

# ГИБЕЛЬ ЮРИЯ ГАГАРИНА:



## УДИВИТЕЛЬНЫЕ ВЫМЫСЛЫ И РЕАЛЬНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ

**Полемика о причинах гибели первого космонавта планеты Ю.А. Гагарина и полковника В.С. Серегина длится более сорока лет. Высказываемые отдельными авторами версии становятся все более удивительными, выдумки – все более неожиданными, а в некоторых содержатся даже оскорбительные мотивы.**

**Н**есомненно, начальной причиной такого потока мнений является то, что в 1968 г. правительственная комиссия не захотела дать фактической оценки причины катастрофы не только из-за того, что отсутствовали конкретные материалы, содержащие ответ на вопрос «почему погиб экипаж Гагарина-Серегина». Процесс формирования оценки был заторможен лицами (или группами лиц), которые непосредственно или косвенно отвечали за безопасность и организацию полетов в 70-м особом истребительном авиационном полку.

Ниже оценены три наиболее одиозные высказывания.

В интервью космонавта А.А. Леонова, данном им главному редактору газеты «Мир новостей» (№ 16, 8 апреля 2008 г.) главный редактор в первом абзаце утверждает: «Да, Гагарин погиб в результате преступной халатности, небрежности и безответственности безвестного донныне коллегилетчика». А.А. Леонов указывает на то, что остались в живых только два человека (он и С.А. Микоян), которые имеют основание утверждать, что они – последние свидетели событий того времени. А.А. Леонов ошибся: автор данной статьи не только свидетель, но и член летной подкомиссии, руководил рабочей группой по исследованиям аэродинамики и динамики полета самолета МиГ-15УТИ при расследовании катастрофы. Это дает мне основа-

ния критически оценить не только версию А.А. Леонова, с которой, кстати, он выступал по телевидению (ТВЦ, июль 2007 г.), но и обвинение «безвестного летчика», выдвинутое главным редактором «Мира новостей» и остановить поток других «версий». А.А. Леонов утверждает, что причиной катастрофы 27 марта 1968 г. являлось воздействие на погибший самолет МиГ-15УТИ постороннего самолета, взлетевшего с аэродрома «Раменское» и вторгшегося в зону полетов аэродрома «Чкаловский» в районе г. Киржач. Этот, принадлежавший ОКБ «Сухого», самолет на самом деле выполнял в близкий к катастрофе период времени испытательный полет в стратосфере при сверхзвуковой скорости. По мнению А.А.Леонова, из каких-то побуждений, летчик снизился из стратосферы до высоты полета самолета МиГ-15УТИ (4200м), воздействовал на него вихревым следом или звуковым ударом своего самолета, оказавшись (в облаках!) в непосредственной близости впереди МиГ-15УТИ, далее снизился до высоты менее 600 м, выйдя из нижней кромки облаков, а затем вернулся в стратосферу, где продолжил испытательный полет. Утверждая, что указанные воздействия или попытка уклонения самолета МиГ-15УТИ от столкновения с этим самолетом является прямой причиной катастрофы, А.А. Леонов пренебрегает здравым смыслом и сведениями, полученными комиссией от

руководителей полетов аэродрома «Раменское». В докладной записке, представленной комиссии по этому вопросу, указывалось, что, по данным радиолокационных средств аэродрома, упомянутый самолет выполнял прямолинейный полет по разрешенной зоне в стратосфере, не снижаясь. При этом следует иметь в виду, что расход топлива на форсажном режиме работы двигателя, требуемом для полета при сверхзвуковой скорости, очень большой, а задание рассчитывается на минимальный остаток топлива после посадки. При снижении на меньшие высоты расход керосина существенно увеличивается, а с учетом необходимости возвращения этого самолета в стратосферу топлива окажется недостаточно для продолжения задания и возвращения на аэродром. И уж совсем фантастической выглядит версия А.А. Леонова с позиций возможности обнаружения самолета МиГ-15УТИ летчиком «вторгшегося» самолета в нужный момент времени в облаках. В фактических условиях летчик этого самолета никак не мог установить место самолета МиГ-15УТИ в необходимый момент времени. Снижение постороннего самолета ниже нижней кромки облачности (600 м), и визуальное определение его типа «тремя крестьянами» (с помощью А.А. Леонова) вообще лишено всякого смысла. По существу, гораздо более вероятно сближение самолета Серегина-Гагарина с другим самолетом

полка МиГ-15УТИ, выполнявшим задание в это же время на высоте 3000м в соседней зоне полетов.

