

Николай Сергеев/ Коломыя,
Сергей Грачев/ Киев

Гибель Ю.А. Гагарина. Очевидное и вероятное

Настоящий всенародный герой

12 апреля 1961 г. человек впервые полетел в космос. «Великое событие в истории человечества!», «Капитан первого звездолета — наш, советский!», «Пилот-космонавт — гражданин СССР Юрий Алексеевич Гагарин!» — бросались заголовками ведущие газеты. Это событие всколыхнуло все человечество!

СССР явно демонстрировал намерения «догнать и перегнать Америку к середине 1970 годов» и «построить коммунизм к 1980 году». Настал период социального оптимизма, многим казалось, что страна способна решить любые задачи. Пресса и телевидение не переставали сообщать о новых достижениях, в том числе и в освоении космоса. Популярность Юрия Гагарина продолжала расти. Сообщения о его триумфальных поездках по стране и за рубеж не сходили с тогдашних новостных лент. Первый космонавт стал поистине народным героем...

И вдруг — череда трагедий. В 1966 г. внезапно умирает главный конструктор космической техники С.П. Королев. В 1967 г. погибает при возвращении на Землю космонавт В.М. Комаров. Эти смерти тяжело воспринимались людьми, особенно причастными к космосу. Но то, что случилось в 1968 г., глубоко потрясло всех!

«Опуста без тебя Земля...»

29 марта 1968 г. в советской прессе был опубликован некролог: «Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР с глубоким прискорбием извещают, что 27 марта 1968 года в результате катастрофы при выполнении тренировочного полета на самолете трагически погиб первый в мире покоритель космоса, прославленный летчик-космонавт СССР, член КПСС, Депутат Верховного Совета СССР, Герой Советского Союза полковник Гагарин Юрий Алексеевич.

В этой авиационной катастрофе погиб командир авиационной части, член КПСС, Герой Советского Союза инженер-полковник Серегин Владимир Сергеевич...».

Здесь же было сказано об образовании двух правительственных комиссий — для организации похорон погибших и для выяснения обстоятельств их гибели. Состав первой комиссии был объявлен, и она выполнила свою задачу за 2 дня. 30 марта некрополь Кремлевской стены пополнился двумя урнами с прахом. В СССР впервые был объявлен общенациональный траур, не связанный с кончиной главы государства.

Состав второй комиссии объявлен не был, но от ее имени официально сообщалось, что «... Ю.А. Гагарин днем 27 марта вылетел в очередной полет с подмосковного аэродрома с инструктором летчиком-испытателем 1-го класса В.С. Серегиным на двухместном реактивном учебно-тренировочном самолете для отработки техники пилотирования. Закончив выполнение учебного задания в зоне полетов, при возвращении на свой аэродром самолет потерпел катастрофу вблизи деревни Новоселово Киржачского района Владимирской области.... Причины катастрофы расследуются на месте правительственной комиссией с участием крупных авиационных специалистов».

Это была краткая общедоступная информация. Вся остальная оказалась засекреченной. До сих пор остается закрытым огромный объем работы, проведенный специалистами, которые, в отсутствие данных средств объективного контроля, лишь по собранным с трудом обломкам самолета и останкам экипажа, анализируя имевшуюся документацию, пытались установить



ЦПК им. Ю.А. Гагарина

истинную причину катастрофы. С этим не могли смириться родные и близкие Ю.А. Гагарина, его сослуживцы, все, для кого он был олицетворением стремления в космическое будущее человечества. Кроме того, при отсутствии публичной информации о результатах расследования причин катастрофы уже тогда начали ходить слухи-версии, порой нелепые и порочившие память погибших.

Через 10 лет, в 1978 г., мама первого космонавта Анна Тимофеевна Гагарина обратилась к своему знакомому — профессору С.М. Белоцерковскому с просьбой рассказать, наконец, правду о гибели ее сына. Генерал Белоцерковский в должности заместителя начальника ВВИА им. Н.Е. Жуковского по учебной и научной работе, руководил инженерной подготовкой отряда первых советских космонавтов, в т.ч. и дипломной работой Ю.А. Гагарина. Кроме того, в 1968 г. он привлекался к официальному расследованию в качестве эксперта по динамике полета. Но А.Т. Гагарина умерла в 1984 г., так и не дождавшись этой правды.

