

27 марта 1968 года

Может быть, и не стоило бы спустя столько лет возвращаться к тем далеким трагическим событиям и беспокоить память дорогого человека. Но, будучи противником официальной версии о причинах катастрофы самолета, на котором летали Гагарин и Серегин, считаю своим долгом рассказать, что же, на мой взгляд, случилось.

Ю.А. Гагарину 27 марта 1968 года планировалось в первом вылете выполнить на двухместном самолете УТИ МиГ-15 контрольный полет с инструктором для проверки готовности его к самостоятельным полетам на боевом самолете. По курсу боевой подготовки он должен выполняться в простых метеоусловиях при хорошей видимости земли на всех высотах, установленных для данного упражнения. Заданием предусматривалось после взлета и набора высоты визуально, по назначенному для данного аэродрома маршруту, войти в зону, центр которой должен представлять хорошо видимый ориентир на местности. В зоне, строго соблюдая свое место, выполнить положенное количество элементов пилотажа, назначенным маршрутом визуально выйти на аэродром и произвести посадку. Время: 30 мин.

Но ведь таких метеоусловий для выполнения данного упражнения 27 марта 1968 г. не было. В этот день погода характеризовалась следующими данными: многослойная размытая облачность без резко обозначенных границ слоев и нижнего края, доходящая до высоты 5000 м; горизонтальная видимость у земли 3–4 км, но уже на высоте 300–400 м видимость резко сокращалась, а выше земля уже не просматривалась. Такие данные о погоде получили летчики-инспекторы Главного Штаба ВВС, планировавшие полеты на этот день. Полеты в других полках не состоялись из-за несоответствия погоды условиям запланированных упражнений.

Итак, метеоусловия не соответствовали условиям упражнения.

Известно также, что за последнее время у Гагарина образовался значительный перерыв в полетах, и для восстановления утраченных навыков он до 27 марта 1968 г. выполнял полеты на двухместном самолете с инструктором в зону и по кругу только в простых метеоусловиях.

Следовательно, метеоусловия не соответствовали и уровню подготовки летчика.

Таким образом, 27.3.1968 г. Гагарин был выпущен в полет в таких метеоусловиях, к полетам в которых еще не был подготовлен, и по упражнению, которое в подобных условиях выполнить практически было невозможно.

И позже комиссия обязана была ответить на главный вопрос: кто и почему дал это разрешение, чтобы понять причину гибели Юрия Гагарина.

Опыт полетов в таких условиях, которые были 27.3.1968 г., дает основание с достаточной точностью представить наиболее вероятную картину происшедшего.

После взлета и перехода в набор высоты самолет, пилотируемый Гагариным, вошел в облака, и лишь благодаря опыту Серегина летчики удержали его в наиболее устойчивом режиме полета. Через несколько минут (3–4 мин.) самолет, по всей вероятности, вышел из облачности на высоте примерно 1500 м и оказался в свободном от облаков пространстве между верхним и нижним слоями облаков (ведь облачность была многослойной). Убедившись, что дальнейшее выполнение задания невозможно, Серегин, вероятнее всего, принял решение возвратиться на аэродром.

Для этого, маневрируя между облаков, он по-видимому пытался найти разрывы (окна) в нижнем их слое для того, чтобы, воспользовавшись этим, выйти под облака визуально и возвратиться на аэродром. Почему было необходимо найти разрывы (окна) в нижнем слое облаков? Да потому, что Серегин (не Гагарин) знал, что для безопасного выхода под облака вне аэродрома необходимо постоянное визуальное наблюдение за положением самолета и непрерывный визуальный контроль за приближением земли при снижении.

Серегин также знал, что безопасное пробивание облаков вниз при пилотировании самолета по приборам возможно только над аэродромом по специальной схеме полета и с использованием соответствующих радиотехнических средств. Знал он и то, что эти средства на аэродроме во время нахождения их в воздухе задействованы не были.

В этих условиях, в которых летчики оказались, и не имея возможности выйти под облака визуально, Серегин имел право и был обязан обеспечить катапультирование Гагарину и сам покинуть самолет. И, вероятнее всего, он сделал бы это, если бы...

Продолжая маневрировать между облаками в поисках окна в нижнем слое облачности, самолет неожиданно вновь попал в облака. (Эти маневры самолета были приняты за начало выполнения летчиками задания. Так комиссии было удобно).

