал: «Разрешите сесть рядом, товарищ полковник?». Я обрадовано встал, тут же ответил: «Прошу товарищ генерал-майор!». Мне повезло тогда: проговорили мы около двух часов, все время полета. Начал он с вопроса: «Как живет -поживает станица Нижне-Чирская?». Я ответил, что бываю редко там, но раза 2 в году стараюсь побывать у родителей. Поговорили об экологии Цимлянского моря (он помнил пойменные леса Дона, еще до строительства Волго-Донского канала). Потом он упомянул о том, что недавно один товарищ привез ему из зарубежной командировки компакт-кассету с записью концерта В. Высоцкого в Париже. Пожалели, что рано он умер. Потом разговор сошел, так или иначе, на авиацию( у меня на коленях лежал бюллетень «Технической информации» ЦАГИ со статьей «о применении технологии «Стелс» («скрытность») в конструкциях перспективных самолетов США). Я спросил его: «Ну, а как у нас с этим делом?» Он ответил: «Нет кевлара в необходимых количествах» (кевлар - композиционный материал на основе углепластика). В который раз пришлось посетовать на то, что если по теоретическим, научным работам мы часто опережаем Запад, то по внедрению их результатов в практику, как правило, отстаем, а иногда и значительно. Александр Васильевич привел ряд конкретных примеров по своему ОКБ, сравнивая их с зарубежными разработками, и я понял, что он успевает внимательно «почитывать» информационно-технические издания при своей постоянной загруженности до предела. Я знал, что он, хотя и работал в промышленности, но ему сохранили воинское звание (как бы «откомандировали» из министерства обороны). Когда работал с микояновцами, слышал, что он полковник, хотя ни разу в военной форме я его не видел. В ответ на мое поздравление с присвоением ему высокого воинского звания, он сказал, что летит к нам в Ахтубинск на юбилей одного из наших летчиков, его давнего друга, и тот настойчиво просил его приехать обязательно в генеральской форме, да еще при всем «параде». «Вот приходится выполнять просьбу», - закончил он. К сожалению, эта встреча с Александром Васильевичем оказалась последней: менее чем через 3 месяца он погиб в испытательном полете на самолете МиГ-31.

И вот по совокупности впечатлений от всех встреч с ним, а также по рассказам людей, близко его знавших, я попытаюсь рассказать о человеческих качествах Федотова.

Стало уже общепринятым для всех журналистов, пишущих об испытателях авиационной техники, примерно такие слова: «Люди, которые сегодня трудятся на испытательном аэродроме, как и их предшественники, - люди редких профессий, предполагающих в человеке ум, отвагу, самообладание, высочайшую дисциплину. И наиболее ярко все эти качества проявляются в характере летчика-испытателя, последней инстанцией на пути боевого самолета в небо (А. Горохов, «Взгляд сквозь годы», газета «Правда» от 20 сентября 1990 г.). Как человек, прослуживший 27 лет на испытательном аэродроме, могу свидетельствовать: это чистая правда!

Ну, насчет «ума»: применительно к летчику даже не стоит рассуждать на эту тему, так как любого человека, который когда-либо сидел в кабине современного самолета или хотя бы видел приборную доску пилота (пусть даже на фотографии), всегда изумляет, как это можно справляться с такой информацией. Ведь это же надо успевать «снимать» ее глазами с огромного числа всяких указателей, индикаторов, сигнализаторов от различных систем самолета и сопоставлять ее с заложенной в памяти, почерпнутой при изучении на земле упомянутых выше документов, чтобы в воздухе мгновенно «переварить» в голове, и это сопоставление претворить в конкретные действия, не терпящие никаких отлагательств.



За многие годы службы в Военно-воздушных Силах не раз приходилось слышать такую шутку: «В авиации дураков нет: их просто в нее не берут». Впрочем, как тут не вспомнить фразу одного из юмористов, которая стала почти афоризмом: «Ничто так справедливо не распределено между людьми, как ум: ведь никто никогда не жалуется на его отсутствие». А летчик-испытатель обязан (как говорится, «по определению») многое «видеть в полете», то есть быть зорким «наблюдателем всех анротехноген-ных процессов в этой знаменитой триаде «летчик-самолет-среда» (как любят говорить специалисты по авиационной психологии), но одновременно он же сам является активнейшим участником этих процессов, готовым оказать свое решающее воздействие для достижения результата или цели, поставленной перед полетом.

Ну, а что касается «характера летчика», то тут будут уместны ссылки на такого крупнейшего авторитета в авиации как маршал авиации Савицкий Е.Я. Сорок пять лет он жил профессией летчика-испытателя, общий налет его составил 12493 часа. Последний полет он выполнил 1 июня 1974 года, когда ему уже шел 64-й год, на самолете МиГ-25П, новейшем по тому времени в авиации ПВО (посадка его в этом полете по счету была 5586-ая).

Здесь сразу надо сделать оговорку, что А.В. Федотов летал на разных типах самолетов (спортивных, транспортных и других), но поскольку ОКБ им. Микояна все свои 60 лет существования специализируется на создании боевых самолетов-истребителей, а вся испытательная работа Федотова прошла на этой фирме, то его по праву можно назвать летчиком-истребителем. Так вот, в уже цитированной мною книге Евгений Яковлевич пишет: «Летчик-истребитель - великолепная профессия. И тот, кому повезло, сумел добиться в ней признания и подлинного мастерства, тот никогда не изменит ей, ни на что не променяет ее, каких бы ему благ ни сулили. Это не только мое мнение. Под моими словами подпишутся большинство тех, кому выпало счастье поднимать в небо эти мощные скоростные машины. Любой из них просто беззаветно влюблен в избранное дело, но и наверняка гордится им. Не только потому, что всякому профессионалу свойственно гордиться тем, что он делает свое дело. Но также и потому, что летчик-истребитель - особая профессия. Далеко не каждому она по плечу. Летчиком-истребителем, как, скажем, художником, охотником или верхолазом надо родиться» («Полвека с небом», Москва, Воениздат, 1988 г., стр. 382). И далее (стр. 383...388) маршал авиации пишет о том, что «... специфика труда летчика-истребителя действительно требует определенного набора человеческих качеств, которые мы обычно связываем с характером человека, с типом «его нервной системы, с особенностями психики». Среди этого набора человеческих качеств у летчика-истребителя Е. Я. Савицкий отмечает, прежде всего, такие:

1. Летчик-истребитель по характеру своему всегда лидер (он обязан быть лидером, потому что в кабине он один, все надежды только на себя; проявлять инициативу, принимать решения в воздухе, кроме него, некому);

2. Летчик-истребитель обязан иметь быструю реакцию и не просто быструю, но и адекватную обстановке (он обязан обладать способностью не только моментально оценивать сложившуюся ситуацию, но и уметь принять в тот же момент единственно верное решение);

3. Летчики в своей массе - народ откровенный и справедливый («небо не приемлет ни лжи, ни хвастовства, ни чванства»);

4. Летчика-истребителя никакой другой вид авиации не устроит, пока в его летной книжке медики пишут: «... годе к полетам без ограничений» (высокие скорости, свобода маневра, обостренное чувство, что ты в кабине один и все зависит лишь от тебя самого, создают ни с чем не сравнимое ощущение полноты бытия, глубинной уверенности в собственных силах");

5. Мера личной ответственности у летчика-истребителя необычайно высока («неожиданный поворот событий нередко подстерегает его, казалось бы, в самой обыденной обстановке, и он постоянно должен быть к нему готов; а к чему - этого наперед не знает никто: случиться может всякое и в любую минуту»).