Первая попытка сказать правду

В 1986 г., с наступлением в СССР эпохи «перестройки и гласности», С.М. Белоцерковский в составе «независимой комиссии» из 9 человек (среди которых были некоторые участники официального расследования 1968 г., а также летчик-испытатель С.А. Микоян, космонавты А.А. Леонов и Г.С. Титов) приступил к расследованию причин гибели Ю.А. Гагарина, не имея никаких юридических прав на его проведение. 23 марта 1987 г. в газете «Правда» появилась первая за 19 лет статья о «катастрофе века» под названием «Им не хватило двух секунд...». Авторы — С.М. Белоцерковский и А.А. Леонов. А заключение «независимой комиссии» впервые было опубликовано в журнале «Гражданская авиация» №7 за 1989 г. Оно состояло из 10 пунктов, и суть сводилась к тому, что «...версия о неправильных действиях или недисциплинированности летчиков должна быть отвергнута. Какое-то неожиданное обстоятельство привело к такому неблагоприятному развитию событий. Причиной катастрофы могли стать неполадки с машиной, проблема со здоровьем одного из пилотов или пролет неподалеку другого самолета. Так или иначе, но МиГ-15 вошел в гибельный штопор и врезался в землю».

Истинные причины трагедии так и не были вскрыты, а вот упоминание о «неожиданном обстоятельстве» породило новые «версии» (порой еще более нелепые, чем прежние), которые начали массово тиражировать СМИ. Их авторами становились все желающие, начиная от космонавтов и заканчивая экстрасенсами разных мастей...

В 1992 г. вышла книга С.М. Белоцерковского «Гибель Гагарина. Факты и домыслы», в которой он подробно написал о своей работе по расследованию. Здесь впервые были опубликованы некоторые ранее засекреченные документы: страницы летной книжки Ю. Гагарина, показывающие уровень его летной подготовки, свидетельства очевидцев о двух последних днях его жизни, радиообмен, хронология и схемы последнего полета, некоторые данные о самолете, на котором он выполнялся.

В своей работе Белоцерковский, в частности, указал: «... Получив полный доступ к первичным материалам расследования по организации полетов, выяснилось, что были допущены отклонения от установленных норм, поэтому многим начальникам не поздоровилось бы, если бы эти факты стали достоянием гласности». Досконально изучить 29 толстых томов секретного дела о



Генерал Н.П. Каманин (первый слева) и Ю.А. Гагарин (первый справа)
General N.P. Kamanin (first left) and Y.A. Gagarin (first right)



Ю.А. Гагарин и его научный руководитель генерал С.М. Белоцерковский

Y.A. Gagarin with his scientific adviser general S.M. Belotserkovskiy

материалами расследования, хранящегося в Центральном архиве МО СССР, оказалось достаточно сложно. К тому же, будучи специалистом-теоретиком, он не мог досконально знать основные принципы организации полетов и особенности летной работы. А еще ему понадобилась помощь командования ВВС в оформлении актов, подтверждавших, что в «материалах к публикации нет секретных данных». Трудно в таких условиях сделать однозначные и правильные выводы.



Н.П. Каманин, Ю.А. Гагарин и первые советские космонавты. 1966 г.
N.P. Kamanin, Y.A. Gagarin and the first soviet cosmonauts. 1966

Откровения генерала Каманина

В 1997 г. вышел в свет 3-й том «Космических дневников генерала Каманина» под общим названием «Скрытый космос. 1967–1968». Их автор, генерал Н.П. Каманин — участник «Челюскинской эпопеи» 1934 г., один из первых Героев Советского Союза. В 1960–71 годах занимал должность помощника Главнокомандующего ВВС по обеспечению космических полетов, и ему принадлежат многие судьбоносные решения в истории советской пилотируемой космонавтики.

Благодаря этой публикации, впервые стала доступной информация, разглашение которой все еще подлежало наказанию. Эти дневники ценны хронологической непосредственностью и практически протокольной точностью описания событий, дают возможность «погрузиться» в атмосферу того времени, в том числе — проследить реальный ход расследования авиакатастрофы.

Из них мы узнаем, что для выяснения обстоятельств и причин гибели Ю.А. Гагарина и В.С. Серегина была создана Правительственная комиссия из десяти высокопоставленных должностных лиц, которую возглавил секретарь ЦК КПСС Д.Ф. Устинов. Были образованы четыре подкомиссии, и по мере необходимости к работе в них привлекались различные специалисты. Основная работа по расследованию велась в двух подкомиссиях. Первая занималась изучением летной подготовки экипажа, проверкой организации и обеспечения полета 27 марта 1968 г., а возглавлял ее начальник службы безопасности полетов ВВС генерал Б.Н. Еремин. Во второй председательствовал главный инженер ВВС генерал М.Н. Мишук, под руководством которого проводились изучение и анализ собственно самолета УТИ МиГ-15 и подготовки его к полету. Именно эти люди должны были выяснить причину катастрофы.