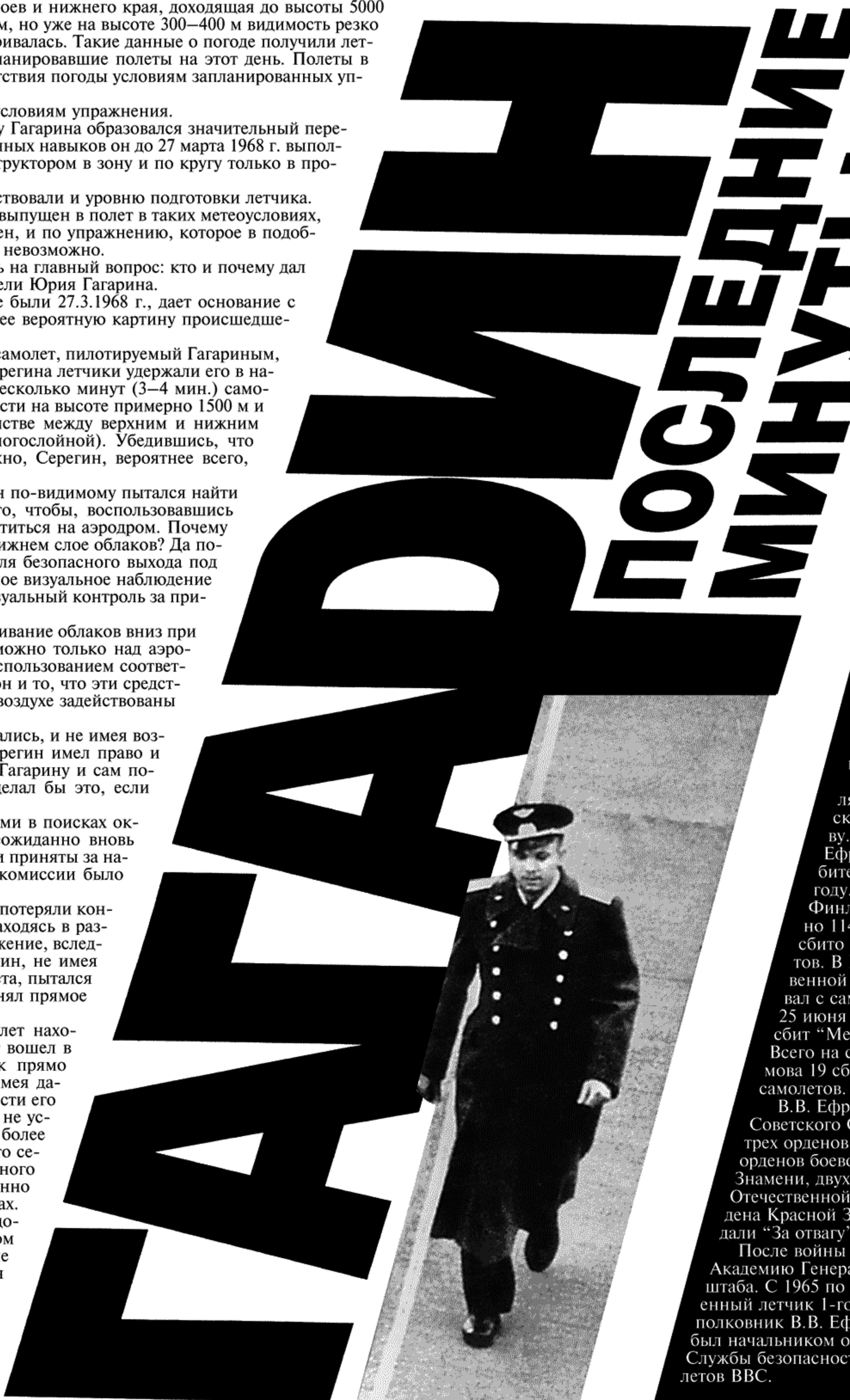
Скорее всего, летчики на какое-то время потеряли контроль за положением самолета, который, находясь в развороте, начал опускаться нос, перешел на снижение, вследствие чего стала возрастать скорость. Гагарин, не имея полного представления о положении самолета, пытался предотвратить снижение, для чего предпринял прямое действие — потянул ручку на себя.

Однако подобные действия, когда самолет находится на снижении с креном (ведь самолет вошел в облака в процессе разворота), приводят к прямо противоположным результатам. Самолет, имея даже незначительный крен, при попытке вывести его из снижения взятием ручки только на себя, не устранив предварительно крен, переходит на более глубокое снижение с увеличением крена (это серьезная и весьма опасная особенность данного самолета). Это должны знать летчики, особенно выполняющие полеты по приборам в облаках.

Действуя описанным образом, Гагарин допустил снижение самолета с большим углом на увеличивающейся скорости и, когда после выхода из облаков начала просматриваться

* Этот и другие ранее вышедшие номера можно заказать в нашем отделе распространения, переведя по 10 рублей за каждый (включая пересылку) по адресу: 105062, Москва, Б. Харитоньевский пер., д. 10, к. 3. Пермикиной Светлане Павловне.

Отдел работает с 10 до 18 часов по вторникам, средам и четвергам.



ли
ск
ву.
Еф
бите
году.
Финл
но 11
сбито
тов. В
венной
вал с са
25 июня
сбит "Ме
Всего на с
мова 19 сб
самолетов.
В.В. Ефр
Советского
трех орденов
орденов боево
Знамени, двух
Отечественной
дена Красной З
дали "За отвагу"
После войны
Академию Генера
штаба. С 1965 по
енный летчик 1-го
полковник В.В. Еф
был начальником о
Службы безопаснос
летов ВВС.