Конечно, маршал авиации делает оговорку, что нелепо как-то противопоставлять летчика-истребителя летчику-бомбардировщику или пилоту транспортной авиации («многим из них тоже присущи эти качества, но профессия накладывает свои отпечатки»). А те летчики-истребители, которые специфику дела расценивают как свое личное достижение, выглядят просто смешно («легкомысленное фанфаронство и дешевый снобизм»).

Мои личные впечатления, беседы с другими летчиками и инженерами, которые знали хорошо и общались с Александром Васильевичем, показывают, что он в полной мере соответствовал перечисленным качествам. А его многолетнюю работу руководителя на посту старшего летчика ОКБ можно охарактеризовать такими словами, как рассудительность, уравновешенность, умение управлять собой, какого накала ни достигала бы дискуссия, способность налаживать отношения с разными людьми (коммуникабельность), понимать их, сохраняя при этом твердость позиции в отстаивании своего мнения перед любыми людьми, независимо от их ранга и званий. Вместе с тем, всегда ощущалась его предельная искренность, честность и справедливость.

Успехов своих он достигал благодаря способности систематически расширять свой кругозор - специальный и культурный, склонности к постоянному обновлению своих знаний. На мой взгляд, именно эти качества ценились более всего всегда и везде (в любых человеческих сообществах с доисторических времен до нашего времени) и будут цениться впредь. Может быть, найдется критик, который скажет, что уж чересчур «глянцевым» портрет Федотова получается: ведь не упоминаются совершенно его недостатки.

Конечно, у него были и недостатки. Так корреспондент А.Горохов пишет: «Не всем, что скрывать, нравилась «жадность» Федотова на работу и сопутствующая ей требовательность, даже жесткость в отношениях с коллегами и подчиненными. Человек дисциплинированный, он иногда все же под разными «предлогами ускользал от совещаний и заседаний». А это ведь тоже не могло нравиться организаторам этих заседаний. Светлана Савицкая отмечает: «В присутствии Федотова каждый из его подчиненных, даже опытных и заслуженных летчиков, каждый казался, да и, наверное, становился подтянутее, собраннее, не позволял себе пустого времяпровождения» (стр. 328).

Кто-то, пожалуй, может вспомнить и другие его недостатки. Но мне представляется, что все эти недостатки являются продолжением его достоинств, или точнее: общественная значимость его достоинств значительно перекрывает его недостатки.

Возможно также, что какой-либо «очень продвинутый» (как теперь говорят) пессимист возразит: «Товарищ ошибается, ведь сейчас другое в цене: хитрость, изворотливость, умение выкрутиться из любой ситуации, не брезгуя никакими средствами ради достижения своей цели и т.д.». Но так и хочется на это ответить призывом типа «кота Леопольда»: «Давайте не будем унылыми пессимистами!».

Многими эпизодами своей жизни Александр Васильевич подтверждал старую истину: «Талантливый человек во всем талантлив!» (или, по крайней мере, достигает значительных успехов в разных областях человеческой деятельности, делая бессмысленным традиционный спор на тему «физики-лирики»). Я знал, что он хорошо рисует: обращал внимание на оформление его планшетки, когда с ним прорабатывал полетное задание; как-то Михаил Комаров в летной комнате показывал дружеский шарж на него, нарисованный Федотовым, что вызвало улыбку всех присутствующих, - настолько Миша был похож. Но о том, что Александр Васильевич в молодые годы поступал даже в Строгановское училище (одно из старейших в СССР художественных учебных заведений в области монументально-декоративного и прикладного искусства), я узнал только из статьи А. Горохова в газете «Правда» «Огромное небо» от 19 апреля 1984 г. Он приводит слова Федотова: «Ведь после войны меня в Строгановку брали. Только без общежития. Маме в Сталинград бумаги пришли какие надо. А я на самолеты уже засматривался: училище в Армавире закончил. Отец-то с фронта не вернулся. Погиб под Варшавой... Конечно, мама за меня переживала. Ладно, хватит об этом».

Горохов пишет, что этот разговор состоялся в автомобиле «Волга», за рулем которого сидел Федотов, а ехали они с ним из Жуковского в гости к московским художникам Якову Скрипкову и Юрию Боско, «долгие годы работающим в Волгограде». Далее там приводят такие слова Федотова: «Люблю бросить машину и бродить по Москве. Времени, правда, мало-мало. Так и в любом незнакомом городе... В Париж посылали на авиасалон. Поднялся однажды пораньше, весь город обошел. На Монмартре на уличных художников посмотрел... Куда же я все-таки краски подевал?».

Здесь, наверное, надо сделать такую ремарку: до 1988 г. Советский Союз не демонстрировал на авиасалонах (Фарнборо, Ле Бурже) своих боевых самолетов. Но на них посылались делегации, куда, помимо официальных лиц - руководителей министерств, ОКБ, НИИ, включались также некоторые летчики, инженеры, другие специалисты под видом «туристов». Демонстрировать свое летное мастерство и самолеты ОКБ пришлось уже только его ученикам - В. Меницкому, А. Квочуру, Р. Таскаеву и другим. В Волгограде живет и творит известный скульптор, народный художник России Виктор Георгиевич Фетисов, автор памятника Георгию Константиновичу Жукову на одноименном проспекте города, памятного знака, посвященного двухсотлетию юбилею А.С. Пушкина, и других работ. Многие жители г. Ахтубинска знают его как руководителя работы по созданию мемориала погибшим летчикам-испытателям, основной доминантой которого является титановое «крыло Икара», ставшее эмблемой этого города авиаторов.

