



Николай Сергеев/ Коломыя,  
Сергей Грачев/ Киев

Фото предоставили авторы

# Гибель Ю.А. Гагарина. Очевидное и вероятное

## Каким летчиком был Юрий Гагарин?

Глядя на фото Юрия Гагарина, не трудно заметить на его мундире знак военного летчика 1-го класса. Для получения такой квалификации требовалось иметь общий налет не менее 500 ч, допуск к полетам днем и ночью в сложных метеоусловиях, а также не иметь перерывов в полетах более допустимых. Классность следовало постоянно доказывать — повышать или ежегодно подтверждать, иначе она терялась.

А как было на самом деле? В 1954 г. Гагарин начал занятия в Саратовском аэроклубе, где налетал на Як-18 чуть более 42 ч. Затем — 2 года учебы в Чкаловском (Оренбургском) военном училище летчиков и освоение МиГ-15. Здесь у него обнаружился проблемы с выполнением грамотной посадки из-за малого роста (165 см), что чуть не привело к отчислению. Тем не менее, он закончил училище с отличием и с 1957 г. стал служить в авиации Северного флота, летая на истребителях МиГ-15бис с аэродрома Лоустари в Мурманской обл. К моменту зачисления слушателем Центра подготовки космонавтов в марте 1960 г. Гагарин имел общий налет 248 ч, квалификацию военного летчика 3-го класса и допуск к полетам днем в простых метеоусловиях, поскольку в Заполярье трудно вовремя пройти последовательную летную подготовку для получения более высокой квалификации.

Подготовка первых космонавтов предусматривала специальные полеты на ознакомление с состоянием невесомости, которые проводились с инструктором на переоборудованном УТИ МиГ-15. При этом космонавты не принимали активного участия в пилотировании. Гагарин до июля 1960 г. выполнил 4 таких полета с налетом 1 ч 30 мин, получив оценку «хорошо».

В 1961–62 годах Гагарин самостоятельно не летал. Став символом Страны Советов, ему довелось совершать многочисленные поездки за рубеж и по стране, которые отнимали массу времени и сил. А еще надо учитывать откровенные записи в дневниках генерала Каманина: «...Продолжается порочная практика: министры и другие высокие руководители спаивают и развращают космонавтов, мешают им учиться и работать...».

В сентябре 1961 г. Гагарин начал учебу в ВВИА им. Жуковского, в 1962 г. его избрали депутатом Верховного Совета СССР, членом ЦК ВЛКСМ, и на полеты совсем не осталось времени. Не подтвердив вовремя квалификацию военного летчика 3-го класса, по нормативам он стал летчиком без класса. Правда, носить такой знак на мундире первого космонавта было как-то не солидно. Тем более, что 1-й класс ему присвоили официально, среди прочих почестей за первый космический полет.

В 1963 г. Гагарин пытался восстановить летные навыки, но налетал с инструктором всего 7 ч. Весь 1964 г. учебных полетов не выполнял и только в 1965–66 годах смог налетать с инструктором соответственно 40,5 и 46 ч. С грустью и сожалением читаем у Каманина: «Бурная жизнь, бесконечные встречи и выпивки заметно меняли облик Юры и медленно, но верно стирали с лица чарующую гагаринскую улыбку... Этот процесс был почти необратим — только подготовка к новому космическому полету,

полеты на самолетах и необходимый для этого режим могли приостановить распад личности Гагарина».

И первый космонавт Земли начинает подготовку к своему второму космическому полету. В этот раз — на новом корабле «Союз». Его назначают дублером космонавта В.М. Комарова в первый испытательный полет, но катастрофа «Союза-1» 24 апреля 1967 г. перечеркивает планы на полет самого Гагарина. Из первой шестерки космонавтов продолжает активно летать на МиГ-21 лишь Г.С. Титов, участвуя в испытаниях по теме воздушно-космической системы «Спираль».

Наконец в августе 1967 г. Гагарин приступил к полетам на УТИ МиГ-15 для подготовки к самостоятельному вылету и дальнейшей тренировке на МиГ-17 по упражнениям Курса боевой подготовки. Налетав с инструктором 24 ч, 27 ноября он получил допуск к самостоятельному полету.

30 ноября он позвонил Каманину и сообщил, что «третий день сидит на аэродроме Чкаловская и «ловит погоду» для самостоятельного вылета на МиГ-17». В дневниках генерала появилась запись: «Гагарин уже семь лет не летал самостоятельно, а командир полка полковник Серегин и начальник ЦПК генерал Кузнецов, уступая нажиму Гагарина, настаивают на том, чтобы выпустить его в самостоятельный полет. ...Выпускать его одного при плохой ноябрьской погоде... — это почти преступление. Я запретил Гагарину самостоятельный вылет».