Сам Н.П. Каманин изначально вошел в состав первичной аварийной комиссии Министерства обороны, одним из первых побывал на месте трагедии, но в состав Правительственной комиссии включен не был. Он лишь имел возможность общаться с участниками расследования и делать собственные выводы. Через 9 дней после катастрофы он записал в дневнике, что считает это происшествие «загадочным», летчики по какой-то причине в последние 50 с полета были выведены из рабочего состояния (потеря сознания), и что именно на этом пути следует искать разгадку тайны...

Кроме того, в его записях есть некоторые противоречия, свидетельствующие либо о недостатке информации, либо о попытке скрыть истину.

Все версии под одной крышей

В 2006 г. вышла книга «Тайна гибели Гагарина» специалиста в области расследования летных происшествий Э.А. Шершера. В 1968 г. он в качестве ведущего инженера НИИ эксплуатации и ремонта авиационной техники (НИИ ЭРАТ) принимал участие в расследовании гибели Ю.А. Гагарина. В этой книге он профессионально, опираясь на нормативные документы, описывает ход расследования, к которому сотрудники института приступили уже 27 марта — сразу же после катастрофы. В тот же день выяснилось, что учебный полет почему-то выполнялся на самолете с подвесными топливными баками, что запрещалось Курсом боевой подготовки, и что это нарушение санкционировал сам командир полка В.С. Серегин...

А на следующий день в НИИ ЭРАТ поступила команда из штаба ВВС: «Задача института — искать отказ авиатехники! А подвесные баки — не ваше дело...». Похоже, дело принимало серьезный оборот — политический, когда истина отходит на задний план. Э.А. Шершер пишет: «Многолетний опыт расследования причин летных происшествий входил в полное противоречие с тем, что тогда делалось... И практически сразу весь этот и без того не вполне ясный процесс заволочла пелена секретно-

сти. Да еще какой! Никто толком не знал, какую версию отработывает соседний отдел, не говоря уже о других институтах и предприятиях».

Ему поручили очень важное, с точки зрения комиссии, направление — установить возможность столкновения самолета с птицей. Эта версия с самого начала устраивала абсолютно всех — никто не виноват, произошел несчастный случай. Но поскольку двигатель самолета нормально работал вплоть до столкновения с землей, значит птица могла попасть в остекление кабины. «Если докажешь это, Родина тебя не забудет!» — сказал Шершеру один из членов комиссии... И он стал изучать собранные на месте катастрофы обломки и осколки фонарей двух кабин. Но вот осколков этих удалось почему-то собрать ровно на половину массы всего остекления двухместного самолета. И это при том, что для исследования тщательно собрали и привезли в институт буквально все, до последнего кусочка, от 95 до 99% общей массы самолета — случай в истории расследований летных происшествий небывалый!

Книга Шершера интересна еще и тем, что в ней впервые собраны вместе все основные версии катастрофы самолета УТИ МиГ-15 № 612739 (бортовой № 18), опубликованные к тому времени. Этих версий насчитывалось аж 27, и они были классифицированы по категориям «среда-самолет-экипаж». Впервые каждая версия получила оценку вероятности, краткий анализ и комментарии. Версии, связанные с отказом авиатехники, имели вероятность всего 5–10%. А вот версии, связанные с низким уровнем летной подготовки Ю.А. Гагарина и нарушениями при организации полетов, получили вероятность до 90%! Среди всех них есть и версия № 14 с вероятностью до 40%, автор которой — полковник летчик-снайпер Н.К. Сергеев. О ней и поговорим, пользуясь воспоминаниями и анализом автора.

«Версия» или «так оно и было»?

Эта версия гласит: «Самолет УТИ МиГ-15 с бортовым номером 18 был приспособлен для показательных занятий по катапультированию и, чтобы ручка управления, которая торчит между ногами, не мешала катапультированию, ее демонтировали. В кабине инструктора ручки управления самолетом просто не было». Это кратко и не совсем корректно...