В литературно-художественном журнале «Отчий край» (№ 2 за 1999 год, статья «Крыло, летящее в бессмертие», стр. 144-147), издающемся в Волгограде, приведены слова В.Г. Фетисова об Александре Васильевиче: «Он, Федотов, всегда на земле как-то томился. Только в небе обретал «почву под ногами». Ему, небу, себя и отдал». Скульптор называет Федотова своим близким другом, говорит, что был просто влюблен в этого человека, и что по нему можно было проверять свой характер и чистоту дел. И далее: «Федотов - неиссякаемый родник благородства, человечности, душевности. Он не терпит лжи и бахвальства». Фетисов сделал два портрета Федотова: один в граните, другой в металле в полный рост. Портрет из полированного гранита хранится в областном краеведческом музее. За него скульптор награжден серебряной медалью ВДНХ.

Теперь о нештатных (экстремальных, аварийных) ситуациях, случающихся в полетах. Ни один из пишущих о летчиках и, тем более, летчиках-испытателях не обходит молчанием эти отклонения от нормального протекания режимов полетных заданий. К сожалению, они бывают, бывали и у Федотова, конечно же. Но я специально не упоминал о них, когда писал об испытательной работе Федотова или его рекордах. На подробном описании возникновения этих ситуаций, развития, распознавания их летчиком и принятия им решения на конкретные действия, наиболее ярко иллюстрируются такие качества человека, как отвага, самообладание, способность действовать в условиях дефицита времени и все это в соответствии с «мерой ответственности» летчика, о которой писал Савицкий Е.Я.

Я зримо представляю себе, как действуют лучшие летчики-испытатели в таких ситуациях, знаю, о чем они думают, что переживают в эти моменты, потому что не один раз беседовал с ними практически сразу после полета, анализировал записи контрольно-записывающей аппаратуры, бортовых самописцев аварийных параметров полета, переговоры на борту и «с землей». Знаю, что только люди чрезвычайно высокой квалификации, ответственности и мужества, летчики-испытатели, прошедшие жизнь на испытаниях этих сложнейших «биокибернетических объектов», какими являются современные самолеты, имеют такую интуицию, которая подсказывает им единственно правильное решение в нужный момент. Это такие испытатели, как Герои Советского Союза, Заслуженные летчики-испытатели СССР Бежевец А.С., Стогов Н.И., Герой России Чиркин В.М.

16 ноября 1976 года летчик строевой части Фролов С.П. покинул самолет МиГ - 25 РБ №78, на котором он выполнял полет по теме, где я был ведущим инженером и лично состав-

лял задание на полет. Вот пришлось мне почти три недели днем и ночью отвечать на вопросы межведомственной комиссии (ВВС-МАП) по расследованию причин аварии (летчик остался жив, сломав ногу при приземлении после катапультирования, а самолет упал в пойменный лес реки Медведицы в Даниловском районе Волгоградской области).

Но когда Федотов летал по заданиям, в работе которых я принимал участие и подписывал их, аварийных ситуаций, к счастью, не было. А за его 26-летнюю испытательную работу у него, конечно, такие ситуации были и немало раз, даже такие безвыходные случаи, когда летчику остается только катапультироваться. О многих из этих ситуаций я узнавал из рассказов микояновцев, с которыми встречался на нашей базе или в Жуковском, работая по тематике других ОКБ, или в Москве, участвуя в различных совещаниях в ОКБ, на заводах. Но фантазировать я не буду, излагая те или иные случаи, а сошлюсь только на печатные источники, которые оказались у меня под рукой ко времени написания этих строк (уже упомянутые ранее книга С. Савицкой и статья Горохова в «Правде» от 19.04.84 года).

Так вот, С. Савицкая, рассказывая о действиях Александра Васильевича в нештатных ситуациях пишет, что «каждый раз он с точностью вычислительной машины просчитывал тот момент, когда положение становилось катастрофическим, и покидал самолет лишь в самые последние секунды, сделав все возможное для его спасения».

Успешно бороться с трудными ситуациями ему помогало очень четкое доскональное осмысливание возможных отказов в полетах еще на земле, проявляя при этом творческий подход к делу: «сопоставляя все, основываясь на глубочайшем понимании физики тех явлений, которые могли встретиться в работе». И далее вспоминает, как однажды во время одного из циклов рекордных работ, к которым готовил ее Федотов, у него началась какая-то полоса осложнений при испытаниях: то нелады с опытным двигателем, то что-то с управлением, а в довершении ко всему на одном из сверхзвуковых режимов сорвало фонарь кабины самолета. И вдруг в радиообмене летчика с командным пунктом она услышала какой-то прерывистый голос Федотова, который просил руководителя полетов обеспечить «посадку с прямой». Оказалось, что после того, как потоком воздуха унесло фонарь, в кабине началась сильнейшая тряска, и все удивлялись потом, как он смог не только совладать с самолетом, но еще и что-то членораздельно говорить. «Потом, придя после посадки в летную комнату, он взглянул, как я в ожидании вылета делаю какие-то пометки, и, чуть ли не извиняясь, сказал: «Светлан, сегодня не полетим. Трясло сильно, надо отлежаться. Хорошо, если с головой все в порядке будет, без осложнений...» (стр. 330-332). «Даже после сложнейших, опаснейших отказов техники Федотов никогда не отменял запланированного полета, поэтому вынужденная корректировка говорила сама за себя. Слетали мы с ним на следующий день».

А. Горохов в своей статье упоминает о случае, когда в день свадьбы своего сына («Саши маленького», как его называли в семье) Александр Васильевич вместо того, чтобы прибыть к свадебному столу, где его все уже давно ждали, угодил в больницу им. Боткина: «в тот счастливый для «молодых» час ему выпал час труднейший: пришлось браться за рычаги катапульты, после чего он приземлился на крону огромной сосны, повредив при этом позвоночник и сломав лодыжку правой ноги (ушиб одной руки, которую он долго не мог поднять, уже не в счет)». После этого Александр Васильевич снова довольно быстро «встал на крыло».

В книге «ШЛИ со временем», изданной к 50-летию школы летчиков-испытателей (редакция газеты «Жуковские вести», 1999 г., стр. 95) Юрий Пономарев пишет: «Трижды А. Федотов относительно благополучно катапультировался из аварийных машин: первый раз в апреле 1973 г. из МиГ-23, второй - из развалившегося МиГ-29 в октябре 1980 г. и третий - в июле 1983 г. вместе с Романом Таскаевым из МиГ-23УБ. Во время второго катапультирования Федотов серьезно повредил позвоночник и два месяца провел в неподвижном состоянии. Для выполнения ежедневных восстановительных упражнений Александр Васильевич построил в своей квартире небольшой тренировочный «комплекс». В результате длительного

лечения и упорных тренировок он вернулся к испытательной работе без ограничений». Горохов пишет также, что, разменяв шестой десяток лет, он летал по-прежнему как молодой. Для полной объективности следует отметить, что Федотов отчетливо понимал всю опасность лётно-испытательной работы, да еще на такой фирме, как ОКБ им. Микояна - создателе истребителей.