2 декабря Гагарин написал рапорт на имя начальника ЦПК генерала Н.Ф. Кузнецова с просьбой временно освободить его от обязанностей заместителя начальника ЦПК по летно-космической подготовке. С одной стороны, предстояла работа над дипломным проектом в академии и выпускные экзамены. С другой, ультимативно: «Считаю морально неоправданным находиться на должности ..., не имея возможности летать самому и контролировать летную подготовку подчиненного состава».

По некоторым данным, Гагарин все-таки совершил в декабре самостоятельный полет. Он едва не закончился трагически, поскольку приземлиться удалось лишь с третьего захода. И все из-за неверного расчета на посадку, характерного для летчиков низкого роста, имевших перерыв в полетах.

В дневниках Каманина нет записи об этом событии, хотя он весьма скрупулезно описывает все, что связано с угрозами жизни, здоровью и репутации космонавтов. Возможно, от него тот факт просто скрыли.

17 февраля 1968 г. Гагарин досрочно закончил учебу в академии, и его летная подготовка возобновилась после трехмесячного перерыва. Сначала он выполнил на УТИ МиГ-15 тренировочные полеты с инструктором по кругу и в зону. 20 марта, в один день, — три контрольных полета в зону по системе ступенчатого контроля, введенной командиром полка В.С. Серегиним. Его проверяли последовательно инструктор, командир звена, заместитель командира эскадрильи, которые отметили его готовность к тренировочным полетам с оценкой «отлично». 22 марта состоялась заключительная проверка командиром эскадрильи, который имел право давать соответствующий допуск к полетам. И летчик Гагарин его получил: «22 марта 1968 г. УТИ МиГ-15. Упр 2 КБП ИА-67. Контрольный полет в зону и по кругу. Метео: 8 баллов, Ниж. — 6000м, Нверх. — 7000м, видимость — более 10км. Общая оценка — отлично. Вывод: разре-

шаю тренировочные полеты на самолете МиГ-17 днем в простых метеоусловиях согласно плану УТП. Командир из полковник Устенко». Всего в марте 1968 г. Гагарин выполнил 18 полетов общей продолжительностью 9 ч. Его общий налет составил 379 ч, что в целом соответствовало квалификации «военный летчик 3-го класса», но подтвердить ее не успел. Через пять дней он погиб...

### 25–26 марта 1968 г. Накануне

Получив допуск к самостоятельному полету в пятницу 22 марта, Гагарин в тот же день прошел углубленный медосмотр, и в его медкнижке появилась запись: «...Продлить срок действия решения ЦВЛК на 2 месяца до 22 мая 1968 г. Годен к летной работе без ограничений». После этого он отправился отдыхать — впереди были выходные. Воскресенье провел с женой Валентиной Ивановной, находившейся в больнице.

В понедельник 25 марта командир полка В.С. Серегин поставил задачу о планировании полетов на среду 27 марта. Плановую таблицу полетов составили начальник штаба Е.А. Ремезов и заместитель командира полка В.И. Ткаченко. В ней значился и самостоятельный полет Ю.А. Гагарина на МиГ-17. Серегин этот документ утвердил и подал на КП аэродрома Чкаловский для согласования, поскольку планировались совместные полеты нескольких авиачастей.

На следующий день проводилась предварительная подготовка авиатехники и летного состава к полетам. Гагарин расписался в своей летной книжке о полученном допуске к самостоятельному вылету на МиГ-17. Контроль готовности к полетам состоялся во второй половине дня, и все разъехались по домам.

Как вспоминает М.И. Калашникова, сестра жены Гагарина, которая присматривала за детьми на период болезни их мамы: «26 марта Юра решил навестить Валю, встретиться с лечащими врачами, проконсультироваться. Из больницы Юра вернулся вечером, часов в пять. Поужинал... оделся и предупредил нас о том, что идет в гараж повозиться с машиной... Вернулся домой из гаража в 10 часов вечера немного испачканным и усталым, но веселым...». Казалось бы, ничто не предвещало беды.