Необоснованная версия происшествия была изложена и бывшим сотрудником НИИ эксплуатации и ремонта авиационной техники ВВС И.Кузнецовым, выпустившим уже две книги по этому вопросу. По мысли Кузнецова к катастрофе привела большая скорость пикирования самолета после прекращения задания, которая вызвала, из-за быстрого изменения давления в частично разгерметизированной кабине, потерю сознания летчиками (одновременно – двумя!). Кузнецов должен бы прежде ответить себе на вопрос: зачем летчики, будучи еще в сознании, после прекращения задания, находясь на неопасной для их здоровья высоте, вдруг начали пикировать? Перед этим вертикальная скорость еще была небольшой, и никаких предпосылок к потере сознания не было. Естественно ожидать от них выхода из зоны полетов заданным курсом и затем, по мере приближения к аэродрому «Чкаловский», снижения с установленной вертикальной скоростью. И еще. Законы элементарной аэромеханики указывают, что по мере увеличения скорости полета летчик должен увеличивать давление на ручку управления или использовать триммер. Но оба эти действия могут выполняться только летчиками, находящимися в сознании. В книгах Кузнецова много и другой путаницы, свидетельствующей о том, что он дилетант в области динамики полета.

Еще более путанная и надуманная версия катастрофы была изложена в газете «Военно-промышленный курьер» от 23-29 апреля 2008 г. в статье полковника в отставке, кандидата технических наук Лялина «Правда и вымысел о гибели Гагарина». Основной версией катастрофы, выдвинутой Лялиным, является остановка двигателя самолета МиГ-15УТИ из-за полной выработки топлива, причинами которой, по мнению Лялина, было большое расходование топлива вследствие длительного (20 минут) нахождения самолета на старте, и, к тому же, потеря экипажем ориентировки в полете. Чего тут больше – непрофессионализма, незнания фактических обстоятельств или вымысла – судить трудно, но они преобладают над здравым смыслом! Вот высказывания Лялина и элементарные разъяснения его ошибок. Он пишет «вместо запланированных 20 минут полета топлива у экипажа оставалось всего на 7 минут». Кроме как выдумкой это утверждение назвать никак нельзя. Самолет не стоял на старте 20 минут с работающим

двигателем, а сразу же после выруливания получил разрешение и взлетел. Автор придумал и следующее: «Летчики считали, что они находятся в районе г. Жуковского, а на самом деле находились в районе г. Киржач» И далее: «Если бы Гагарин с Серегиным знали, что находятся над г. Киржачом, то они бы запрашивали для возвращения на аэродром «Чкаловский» курс 240 градусов». В этих фразах – неосведомленность Лялина о правилах полета в зонах аэродрома «Чкаловский». Для возвращения на аэродром из своей зоны полетов, экипаж был обязан выйти курсом 320° в соседнюю зону, а затем лететь в направлении на аэродром. Как можно выдумать, что летчики считали, что находятся над Жуковским – невозможно даже себе представить! Ведь извест-

на передача с борта МиГ-15УТИ: «625, задание в зоне 20 закончил. Прошу разрешения разворот на курс 320». Ответ руководителя полетов: «625 разрешаю». Кроме того, Лялину следовало бы знать, что на аэродроме «Раменское» (г. Жуковский) имеется мощная радиолокационная система наблюдения и управления полетами, которая не зафиксировала чужого самолета в своей зоне. Так что и этот автор «раскрытия тайны» выдумал бездоказательную гипотезу, которая свидетельствует о низком уровне его профессионального интеллекта.

Приведенные выше и многие другие выступления в прессе указывают на очень широкий спектр версий и предположений авторов. Естественно задать вопрос: какова же истина?

**"УТВЕРЖДАЮ"**

*н/п* ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПОДКОМИССИИ № 1  
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ

**ЕРЕМИН**

" " апреля 1968 года

*Верто: полковник [подпись]*  
*4.4.68г.*

**ЗАДАНИЕ**

на проведение экспериментальных полетов и расчетов  
по анализу динамики полета самолета УТИ МИГ-15

№ п/п	Содержание задания	Ответственный исполнитель и привлекаемые специалисты	Срок выполнения	Примечания
1	2	3	4	5
1	Уточнение момента времени удара самолета о землю по остаткам часов и показаниям очевидцев	ТИТОВ Г.С. ДУДИН Н.А. МОДЯЕВ И.Ф. РУБЦОВ И.Ф.	8.4. 68г.	
2	Определение углового положения самолета в момент удара - угла траектории, угла крена и глубины ямы.	МИРОНОВ А.А. РУБЦОВ И. СЕМЕНОВ В.М. БЕЛОЦЕРНОВСКИЙ С.И. ТРИШКИН Д.Г. в/ч 52526	6.4. 68г.	
3	Уточнение в ЛИИ показаний вариометра в момент удара	МИРОНОВ А.А. комплекс № 9 ЛИИ	9.4. 68г.	
4	Определение скорости полета самолета в момент удара с учетом: а) показаний вариометра; б) характера разлета деталей; в) глубины ямы.	МИРОНОВ А.А. РУБЦОВ И.Ф. ТРИШКИН Д.Г. БЕЛОЦЕРНОВСКИЙ С.И. в/ч 75360	9.4. 68г.	