Савицкая приводит в книге такой эпизод: после окончания ШЛИ, она захотела стать профессиональным лётчиком-испытателем и при встрече с Федотовым стала обсуждать этот вопрос, перечисляя разные фирмы, где она могла бы работать, и когда она упомянула ОКБ Микояна, Федотов серьезно и определенно сказал ей: «Нет, к нам тебе не надо. Сама знаешь, какие у нас полеты, много экспериментов разных - всякое может..... Впрочем, потом добавил: «Не знаю, думай сама».

Интересно у Савицкой и такое замечание: «Непрерывный поток нештатных ситуаций заставляет работать лётчика с предельным психологическим, физическим, эмоциональным напряжением. Когда же эти ситуации повторяются слишком часто, человек порой незаметно для себя и окружающих устаёт, реакция у него притупляется. Вот тут-то и можно ошибиться в последний раз». И хоть дальше она пишет, что «Федотов обладал способностью к жесточайшему контролю своего состояния, далеко не всякий способен на такой трезвый самоконтроль» (стр. 331), такой «последний раз» для Александра Васильевича, к несчастью, все же пришел 4 апреля 1984 года.

В этот день он выполнял испытательный полет на самолете МиГ-31. Считаю необходимым дать некоторые сведения об этом самолете. Самолет МиГ-31 - это дальний сверхзвуковой, всепогодный истребитель-перехватчик. К этому времени он уже прошел государственные испытания и был рекомендован к серийному производству. Эта двухместная 46-ти тонная крылатая машина способна мчаться со скоростью до 3000 км/ч на стратосферной высоте, куда возносится всего за 7-8 минут. Если потребуются, то, с дозаправкой в полете, может барражировать на воздушном рубеже без посадки до четверти суток, неся под крыльями и фюзеляжем полдюжины ракет для поражения целей на дальних и средних дистанциях (при этом одновременно может сопровождать до 10 целей). Группа из четырех таких МиГов может перекрывать электронными полями своих локаторов пространство 600 км. по фронту. Главное, что отличает этот самолет от любых других перехватчиков подобного класса во всем мире - это уникальные возможности его бортового оборудования с мощным радиолокатором. Все задачи решаются с помощью электронно-вычислительной машины, имеющейся в распоряжении штурмана-оператора (его рабочее место в задней кабине). Всему миру он был впервые продемонстрирован в небе Парижа, в июне 1991 года шеф-пилотом ОКБ В. Меницким и штурманом-оператором Ю. Ермаковым.

А в тот апрельский день 1984 года Федотов отправился в полет со штурманом-оператором Валерием Зайцевым. Задание, в общем-то, казалось несложным. Но А. Горохов, описывающий в упомянутой статье последний полет Александра Васильевича, пишет: «Федотов всегда руководствовался правилом: в авиации простых полетов не бывает. Поэтому и старался делить со своими товарищами поровну: и риск и славу». Вскоре после взлета выполнение программы пришлось прекратить. При подходе к аэродрому Федотов сообщил руководителю полетов: «Вижу и на посадку. Сразу!» Самолет упал на посадочной прямой, когда уже, наверняка, экипаж видел бетонные плиты полосы. Федотов давал команду В.Зайцеву катапультироваться, но тот остался в кабине самолета, старался, видно, помочь, чем мог командиру. Александр Васильевич старался же «привезти» отказ на аэродром. Не хватило двух с половиной минут...

Не могу не написать, хотя бы кратко, о тех незабываемых минутах, которые я пережил на похоронах А.В. Федотова. С октября 1983 г. и по май 1984 г. я был задействован в одной очень напряженной работе, в которой тесно связан был со специалистами ОКБ им. А.Н. Туполева: почти непрерывно «сидел» в командировках - или в Москве, или в Жуковском. И вот утром 5 апреля, придя на работу в ЖЛИДБ (Жуковская лётно-испытательная доводочная база ОКБ

им. Туполева), услышал сразу: «Вчера погиб Федотов». Казалось, все эти дни на аэродроме и в г. Жуковском говорили о нем, вспоминали его и всякие эпизоды, связанные с ним. Я позвонил своему командиру в Ахтубинск по «в/ч связи», после доклада о делах, сообщил о гибели Федотова. Он ответил, что уже знает об этом, и передал мне, что на похороны от нашего института вылетает делегация, и что я должен принять в ней участие.

С утра 7 апреля к площади перед домом Культуры авиаторов в г. Жуковском стал стекаться народ: шли не только жители города, стояло много машин, автобусов с московскими номерами. Было ясно, что приехали люди из Москвы и других городов страны (встретил знакомых инженеров из Ленинграда, Горького) - из разных ОКБ, НИИ, заводов, всяких научных учреждений, имеющих отношение к авиации. Все они пришли попрощаться с великим летчиком, отдать ему последние почести.

В составе делегации от нашего НИИ им. В.П. Чкалова я выполнил скорбную миссию - стоял у гроба А.В. Федотова, установленного в помещении Дома культуры. Гражданская панихида была на открытом воздухе, перед его входом. Когда вынесли гроб, и мы вышли за ним, я увидел, что вся площадь и ближайшие улицы, прилегающие к ней, заполнены народом.

Немало людей выступало на панихиде. Все нашли теплые слова, чтобы высказать Александру Васильевичу свою благодарность за сотрудничество в работе, за общение. Все скорбили о его безвременной кончине. Ростислав Апполосович Беляков всесторонне охарактеризовал его роль в ОКБ им. А.И. Микояна (часть его речи приводиться в эпитафии к главе об учениках Федотова). Запомнилось очень эмоциональное выступление Героя Советского Союза полковника Жукова из авиации ПВО: он рассказал, как Федотов учил летчиков строевых частей освоению нового для них тогда самолета. Основная мысль во всех выступлениях была одна: мужественный испытатель отдал свою жизнь, чтобы боевые летчики могли уверенно летать, умело атаковать, точно поражать противника, защищая Родину. Высокие слова, но тогда они были уместны! Я их вспомнил, когда 19 апреля прочитал в «Правде» статью Горохова, а в ней такие слова Александра Васильевича, которые он когда-то сказал ему: «Наш народ все отдаст на оборону... А я прежде всего хочу, чтоб моим детям не довелось пережить то, что мальчишкой пережил их отец под Сталинградом...».

Когда речи на панихиде были закончены, все вдруг услышали быстро нарастающий гул двигателя низколетящего самолета. Люди поднимали головы вверх, но ничего видно не было. Потом мгновенно, как будто из-за крыш домов, появился самолет МиГ-23П. От страшного рева турбины заложило уши, многие нагнули непроизвольно головы или «вобрали их в шеи», а в это время самолет уже «свечкой», набирая высоту над площадью, скрылся за облаками! Так друзья-товарищи, летчики-испытатели сказали свое последнее «прости» другу, учителю, коллеге, замечательному человеку. Много раз уже потом, вспоминая все это, мне приходили на ум слова какого-то поэта: «Взглянул я на небо - душа потонула В густой колее самолетного гула».