Дело в том, что при массовом освоении инструктора МиГ-15 стало необходимым учить летчиков катапультированию. Поскольку этот процесс весьма небезопасен, реальных учебных катапультирований для каждого летчика не предусматривалось. Эту задачу начали выполнять подготовленные специалисты парашютно-десантных служб авиачастей, которые совершали показательные катапультирования в полете над аэродромом на глазах у летчиков, которым затем предлагалось сделать это добровольно. Для этого нужен был специальный самолет. Им стал УТИ МиГ-15СТК — самолет-тренажер катапульты, серийное производство которого началось в 1955 г. на заводе № 99 в г. Улан-Удэ. Для учебного катапультирования была приспособлена задняя кабина. В отличие от обычного «УТИ» ее фонарь был радикально переделан (см. фото). Отсутствовала в этой кабине и ручка управления самолетом, поскольку инструктор-парашютист к пилотированию не привлекался.

Почему эта версия получила сравнительно высокую, но всего лишь 40% вероятность? Со слов сына Э.А. Шершера — А.Э. Хрулева, проживающего в Киеве, его отец поставил такую вероятность, потому что не представлял, что такое возможно! Учебный самолет, а в кабине инструктора нет ручки управления... Уникальный случай, с которым он раньше в своей практике расследования летных происшествий не сталкивался!

Н.К. Сергеев, будучи в 1983 г. слушателем Военно-воздушной академии им. Ю.А. Гагарина, познакомился с человеком, который в 1968 г. был командиром звена того самого отдельного исследовательского тренировочного авиаполка, базировавшегося на подмосковном аэродроме Чкаловский и созданного специально для тренировок космонавтов. Именно в этом звене



Учебно-тренировочный самолет УТИ МиГ-15
UTI MiG-15 training airplane



Самолет-тренажер катапульты УТИ МиГ-15СТК
UTI MiG-15STK parachute eject mechanism trainer airplane

числился УТИ МиГ-15 с бортовым номером «18», на котором погибли Гагарин и Серегин. Как-то вечером, во время дружеской беседы, этот летчик разоткровенничался и сказал, что знает, как погиб Гагарин. Мол, самолет, на котором выполнялся тот роковой полет, входил в его звено. «Он был уже старенький, плановые полеты на нем прекратили и решили приспособить для показательных катапультирований. Сначала планировали на нем делать и тренировочные для летчиков-космонавтов, но потом от этого отказались, а в планах остались только показательные. 15-го марта эту «спарку» поставили в ТЭЧ (технико-эксплуатационная часть) и сняли ручку управления самолетом в задней кабине, чтобы она не мешала офицеру-парашютисту при катапультировании...».

Здесь возникает вопрос: самолет был переделан в своей ТЭЧ или все же заводской модификации «СТК»? Переделка не могла сводиться только к удалению РУС из задней кабины. Куда важнее было установить задний фонарь без остекления.

В «Дневниках» Каманина (запись от 03.04.1968) сказано, что «...Самолет УТИ МиГ-15 № 612739 (б/н 18) производства завода «Водоходы» (Чехословакия) изготовлен 19 марта 1956 года. Двигатель РД-45ФА № 84445а производства завода № 478, изготовлен 25 декабря 1954 года... Установлено, что самолет и двигатель находились на выработке 50–65 процентов установленных им ресурсов...».

Серийный выпуск самолетов в модификации «СТК» на заводе был ограниченным. Куда проще оказалось организовать «переделку» штатных УТИ МиГ-15 силами ТЭЧ авиачастей по заводской документации, направляя им заводские комплекты необходимых деталей. Весьма вероятно, что самолет, на котором погибли Гагарин и Серегин, и был переделан специалистами ТЭЧ на аэродроме Чкаловский в УТИ МиГ-15СТК. Этому подтверждением может служить свидетельство Э.А. Шершера, который при расследовании обнаружил половину обломков остекления фонарей двух кабин. Задняя кабина была без остекления! Ну и без той самой главной ручки...

Еще подтверждения. Серегин ни разу за весь полет не вышел на связь с руководителем полетов, т.к. в задней кабине средства радиосвязи для инструктора-парашютиста не были предусмотрены. Генерал Белоцерковский пишет, что комиссия установила «...судя по отпечаткам на шкале прибора, фиксирующего перепад давлений в кабине, перед ударом о землю она была



В.С. Серегин (второй слева) среди космонавтов и офицеров своего полка

V.S. Seregin (second left) among cosmonauts and officers of his regiment

разгерметизирована. Это могло быть следствием столкновения в воздухе. Однако никаких следов от столкновения на обломках самолета обнаружено не было, и причиной разгерметизации комиссией было признано воздействие на самолет верхушек деревьев». Однако вероятнее всего, что задняя кабина была изначально негерметичной. А наличие подвесных баков — просто этот самолет готовили к перегонке на другой аэродром, и никакие учебно-тренировочные полеты на нем не планировались, тем более с Ю.А. Гагариным.