Генерал Каманин в тот день с 15.00 участвовал в заседании Государственной комиссии по советской лунной программе, которое завершилось к концу рабочего дня. В его дневнике 26 марта записано: «...После заседания Госкомиссии генерал Кузнецов доложил мне, что завтра предполагается выпустить Гагарина в самостоятельный полет на самолете МиГ-17. Кузнецов просил меня разрешить ему лично проверить на самолете УТИ МиГ-15 подготовленность Гагарина к самостоятельному вылету. Совместный полет Гагарина с Кузнецовым я запретил, прямо заявив последнему, что он давно утратил навыки летчика-инструктора. Я разрешил командиру полка В.С. Серегину проверить завтра технику пилотирования у Гагарина, а генералу Кузнецову приказал лично проверить организацию выпуска в полет Гагарина, проанализировать и доложить мне воздушную обстановку и метеоусловия. Право на разрешение самостоятельного вылета Гагарина я оставил за собой». Понятно, что решение о дополнительной проверке Гагарина Каманин принял уже после того, как в авиаполку была поставлена задача на полеты. Скорее всего, Серегин в тот день об этом не узнал. Он наверняка уже находился дома, в Москве.

Серегин с 1964 г. имел квалификацию военного летчика 1-го класса, которую ежегодно подтверждал. Его общий налет составил 1982 ч\*, из них — в сложных метеоусловиях и ночью 700 ч. Кроме того, с 1963 г. он имел допуск к полетам инструктором на УТИ МиГ-15 и МиГ-21У. Его отношение к летной подготовке Гагарина было весьма напряженным. Ведь программа для остальных космонавтов пред-

усматривала только тренировочные полеты с инструктором, а всемирно известный первый космонавт, который в ЦПК был для Серегина начальником, готовился летать самостоятельно.

### 27 марта 1968 г. Роковой день

Прибыв на аэродром к 8 утра, Серегин ознакомился с телеграммой из Главного штаба ВВС: «...Летную подготовку Гагарина проверить лично полковнику Серегину». Воспринял он это очень болезненно, мол, ему не доверяют как командиру, чьи офицеры готовили Гагарина к полету. Да и потом он вообще не планировал летать в тот день. Но прибывший генерал Кузнецов подтвердил: это указание Каманина, и его надо выполнить. Присутствовавшие при разговоре вспоминают, что Серегин был чрезвычайно возмущен и выражений не выбирал. Ведь теперь требовалось срочно внести изменения в плановую таблицу полетов, найти и подготовить самолет-спарку. А тут еще ожидалось ухудшение погоды. Обстановка накалялась.

Чтобы существенно не нарушить порядок запланированных полетов, Серегин решил вылететь с Гагариным раньше всех. Поскольку все учебные самолеты полка были задействованы, он дал указание инженерно-авиационной службе срочно подготовить УТИ МиГ-15 с бортовым номером 18, который находился в ТЭЧ.

Гагарин прибыл на аэродром в 8.30. Переодевшись в летный костюм, он прошел медконтроль и направился в класс предполетной подготовки. По пути заглянул в кабинет командира полка, где застал, кроме Серегина, генерала Кузнецова и начальника штаба Ремезова, которые проверяли его летную



**Непосредственный начальник Ю.А. Гагарина генерал Н.Ф. Кузнецов**  
xx  
xx



**Ю.А. Гагарин и А.А. Леонов (на переднем плане) на аэродроме Киржач незадолго до гибели Гагарина**  
xx  
xx



**В.С. Серегин дает предполетные указания летчикам**  
xx

\* Из-за ошибки при верстке в предыдущем номере налет Серегина указан неверно.

документацию, готовя информацию Каманину для принятия решения о самостоятельном вылете. Ремезов вспоминал: «... Я предложил еще раз проанализировать прогноз... После полета Гагарина с Серегиным записать допуск к самостоятельному вылету, а в этот день не выпускать. По докладом синоптиков погода к этому времени была следующей: облачность с разрывами, нижний край — 900 м, верхний — 4000 м, но ожидалось ухудшение. Генерал Кузнецов согласился с моим предложением...».

Ремезов и Кузнецов убили на метеостанции проанализировать погоду для решения вопроса о самостоятельном вылете Гагарина. К 9.00 Серегин, его заместитель и командиры эскадрилий вошли в класс для выдачи предполетных указаний собравшимся пилотам. Летчик В. М. Андреев вспоминал: «Серегин сказал, что они сейчас с Юрием Алексеевичем первыми вылетят в зону с тем расчетом, чтобы он до ухудшения погоды успел слетать самостоятельно». Ключевой момент этих указаний — информация о результатах воздушной разведки погоды, поскольку только так можно получить представление о реальных метеоусловиях не только над аэродромом, но и во всем его районе. Но вылет разведчика задерживался, и Серегин принял роковое решение лететь, не имея представления о фактической погоде в зоне пилотирования, расположенной в 50 км от аэродрома. А ведь именно оттуда, с северо-востока, приближался атмосферный фронт...

