

27 марта 2002 года исполнилось 34 года со дня трагической гибели Юрия Гагарина. Столько же лет, сколько он прожил на земле. Но боль утраты не проходит. Не проходит и горькое недоумение: почему случилось непоправимое, что же произошло, кто и в чем виноват? Или виновных не было? И попросту "непредвиденные обстоятельства" сошлись вместе, завязавшись в трагический узел в небе над Киржачом?

В 2000 году "Досье" уже обращалось к этой теме. В 5-м номере подробно изложены все, кроме абсурдных, версии причин катастрофы. Отмечалось также, что появилось немало недобросовестных публикаций. Авторы которых в погоне за сенсацией ищут "киллера" или сочиняют бессовестные легенды о том, что Ю. Гагарин находился под влиянием алкоголя.

Почву для домыслов создало то обстоятельство, что заключение Государственной комиссии по расследованию обстоятельств гибели самолета, на котором совершили свой последний полет Ю. Гагарин и В. Серегин, не опубликовано до сих пор.

Сегодня мы предоставим слово Герою Советского Союза В.В. Ефремову. Василий Васильевич Ефремов пришел в истребительную авиацию в 1936 году. Во время войны совершил 4 боевых вылета, 7 вражеских самолетов Великой Отечественной войне он участвовал с начала. Уже в 1941 году им был сбит "Сессершмит-109". По счету В.В. Ефремов совершил 17 вражеских самолетов — Герой Советского Союза, кавалер ордена Ленина, пяти орденов Красного Знамени, орденов Отечественной войны, орден "Звезды, медали и орденов". Закончил авиационный институт в 1971 году. Класс, в котором он учился, возглавлял Ефремов. Стал одним из первых в стране, кто по-

земля (300—400 м), летчики успели только устранить крен, но вывести самолет в горизонтальный полет было уже невозможно, и он столкнулся с землей.

Место столкновения самолета с землей, а также характер разрушения самолета и останков летчиков свидетельствуют о том, что это произошло на пикировании с большим углом и на большой скорости, что соответствует описанной траектории движения самолета на последнем этапе полета в облаках (как это изложено выше).

Предполагаемая картина полета подтверждается и временем пребывания летчиков в воздухе. С учетом возможных неточностей в записях времени хронометража на земле (в момент взлета) и показаний часов в кабине самолета или личных часов летчиков (после удара о землю) можно предположить, что это время составило от 8 до 10 минут. (Расчет времени по моему опыту таков: взлет — 1 мин. 30 сек.; набор высоты 1500 м. со скоростью 6—8 м/сек. от 3 мин 10 сек. до 4 мин. 10 сек.; четыре — пять разворотов во время маневрирования между облаками от 2 мин. 00 сек. до 2 мин. 30 сек.; три — четыре участка прямолинейного полета от 1 мин. 00 сек. до 1 мин. 20 сек.; снижение на последнем участке полета в облаках со средней скоростью снижения около 40 м/сек от 35 до 40 сек.).

Знал ли Гагарин указанные выше особенности самолета? Возможно, и знал, но не представлял, как это проявляется на практике, так как он летал только в простых метеоусловиях, когда вывести из снижения самолет даже с креном не представляло труда, и устранить крен было легко, ориентируясь по естественному горизонту или по поверхности земли.

Может быть, Гагарину мог помочь Серегин? Но когда самолет неожиданно оказался в облаках, Серегин мог упустить момент перехода на пилотирование по приборам, и только спустя некоторое время определил, что самолет быстро теряет высоту с нарастающей скоростью. В этой ситуации естественным действием Серегина было помочь Гагарину тянуть ручку на себя, что только ухудшало положение.

Возможно, Серегин мог попытаться вывести самолет из крена. Его действия могли быть непоняты Гагариным и воспринимались, как затруднение в работе штурвала. Опыт показывает, что в аварийных ситуациях на двухместных самолетах действия летчиков по выводу самолета из сложного положения не всегда совпадают, вследствие чего самолет из одной аварийной ситуации оказывается в другом более сложном аварийном положении. Если же учесть, что события происходят в условиях, когда самолет интенсивно теряет высоту, а времени на благополучный исход остается все меньше, то можно предположить "борьбу" между летчиками в действиях рулями.

К этому следует добавить, что если бы летчики на этом последнем этапе полета в облаках могли объективно оценить ситуацию, в которую они попали, и осознавали, что не могут вывести самолет в безопасный режим полета, они безусловно катапультировались бы. Но в том-то и дело, что они не были способны правильно понять положение самолета и предпринять необходимые действия для ликвидации аварийного положения или катапультироваться. Катапультироваться в данном случае было сложно, но все же возможно.

Для того, чтобы понять состояние Гагарина в этом полете и оценить его возможности предотвратить аварийное положение, в котором оказался самолет, необходимо отметить следующее.

