



□□□□ 20 октября 1982 года в ВВС ЛенВО (66 АПИБ, аэродром Вещево) произошла авария спарки МиГ-21УМ. День, СМУ. Погода: облачность 10 баллов слоисто-дождевой с нижним краем 1800-1900 метров, местами морозящие осадки, видимость – не хуже 6-8 км.

Юрий Фёдоров

ВТОРОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

Военные лётчики 1го класса замкомандира полка по лётной подготовке подполковник Ячменёв А.В. и ваш покорный слуга в звании тогда майора выполняли разведку погоды на огневом полигоне Кингисепп перед ЛТУ полка с посадкой на аэродроме Гайка с тем, чтобы затем принять там весь полк.

На 18й минуте полёта на 3м заходе на цель при выполнении атаки наземной цели со сложных видов маневра (с боевого разворота) на траверзе цели на высоте 170 метров при скорости 1000 км/ч (обороты двигателя – максимал) мы ощутили удар в районе двигателя и через секунду обороты двигателя упали до оборотов авторотации (35%; по мере уменьшения скорости, они тоже стали падать и составляли 15%).

Переводим самолёт в набор высоты. За счёт избытка скорости набрали высоту 1650 метров, и со скорости 680 км/ч приступили к запуску двигателя. (Хотя могли этого и не делать: по Инструкции при остановке двигателя ниже 3000 метров экипаж обязан (не должен, не имеет право – ОБЯЗАН!) прекратить попытки запуска двигателя, принять решение на покидание самолёта и по достижении высоты 2000 метров катапультироваться!) Для сохранения поступательной скорости 450-500 км/ч перевели спарку на снижение. Вместо катапультирования мы запускали движок четыре раза – не потому, что герои, а потому как под нами была болотистая местность и на дворе шёл мелкий противный дождик!

[Читайте материал полностью](#)