Пока шла предполетная подготовка экипажей, авиатехники спешно готовили «спарку» с номером 18, чтобы успеть к 10.00 — началу полетов. Самолет, не прошедший предварительную подготовку, выкатили из ангара, заправили топливом фюзеляжные баки, а подвесные, по указанию Серегина, снимать не стали, оставив пустыми. Забыли заправить специальной бумагой единственный бортовой регистратор параметров — бароспидрограф.

В 9.45 Гагарин направился на стоянку ТЭЧ, где его ждал тот самый УТИ МиГ-15СТК, и занял место в передней кабине. Многие видели, что фонарь задней кабины специфический, но ведь инструктором летит сам командир полка, а ему виднее!

Как вспоминал Ремезов: «Генерал Кузнецов подошел к самолету, встал на стремянку и о чем-то говорил с Гагариним. Затем отошел и сказал, что задерживается начало полетов. Мы пошли на КП полка». Навстречу вышел Серегин: «Он был несколько возбужден: сейчас осуществлялся полет на километраж и нам временно задержали полеты. Но теперь разрешили». Подойдя к самолету, сначала поднялся по стремянке к Гагарину. Он никогда раньше с ним не летал, и очевидцы вспоминали: «Командир полка, перегнувшись через борт кабины, долго и тщательно уточнял задание, давал последние указания, оживленно жестикующий. Гагарин очень серьезно слушал и согласно кивал головой».

Серегин сел в заднюю кабину, и в 10.08 начался запуск двигателя. Через 10 минут самолет вырвался на ВПП для взлета. Летчик Андреев был одним из последних, кто видел его: «Мой вылет на облет был запланирован на пять минут позже их взле-

та... Когда я вырвался, то оказалось, что они еще стоят на предвзлетном старте, т.к. в это время садились большие самолеты. Первым стоял УТИ МиГ-15 б/н 18, за ним — пара МиГ-21, а затем — мой».

Взлет состоялся в 10.19. Задание на полет предусматривало выполнение комплекса пилотажных фигур в горизонтальной и вертикальной плоскостях в течение 20 мин. Самолет направился в зону пилотирования и через 6 мин, пробив облака, набрал высоту 4200 м. Сам факт полета в облаках и далее — между их слоями, говорит о том, что метеоусловия были сложные. Гагарин не имел допуска к полетам в таких условиях!

Прибыв в зону, летчики неожиданно увидели совсем рядом темную стену сплошной облачности. Получив разрешение на работу в зоне, уже через 4 мин Гагарин запросил возвращение на аэродром. За это время он успел выполнить только несколько виражей, и в развороте со снижением на курс к аэродрому самолет попал в облака. Очень вероятно, что, потеряв из виду естественный горизонт, Гагарин тут же утратил пространственную ориентировку, ведь главным органом чувств для контроля положения в пространстве есть зрение. При отсутствии видимости информация поступает в мозг от вестибулярной системы, которая в неустановившемся полете выдает сигналы в соответствии с направлением и величиной перегрузки, а не с реальным вектором силы тяжести. Здесь единственное спасение — не верить своим ощущениям, а только показаниям приборов. Это достигается тренировками, которых у Гагарина не было.

Будучи опытным летчиком, Серегин должен был сразу понять, что случилось. Однако, скорее всего, в его кабине не было ручки управления! Пользуясь только педалями, максимум что он мог сделать, это вывести самолет из крена. Оставалась еще надежда, что при выходе из облаков Гагарин быстро сориентирован и выведет самолет из пикирования. К несчастью нижний край облачности оказался неожиданно близко от земли, увидев которую он резко взял ручку на себя, перегрузка достигла 10–11 единиц, но было поздно. Летчикам не хватило 100–150 м высоты и каких-нибудь двух секунд... На 12 минуте полета самолет врезался в землю.

По мнению авторов, эта версия является наиболее вероятной, но не станет фактом, пока не будет проведено повторное официальное расследование. Для установления истины необходимо досконально изучить засекреченные документы по катастрофе 1968 г., хранящихся в Центральном архиве МО РФ, и емкости с обломками самолета на территории бывшего НИИ ЭРАТ в Люберцах, которые предписано «хранить вечно». Для начала достаточно опубликовать плановую таблицу полетов на 27 марта 1968 г. и формуляр самолета УТИ МиГ-15 (зав. № 612739), а также вскрыть и изучить содержание емкости с обломками задней кабины.

Новое расследование позволит снять все вопросы, связанные с гибелью Ю.А. Гагарина, и наконец-то оборвет поток небылиц, которые до сих пор порочат светлую память о первом космонавте Земли. □



Похороны Ю.А. Гагарина и В.С. Серегина на Красной площади в Москве и памятный знак на месте их гибели

XX