Но к трагедии привело не только это, а целая череда нарушений требований документов, регламентировавших летную работу и организацию полетов. Уже каждое из них в отдельности представляло опасность, а в совокупности они привели к возникновению аварийной ситуации и катастрофе. Э.А. Шершер говорил, что этих нарушений он насчитал как минимум 13, а если более скрупулезно — то до 20. Трагедию могло отвлечь только чудо, но этого не случилось...

Документы, «написанные кровью»

Этих регламентирующих документов достаточно много, но один из основных — «Наставление по производству полетов в авиации Вооруженных Сил СССР (НПП)». Приведем лишь основные его положения, касающиеся данной ситуации, а в дальнейшем будем на него ссылаться, анализируя, какие пункты были нарушены в злополучный день 27 марта 1968 г. Сухие и лаконичные строки говорят:

«Организация полетов — комплекс мероприятий, проводимых командирами и штабами авиачасти, частей (подразделений) обеспечения, включающий принятие решения на проведение полетов, постановку задач на полеты, планирование полетов, подготовку к полетам летного состава, лиц ГРП, авиационной техники и аэродрома, разведку погоды и разбор полетов. ...

Подготовка к полетам летного состава — приобретение и совершенствование на земле знаний, умений и навыков, необходимых для выполнения полетных заданий (задания). Являясь частью наземной подготовки, состоит из общей, предварительной и предполетной подготовки к полетам. ...

Основанием для выполнения экипажем полета является утвержденная плановая таблица полетов...».

За этими скучными фразами скрываются отработанные многолетним печальным опытом алгоритмы действий многих людей, следование которым дает возможность выполнять полеты без потерь.

А ведь начало 1960-х годов было для военной авиации временем достаточно сложным: строевые части активно перевооружались на новую, сверхзвуковую авиатехнику, и количество летных происшествий резко возросло. Каждый год в авариях и катастрофах терялось до сотни летательных аппаратов, гибли

люди, и это стало предметом обсуждения на государственном уровне. 23 октября 1965 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 836-298 «Об аварийности в авиации Вооруженных сил СССР», в котором впервые намечался системный подход к обеспечению безопасности полетов. Этим были призваны заниматься специальные службы в частях и соединениях. Но их создание затянулось на несколько лет, и в 1968 г. в авиаполку, где летали космонавты, такой службы еще не было.

Особенный авиаполк

Первый отряд советских космонавтов из 20 человек создали в 1960 г. Все они были военными летчиками, но программой подготовки к первому космическому полету предусматривались лишь ознакомительно-тренировочные полеты в условиях невесомости и парашютные прыжки. До 1966 г. космонавты проходили эту подготовку на базе специальной эскадрильи в составе отдельного учебно-тренировочного авиаполка, входившего в состав ГК НИИ ВВС. Для лучшей организации специальных полетов на-

зрела необходимость создания авиационной части в составе Центра подготовки космонавтов. В марте-апреле 1967 г. был сформирован 70-й отдельный испытательно-тренировочный авиационный полк особого назначения (ОИТАПОН, в\ч 21215) с базированием на подмосковном аэродроме Чкаловский. Он состоял из 1-й истребительной и 2-й смешанной эскадрилий, а также ТЭЧ.

23 марта 1967 г. на должность командира этого полка был назначен Герой Советского Союза полковник-инженер В.С. Серегин. До этого он был летчиком-испытателем 1-го класса в ГК НИИ ВВС, «доводил до ума» истребители МиГ-15 различных модификаций. Летчик-фронтвик с общим налетом около 2 тыс. ч и пятилетним опытом инструкторской работы. Среди рекомендовавших его на эту должность был и Ю.А. Гагарин.

На аэродроме Чкаловский совместно с 70-м ОИТАПОН базировались летные подразделения инспекторского полка ВВС, ГК НИИ ВВС и авиабригада особого назначения. Организация совместных полетов требовала высокой степени координации их проведения. В воздушном пространстве района аэродрома также было весьма тесно. Рядом проходили воздушные коридоры аэропортов московской воздушной зоны, а также аэродром Летно-исследовательского института в Раменском, где постоянно шли интенсивные полеты. И здесь тоже требовалась четкая координация, но создание Единой системы управления воздушным движением в СССР началось только в 1971 г. □

Окончание следует



В.Н. Терешкова и В.С. Серегин в кабине УТИ МиГ-15

V.N. Tereshkova and V.S. Seregin in the cockpit of УТИ МиГ-15