Во-первых, самолет УТИ МиГ-15, на котором летали Гагарин и Серегин, в качестве оборудования для полетов в облаках имеет один авиагоризонт, не считая допотопного указателя поворота и скольжения. При этом для пилотирования самолета в облаках по авиагоризонту, учитывая примитивность его показаний, необходимо уметь постоянно сопоставлять его показания с показаниями указателя скорости, высотомера и вариометра (указателя скорости набора и потери высоты). Кроме того, необходимо также уметь при помощи радиоконпаса и строго по времени (по минутам и секундам) определять свое место в воздухе относительно аэродрома и строить маршрут для захода на посадку. Известно, что Гагарин не был этому обучен.

Во-вторых, учитывая крайнюю неустойчивость этих самолетов в воздухе, полеты в облаках на них по приборам не позволяют ни на секунду отвлекать внимание от показаний указанных навигационно-пилотажных приборов и постоянно корректировать положение самолета по их данным.

В разбираемом случае летчикам пришлось несколько раз переходить от полета по приборам к визуальному пилотированию и обратно, что привело к тому, что самолет в отдельные периоды полета оказывался бесконтрольным со стороны летчиков. А именно: взлет летчики выполняли визуально, в наборе высоты в облаках пришлось переключаться на пилотирование по приборам, выйдя из облаков, маневрировать между облаками опять пришлось визуально, и, наконец, после попадания в облака опять необходимо было переключаться на пилотирование по приборам. В этих условиях даже опытным летчикам не всегда удается правильно оценить обстановку и найти безопасный выход из неожиданно складывающейся обстановки в полете. Что же можно было ожидать от Гагарина, не летавшего в облаках и не имеющего опыта в полетах по приборам?

Подвергнуть Гагарина такому чудовищному испытанию и погубить его можно было только либо по злему умыслу, либо из-за преступной безответственности.

Сразу же, как только стало известно, что самолет, пилотируемый Гагариным и Серегиным, потерпел катастрофу, в штабе ВВС задавались одним вопросом: кто разрешил Гагарину полеты в подобных условиях? Потому что в этом вопросе, а вернее, в ответе на него, скрывались причины того, что произошло, и выявлялись лица, ответственные за катастрофу.

Однако никто не собирался отвечать на этот вопрос — никому не хотелось признать себя виновным, да еще и нести ответственность. Поэтому началась длительная "работа" по назначению комиссии для расследования катастрофы и подбору в нее тех, кто будет делать только то, что "нужно". И тяжелое колесо закрутилось, обрастая новыми подкомиссиями, экспертизами, экспериментами и т.д. и т.п.

А между тем всем, в том числе и комиссии, с самого начала было ясно, в чем причина происшествия, т.к. она лежала у всех на виду. Этой причиной безусловно являлся выпуск в полет летчика в сложных метеоусловиях, которые 27 марта 1968 года не соответствовали ни условиям упражнения, ни уровню его подготовки.

Непосредственным виновником этой катастрофы явился начальник Центра подготовки космонавтов, который и должен был нести за это ответственность. Но, назвав безусловную причину, следует иметь в виду следующее обстоятельство. Центр подготовки космонавтов не является рядовой частью ВВС, а находится на особом положении и подчиняется непосредственно самому высокому руководству ВВС, МО и других высших организаций. Следовательно, признание виновным в катастрофе начальника Центра автоматически означало бы признание упущений и ответственности за это со стороны руководства ВВС и других высоких инстанций, чего допустить комиссия не желала. Поэтому начальник Центра ушел от ответственности.

Высшие руководители Военно-Воздушных Сил, Министерства обороны, правительства и партии обязаны были, но не организовали и не осуществили разработку и создание особого статуса для Ю.А. Гагарина, как национального достояния, в котором определялось бы его положение в стране и в мире, его сфера деятельности, режим работы, отдыха и обеспечения, а также, главное — его безопасность. Тогда бы его жизнью не распоряжались безответственные люди.

Именно поэтому умышленно игнорировалась очевидная истинная причина катастрофы, которая не устраивала тех, кто должен был нести ответственность за трагедию, и после многомесячного так называемого "расследования" катастрофы было обнародовано не заключение, а невнятное объяснение случившегося в виде туманных, невразумительных рассуждений о чем угодно, но только не об ее истинной причине. В "заключении" — неуклюжие попытки доказать, что ответственных за катастрофу нет, что просто так сложно и непредсказуемо сложились обстоятельства.

Данные объяснение не встретили недоверия или протеста со стороны общественности только потому, что первые полеты людей в космос и последующие достижения в этой области создали особый взгляд на космонавтов, как на людей особого порядка, способных выполнять любые сложнейшие действия и уж, конечно, ни у кого не могло возникнуть сомнение в способности их выполнять любые полеты на самолетах.

Однако авиация не согласилась с этим и напомнила, что полеты на самолетах являются не простым делом, требуют особой подготовки летчиков и строгого соблюдения установленных правил, которые, как известно, написаны кровью тех, кто ими пренебрегал.

Это относится и к Гагарину, но более всего к тем, кто должен был отвечать за организацию и проведение его летной подготовки.