Позже мне рассказали, что пилотировал самолет МиГ-23П в тот день Валерий Меницкий, заменивший Федотова на его посту шеф-пилота ОКБ А.И. Микояна. Я узнал также: эти «трюки» запрещены разными приказами, что «организаторы» этого полета, и лично Меницкий получили за это взыскания, как положено за нарушение приказов. Разумеется, спустя какое-то время все эти взыскания были сняты. Но так летчики делают всегда, когда хоронят их товарища, погибшего в «борьбе за незнаемое». А именно, эти слова «Отдавшим жизнь в познании неизведанного» выбиты на памятнике погибшим летчикам-испытателям, установленном во дворе (сразу возле центрального входа) ОКБ им. А.И. Микояна в Москве недалеко от метро «Войковская». Похоронили Александра Васильевича на кладбище г. Жуковского.

В заключение скажу: мне не раз после 1984 года приходилось быть участником разговоров с разными людьми, которые, так или иначе, соприкасались с Федотовым по работе, по

службе. Все, вспомнив его, после разговора о его профессиональных достижениях неизменно добавляли: «Хороший, порядочный был человек. Это была личность».

## 6. Самолеты МиГи сегодня.

*«Анатолий Квочур и его МиГ-29, возможно новички в Фарнборо, но они определенно, в течение долгого времени были где-то, где приобрели такой лоск... Когда я увидел все это, то сделал единственную пометку: «Он заморозил всех!»*

Джон Фарли, летчик-испытатель, Великобритания. («Правда» № 288 от 14.10.88 г.)

В качестве эпиграфа к этой главе взяты слова Джона Фарли (английского летчика-испытателя), которые он высказал в журнале «Флайт шоу-дейли» после демонстрационного полета Квочура на самолете МиГ -29 в Фарнборо-88 (опубликована в газете «Правда» 14 октября 1988 г.). Далее журнал продолжает излагать мнение летчика: «Получив очевидное доказательство качеств самолета и летчика, как в воздухе, так и на земле, я, прежде всего, рад тому, что их первый визит - самолетов МиГ-29 — в Великобританию не был вызван более серьезными причинами, чем авиационная выставка».

А газета «Известия» (№ 93 от 20 апреля 1992 г.) опубликовала отчет Федеральной счетной палаты Германии во Франкфурте-на-Майне по результатам тщательной и придирчивой проверки летом 1991 г под Котбусом 24 самолетов МиГ-29, находящихся на вооружении армии ГДР, а затем перешедших в собственность ФРГ. В итоге все 24 машины были приняты на вооружение бундесвера, и был сделан вывод: «МиГ-29 - лучший самолет немецких ВВС». Американские и немецкие летчики-испытатели трудились в качестве экспертов много месяцев и пришли к убеждению, что МиГ-29А по своим характеристикам не только сопоставим с западными самолетами III поколения, но должен быть признан одним из самых современных и эффективных истребителей мира. Вот такова оценка международной экспертизы самолета, первый опытный экземпляр которого поднял в воздух 6 октября 1977 года Александр Федотов.

Такие самолеты создавало ОКБ им. А.И. Микояна в шестидесятые, семидесятые и первой половине восьмидесятых годов со своими летчиками-испытателями, руководимыми Федотовым. К сожалению, в силу всем известных причин, последние 15 лет государство практически не уделяло внимания развитию авиации (да и не только !): много молодых в это время, талантливых и подающих большие надежды людей ушли в бизнес, финансово-банковские структуры, где преуспели.

В радиопередаче «Радио России» «Поиск» 22 октября 1999 г. я услышал слова Ильи Иосифовича Клебанова (вице-премьера правительства, курирующего вопросы оборонно-промышленного комплекса, сказанные им на 70-летию М.П. Симонова, Генерального конструктора ОКБ им. П.О. Сухого, 19 октября 1999 г.): «За последние месяцы я побывал на нескольких крупнейших рынках мира по оружию и убедился: «Да, девяностые годы - это провал в развитии вооружения. Но 60-ые, 70-ые, 80-ые годы - это период важнейших достижений в оборонных отраслях, особенно в авиации, которым нет равных в мире».

Более того, оказались явно незагруженными авиазаводы, выпускающие самолеты, прошедшие испытания в указанные годы. А если какие и производились, то, к сожалению, не для Российской армии

Вот передо мной лежит газета «Комсомольская правда» от 31 марта 2000 г. с броским заголовком на первой полосе крупными синими буквами: «Российская армия сложила ору-

жие». Чуть ниже - черными более мелкими буквами: «В чужие арсеналы». А далее на стр. 6 приводятся такие данные: «За 1992-99 годы Россией было поставлено в Индию, Китай, Сирию, Южную Корею, Малайзию - 278 самолетов, а в Российскую армию - только 7», т.е. менее 1 самолета в год. Казалось бы, хорошо, что за рубежом покупают нашу продукцию, да - изменилась военная доктрина, пусть меньшее количество самолетов нужно нашей армии, но не по одному же самолету в год... А самое главное, почему государство не дает средств на создание научного задела - для ОКБ, НИИ и других организаций, создающих новые самолеты? Ведь деньги есть, хотя бы от экспортных поставок...

За эти годы ОКБ им. А.И. Микояна, пройдя не один цикл организационных перетрясок, преобразовалось в «МАПО-МиГ», а теперь «Инженерный центр ОКБ им. А.И. Микояна - ВПК «МАПО». Наиболее преданные авиации люди все же остались, в условиях жесточайшего недофинансирования (а иногда и полного отсутствия такового) они ухитрились совершенствовать те самолеты, которые были созданы в 80-ых годах.

В канун 1998 года на аэродроме г. Жуковского с успехом был продемонстрирован в своем первом испытательном полете самолет МиГ-29СМТ. Унаследовав все лучшие качества своего предшественника, этот самолет имеет несколько принципиальных новшеств. По мнению компетентных специалистов, многие конструктивные решения МиГ-29СМТ лет на двадцать опережают новейшие достижения зарубежных создателей боевых истребителей. Но испытания идут вяло, нет широкого фронта работ из-за недофинансирования (фото этого самолета - в одном из январских номеров волгоградской газеты «Интер», перепечатка фотографии Ю. Завитовского из «Фото-Новости» под заголовком «Чудо-истребитель»).

А в «Комсомольской правде» от 13 января 1999 г. помещена фотография сверхзвукового истребителя V поколения «МиГ-МФИ», разработанного по технологии «Стелс» (скрытый от радаров), и далее публикуется статья под броским заголовком «Теперь Россия может истребить все!».

МиГ - МФИ (многофункциональный истребитель) внешне похож на самолет МиГ-31М, но по конструктивным возможностям, со слов разработчиков, равных ему нет в мире. Правда, в статье говорится, что этот суперсовременный самолет уже три года (!) стоит в ангаре, и нет никакой возможности продолжить его испытания из-за недостатка финансирования. На проведенной 12 января 1999 г. презентации (наземном показе) присутствовал министр обороны Маршал России И. Сергеев, который высоко оценил новую машину. В этот день самолет так и не взлетел, но было объявлено, что облет его планируется на февраль 1999 г. А первый полет его состоялся только 29 февраля 2000 года: в течение года денег не нашлось ни на испытания, ни на его дальнейшую доработку.

Поднял в первый полет МиГ-МФИ полковник Владимир Горбунов, который из нашего НИИ им. В.П. Чкалова в 1982 году переведен в авиапромышленность и теперь является шеф-пилотом предприятия, как когда-то А.В. Федотов. 6 марта 2000 г. по каналу «РТР» в программе «Вести» был показан фрагмент видеофильма и интервью с В. Горбуновым, который сообщил, что в этом самолете засекречено все, кроме «внешнего вида».

В настоящее время на вооружении Российской армии нет ни одного самолета, созданного по технологии «Стелс» (самолеты-«невидимки» типа американского F-117 стоят на вооружении армии США с 1980 года, участвовали в начале 90-ых годов в операциях «Буря в пустыне» и «Лиса в пустыне» против Ирака, а также на Балканах в 1999 году против Югославии). Хотелось бы надеется, что после первого полета МиГ-МФИ в 2000 году и в дальнейшем будет найдено финансирование для его испытаний и доводки. Тогда будет создан принципиально новый самолет, будут проведены его государственные испытания и различные испытания по расширению боевых возможностей! И проводить их будут летчики-испытатели, преемники Александра Васильевича Федотова.

Хотя статья Виктора Бранца в уже упомянутом номере «Комсомольской правды» от 31 марта особого оптимизма пока не внушает. Он пишет: «Российский военный экспорт уже многие годы - самая большая в стране коррупционная «машина», где переплетаются хапужнические интересы выс-



ших чиновников, политических шулеров, банковских «наперсточников» и мелкой вороватой «хамсы» в виде фальшивых интересов, которые вкладывают в оружейный бизнес рубль, а урывают миллионы долларов... При огромных доходах от торгов оружием Россия имеет тощий, «собранный по копейкам военный бюджет» (стр. 7). А в газете «Деловой вторник» № 12 (271) от 28.03.2000 г. (статья Д. Александра «Мускулы на экспорт») можно прочитать: «за последние 15 лет производитель боевых самолетов «Корпорация МиГ» - не продемонстрировал на публике ни одной полностью новой модели. Единственная надежда - самолет Су-37 (КБ «Сухой») - все еще не прошел испытания и до его запуска в серию еще далеко... Московское авиационное производственное объединение МАПО, выпускающее МиГи, признает существующие трудности...».

## 6. Послесловие

***«Сила воспоминаний - в искренности.  
Только тогда это документ времени и  
истории. В искренности и правде».***

Юрий Власов, олимпийский чемпион 1960 г. по тяжелой атлетике («Справедливость силы», 1989 г., Лениздат, стр. 581)

Теперь о том, правомерно ли утверждение в заголовке очерка: «А. Федотов - лучший в мире летчик второй половины XX века». Панорама крупнейших событий XX века, связанных с авиацией, воссоздана на страницах мемуаров выдающегося советского авиаконструктора А.С. Яковлева («Цель жизни», Москва, Политиздат, 5 издание, 1987 г.). Полная живых впечатлений книга читается с интересом у нас и во многих странах не только теми, кто посвятил свою жизнь авиации, но и теми, кто просто интересуется ее историей. Читателя привлекают воспоминания о конструкторах, летчиках и других людях, творивших эту историю в XX веке.

В этом фундаментальном труде есть специальная глава, посвященная летчикам-испытателям (так и называется «Летчики-испытатели», стр. 435-445). Рассказ о них автор начинает со слов: «Наш старейший и опытнейший летчик-испытатель - Михаил Михайлович Громов... Диапазон его летной квалификации непостижим» (стр. 435). Свой первый полет Громов совершил в качестве пассажира в июне 1917 года на самолете завода «Дукс». Самолет пилотировал один из первых русских летчиков Б.Н. Российский. В 1918 г. М.М. Громов окончил летную школу, участвовал в гражданской войне, потом работал летчиком-инструктором, а в 1924 году становится летчиком-испытателем НИИ ВВС. Его отличала высокая теоретическая подготовка: еще семнадцатилетним юношей на специальных курсах он слушал лекции самого профессора Н.Е. Жуковского - «отца русской авиации». Далее А.С. Яковлев вспоминает, как еще в 1926 году, когда Громов на самолете А.Н. Туполева АНТ-3 «Пролетарий» за трое суток совершил полет по европейским столицам и превысил достижение в таком же полете французского летчика Аррашара. Вот тогда уже летчики Франции и всего мира стали называть его «пилотом номер один». В 1934 году за заслуги в создании самолетов Громов первым из летчиков-испытателей был удостоен звания Героя Советского Союза (через 4 месяца после того, как первыми Героями стали летчики, участвующие в спасении «челюскинцев»).

После того, как В.П. Чкалов со своим экипажем на самолете АНТ-25 выполнил беспрецедентный по тем временам перелет через Северный полюс по маршруту Москва-Ванкувер (США) 18-20 июня 1937 года, покрыв расстояние 8504 км. за 63 часа 16 мин., М.М. Громов с экипажем менее чем через месяц (12-14 июля 1937 г.) также через Северный полюс по маршруту Москва-Сан-Джасинто (США) пролетел расстояние 11500 км. за 62 часа 17 мин. Самолет АНТ-25 был доработан по предложениям самого Громова: максимально облегчен с целью увеличения запаса топлива, был увеличен запас кислорода, чтоб лететь на большей высоте и др. Полетом Громова был установлен новый абсолютный рекорд дальности полета по

прямой - 10148 км. За этот полет Международная авиационная федерация наградила Михаила Михайловича - первого из советских летчиков - медалью ДЕ ЛЯ ВО своей высшей наградой.

В предвоенные годы М. Громов руководил Летно-исследовательским институтом в Жуковском. Во время Великой Отечественной войны командовал воздушной армией, авиацией одного из фронтов. В послевоенные годы руководил летно-конструкторской службой авиапромышленности.

Но широкой общественности страны все же был известен Валерий Павлович Чкалов, летчик-испытатель НИИ ВВС с 1930 года. Он испытал свыше 70 типов самолетов, обладал исключительным мужеством, настойчивостью, выдержкой. Страна узнала о нем в 1936 году, когда он с экипажем впервые в истории отечественной авиации совершил дальний беспосадочный перелет на самолете АНТ-25 по маршруту Москва-Ледовитый океан -Петропавловск-на-Камчатке - остров Удд, протяженностью 9374 км (за 56 часов 20 мин.). А почти через год весь мир был изумлен дерзким перелетом Чкалова с экипажем через неизученный тогда еще Северный полюс по маршруту Москва-Ванкувер. Первые страницы газет всего мира пестрели заголовками: «Фантастический перелет! Трое русских над Ледовитым океаном! Полюс побежден! Величайшее событие в истории авиации!».

Чкалов и его товарищи, увенчанные венками почета, шествовали по улицам американского г. Портленда. Удивительный перелет Чкалова был триумфом нашей Родины. Его именем назывались города, поселки, заводы, учреждения. А.С. Яковлев вспоминает, что это был «душа человек» и «безрассудно смелый» летчик, он в совершенстве владел качествами, необходимыми для сложного дела испытаний новых самолетов». Популярность его была необычайна: в тридцатые годы тысячи и тысячи родителей называют своих сыновей именем «Валерий». Он был поистине любимцем народа (в эпоху «сталинской авиации» - любимцем Сталина). В декабре 1938 года Чкалов погиб при испытании нового самолета.

Конечно, в настоящее время не существует каких-либо объективных научно-обоснованных критериев для оценки деятельности отдельных людей и выбора из определенных групп людей (разных профессий, например) лучших, достигших наибольших результатов. Но в науке широко известен метод «экспертных оценок», когда нет единого обобщенного критерия. В этих случаях берутся отдельные (частные) показатели, которые в наибольшей степени характеризуют объект оценки, и по совокупности этих показателей экспертами (компетентными специалистами) делается обобщенный вывод.

На мой взгляд, вся слава среди летчиков первой половины XX века должна быть отдана именно этим двум людям - М.М. Громову и В.П. Чкалову (думаю, что широкая общественность страны лучшим назовет Чкалова, а люди, отдавшие свою жизнь авиации, более глубоко знающие ее историю, назовут лучшим Громова).

Но все же теперь, в канун нового XX I века, когда подводятся итоги в разных областях человеческой деятельности, считаю целесообразным назвать лучшего среди летчиков второй половины XX века. Дело в том, что вторая половина этого века существенно отличается по темпам развития науки и техники от первой. Во всех передовых странах послевоенное время (особенно с начала 50-ых годов, когда было закончено восстановление разрушенного в войну) было эрой научно-технической революции. К тому же, именно в это время, наша страна была ввергнута в жесточайшее противостояние («холодную войну») с миром капитализма: более 45 лет над всем миром висела угроза III мировой войны. Руководство страны тратило колоссальные ресурсы на создание оборонного потенциала страны, а значит и Военно-воздушных Сил, как одной из составных частей нашей армии. Именно в эти годы (годы пятидесятые, шестидесятые, семидесятые и первая половина восьмидесятых) были созданы самолеты второго, третьего, четвертого поколений - различного назначения и широких возможностей боевого применения.

Вся 26-летняя работа летчика-испытателя А.В. Федотова приходится, в основном, именно на это время. ОКБ им. А.И. Микояна, где он работал, находилось на острие научно-технического прогресса в создании боевых самолетов-истребителей, аккумулирующих в себе все самые новейшие достижения отечественной науки и техники. Спустя лишь десятилетие, когда оказалось возможным на отдельных (самых известных в мире) авиасалонах непосредственно сравнивать нашу авиационную технику с лучшими образцами зарубежных стран, стало ясно, что мы не отстаем, а иногда существенно превосходим их в создании самолетов. Для оценки летчиков-испытателей можно назвать немало разных показателей, но среди них, на мой взгляд, обязательно должны быть такие, как:

- 1) общий налет на всех типах самолетов;
- 2) общее количество освоенных типов летательных аппаратов;
- 3) количество опытных самолетов, которые поднимал летчик в первый полет;
- 4) количество проведенных «тем» (наименование испытания), где он был ведущим летчиком-испытателем (руководителем летной группы);
- 5) степень сложности проведенных испытаний;
- 6) количество установленных им мировых рекордов.

Можно назвать еще и другие показатели (ну, например, теперь и такой, как количество авиасалонов, международных выставок, где летчику приходилось выполнять демонстрационные полеты; во времена Федотова такой возможности не было).

Мне довелось прослужить в НИИ ВВС еще 5 лет после гибели А.В. Федотова. При случае, не раз я задавал людям такой вопрос: «Кого из современных летчиков можно было бы назвать «летчиком номер один», как в свое время называли М.М. Громова?». Спрашивал у военных летчиков-испытателей, у гражданских из разных ОКБ, у инженеров разных направлений авиационной техники (самолетчиков, электриков, радистов, по наземным системам...). К моему удивлению, большинство из них называли А.В. Федотова (и пусть меня не обвиняют в каком-то «квасном» или «местечковом» патриотизме из-за того, что он был моим знакомым). Безусловно, я не претендую на то, что мои опросы следует считать «репрезентативными» (как назвали бы социологи - то есть «достаточно представительными»). Но я рад тому, что они были согласны со мной. Тогда, задавая этот вопрос, я думал, конечно, только о советских летчиках. Но теперь, спустя более 15 лет, когда его достойные ученики В. Меницкий, А.Квочур, Р. Таскаев и другие - вышли «на мировую арену», и при этом все они помнят Федотова, называют его «великим летчиком-испытателем», и своими успехами восхищают весь мир, я беру на себя смелость утверждать: «Александр Федотов - лучший летчик в мире второй половины XX века».

Надеюсь, в этом я был убедителен.

Здесь уместно будет сказать, что именем А.В. Федотова, названы:

- в г. Жуковском знаменитая Школа летчиков-испытателей Летно-исследовательского института им. Громова М.М., а также одна из улиц города;
- в г. Волгограде средняя школа в Кировском районе, в которой он учился и одна из улиц города-героя на Волге.

Кстати, сам по себе примечателен такой факт: Постановлением Совета Министров РСФСР № 409 от 17.09.84 г. Школе летчиков-испытателей в Жуковском было присвоено имя Героя Советского Союза Федотова А.В.. До этого она носила имя Громова М.М., признанного еще двадцатых годах XX века всей мировой авиационной общественностью «летчиком номер один» (как известно, именно М.М. Громов был инициатором создания этой Школы в 1947 г.). В настоящее время имя Громова М.М. носит Летно-исследовательский Институт в г. Жуковском (вместе с А.В. Чесаловым, сотрудником отдела летных испытаний ЦАГИ, он «пробил» идею создания ЛИИ, которая воплотилась в жизнь перед самой войной в марте 1941 года).

Этот факт еще больше укрепляет меня в правильности мысли: «летчик номер один» в первой половине XX века был Громов М.М., «летчиком номер один» второй половины XX века должен быть назван Федотов А.В. (после войны Михаил Михайлович работал в аппарате Министерства авиационной промышленности, непосредственно лётно-испытательной работой не занимался).

В заключение, считаю необходимым выразить признательность полковнику Антипову Виктору Александровичу, бывшему ведущему инженеру по испытаниям комплекса бортового радиоэлектронного оборудования самолета МиГ-31, ныне руководителю одного из подразделений ГЛИЦ имени В.П.Чкалова, за помощь в подготовке рукописи этих «Заметок», а также за предоставленную возможность прочитать очень интересные для меня книги с дарственными ему надписями авторов: «Записки летчика-испытателя» Б.А. Орлова (Москва, «АВИКОПРЕСС», 1994 г.) и «Страстная неделя» Л.С. Попова (Москва, Изд. дом. «Авиация и космонавтика», агентство «Кречет», 1995 г.)

До написания этих «Заметок» указанных книг я не прочитал, о чем сожалею: тогда, возможно бы, неточностей в изложении фактического материала было бы меньше (то, что такие неточности есть, я не исключаю, но хочется думать, что строгий читатель меня за них сильно не осудит, поскольку для освещения главной темы они, надеюсь, не существенны).

С особым волнением я читал книгу Бориса Антоновича Орлова: ведь он был непосредственным подчиненным А.В. Федотова с осени 1964 года по апрель 1984 года; уж он-то, конечно, всесторонне и лучше меня знал Александра Васильевича. Но с радостью могу заметить, что книга «Записки летчика-испытателя», написанная Борисом Антоновичем, не заставила меня делать какие-либо исправления в уже отпечатанном тексте.

Он высоко оценивает профессиональные качества А.В. Федотова: «Испытателем Федотов был выдающимся. Мало сказать, что он хорошо делал все, положенное летчику-испытателю КБ: делал он все блестяще и, главное, обладал редким даром анализа и предвидения, позволяющим ему ухватывать главное звено в цепи, составленной из явлений, характеризующих поведение самолета».

Но Борис Антонович тоже отмечает, что «работать с ним (Федотовым) было непросто; случались у нас размолвки и даже ссоры», далее он приводит примеры этих размолвок (стр. 153-154). Что тут можно сказать? В любом коллективе, на любой работе между подчиненными и непосредственным начальником в течение 20 лет, конечно, могут и даже должны быть какие-то ссоры и размолвки: жизнь есть жизнь со всем ее разнообразием, не только ведь тишь и благодать...И, безусловно, они есть и будут в трудовом коллективе, который занимается такой работой, как испытания новейших самолетов-истребителей при ОКБ, материализующим в своей продукции достижения отечественной науки и техники. Для членов такого коллектива почти каждый рабочий день (точнее - летный день) может вдруг потребовать проявления всех человеческих возможностей (умственных, моральных, физических) по самому максимуму...

Борис Антонович это определенно понимает, и далее (стр. 155-157) приводит примеры искренней заботы Федотова-руководителя о своих товарищах-подчиненных, пишет: «Много лет прошло, давно нет «Федота», как мы его называли между собой, но, сколько буду жить, столько буду его помнить. Кажутся мне мелкими, не достойными памяти наши стычки и ссоры, а вот хорошее, что он мне дал, то, что помогло моему становлению как летчика-испытателя, то, как в трудное время он мне поверил и помог, никогда не забудется».

А книга Леонида Степановича Попова, на мой взгляд, - это не повествование, а какой-то страстный монолог на одном дыхании, на высокой эмоциональной волне...

И любому человеку, которому удалось «прослушать» его, становится ясно, какими замечательными людьми были все товарищи Леонида Степановича, о которых он рассказал.

Не могу не привести здесь так же его слова: «Мне казалось тогда, что есть летчики-испытатели особой надежности во всех отношениях, летных и человеческих. Их было в моем понимании долгое время трое. Один из них продолжает работы испытателем в Институте, а двое

ушли из этой жизни: Николай Александрович Бессонов и Александр Васильевич Федотов. Это не принижение остальных и не объяснение в любви к погибшим, но это было. А после гибели Федотова выбора уже не делал...» (стр. 190).

Закончить свои «Заметки» хочу словами из обращения десяти выдающихся летчиков, Героев СССР и России в адрес Главы администрации Волгоградской области и Председателю Волгоградской областной Думы, опубликованного в местной газете «Первое чтение» 21 июня 2002 года, где говорится, что готовясь - «широко отметить 70-летие со дня рождения этого по истине легендарного человека, ЛУЧШЕГО В МИРЕ ЛЕТЧИКА ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА... обращаемся к Вам убедительной просьбой рассмотреть и решить вопрос о создании в г. Волгограде памятника вашему великому земляку А.В. Федотову, что придаст дополнительный импульс патриотическому воспитанию подрастающего поколения на его прекрасном примере служения Родине...».

Обращение подписали: А. Микоян, С. Савицкая, И. Волк, В. Меницкий, А. Квочур, Р. Таскаев, В. Горбунов, Л. Попов, А. Бежевец, В. Петров.

## **7. Об авторе**

**Токарев Виталий Стефанович, полковник в отставке, пенсионер**

Родился в 1934 году в хуторе Пристенковском Нижне-Чирского района Сталинградской области. Вырос и учился в станице Нижне-Чирской. В 1952 году окончил Нижне-Чирскую среднюю школу. С 1952 г. по 1954 г. обучался в Двинском (Даугавпилсском) военном авиационном радиотехническом училище ВВС. С 1954 по 1957 г. служил в полку Дальней авиации, летал в составе экипажей на самолетах Ту-4 и Ту-16 в качестве бортового техника-оператора радиолокационной станции. С 1957 по 1962 год обучался на радиотехническом факультете Военно-воздушной инженерной академии им. проф. Н. Е. Жуковского в г. Москве. С 1962 по 1989 год проходил службу в Государственном научно-испытательном институте им. В.П. Чкалова (в г. Ахтубинске Астраханской области) на должностях от помощника ведущего инженера-испытателя, ведущего инженера-испытателя до заместителя начальника летного испытательного управления.

За большой личный вклад в создание новых образцов авиационной техники, а также за образцовое выполнение специального правительственного задания награждён орденами «Знак Почёта», «Красной Звезды» и медалями.

С 1993 г. проживает в г. Волгограде.