Для ее установления следует напомнить, что в процессе работы летной подкомиссии в 1968 году было выявлено много нарушений порядка обеспечения и организации летной работы полка в летный день 27 марта 1968 г. К их числу относятся следующие:

- взлет Серегина до получения информации от самолета-разведчика погоды;
- невыполнение плановой таблицы полетов, в частности, самолет Серегина-Гагарина взлетел через 5 минут после самолета летчика Андреева, вместо 30 минут по плановой таблице;
- решение о полете с Гагариным по упражнению № 2 курса учебно-боевой подготовки в сложных, а не в простых метеоусловиях;
- взлет с не полностью закрытым крапом вентиляции кабины;
- решение о допустимости одновременного нахождения в соседних зонах четырех самолетов при неработающем радиолокационном высотометре аэродрома;
- неработающая фотопроставка экрана обзорного радиолокатора;
- не был «заряжен» бортовой самописец высоты и скорости полета;
- в радиопередаче с борта экипажем не была пояснена причина прекращения полета. Руководитель полета не сделал соответствующего запроса;
- в нарушение действовавшего порядка на самолете были установлены подвесные топливные баки, предназначенные для длительных полетов и перегонов.

Внимание подкомиссии привлекла информация о недостаточной подготовке В. Серегина к полетам в качестве инструктора на самолете МиГ-15УТИ: были отмечены давние сроки его летных проверок, отсутствие в летной книжке записей о проверках и полетах на больших углах атаки и в штопоре на самолетах этого типа. К тому же было установлено, что В. Серегин имел большой опыт полетов на самолете с авиагоризонтом АГД, а на самолете МиГ-15УТИ были авиагоризонты АГИ-1 с принципиально иным видом индикации пространственного положения самолета. Сочетание некоторых из этих нарушений и обстоятельств рано или поздно должно было привести к неприятности. 27 марта 1968 г. эта «неприятность» вылилась в катастрофу века.

В отличие от цитированных выше и других публикаций реальные предпосылки катастрофы не нуждаются в выдумках. На самом деле основные события 27.03.68 г. разворачивались следующим образом. В.С. Серегин

принял решение вылететь с Ю.А. Гагариным, не получив информации о состоянии облачности от самолета-разведчика погоды Ан-24, хотя фактически облачность даже по наблюдениям с земли и по прогнозу метеорологов не соответствовала требованиям для выполнения контрольного полета по упражнению № 2 курса учебно-боевой подготовки. Уже первые маневры в зоне должны были показать экипажу, что условия не пригодны для выполнения задания и Ю.А. Гагарин доложил на землю о прекращении выполнения задания и необходимости возвращения на аэродром. Этому решению могла способствовать разгерметизация кабины из-за не полностью закрытого крана вентиляции кабины. Скорее всего, при выполнении маневра для выхода на курс 320° (в облаках или между облаками) были превзойдены ограничения по крену или перегрузке или минимальной скорости; произошло непреднамеренное сваливание самолета в штопор, либо попадание в крутую спираль. Возможно, это было вызвано и случайным сближением самолета МиГ-15УТИ с другим самолетом полка (летчик Андреев) или маневр для предотвращения столкновения с ним. Этот самолет летал на высоте 3000 м в соседней зоне полетов, через которую лежал путь самолета Серегина-Гагарина после прекращения задания. Недостаточная подготовленность В. Серегина к создавшимся условиям не позволила вывести самолет из непонятного для летчика положения до выхода из нижней кромки облаков. Из-за недостатка высоты в процессе вывода самолет ударился о землю.

В этой последовательности ни одно событие не высосано из пальца (ни потеря сознания летчиками, ни потеря ориентировки, ни таинственный самолет с нелепыми маневрами). Неизвестен точно только вид движения самолета МиГ-15УТИ после доклада об окончании задания. Эта неопределенность является следствием отсутствия у комиссии записи аварийного самописца («черные ящики» в то время на истребители не ставились) и достоверных радиолокационных данных о точном месте самолета в пространстве в этот момент (из-за неработавшей фотопроставки экрана локатора и отсутствия данных неработавшего радиолокационного высотометра на аэродроме). Расчеты показывают, что это могли быть либо штопор, либо глубокая спираль.

Подтверждением большей вероятности попадания самолета Серегина-Гагарина в штопор могут служить следующие выдержки из официального

«Пособия для летного и инженерно-технического состава частей и военно-учебных заведений ВВС Советской Армии. Штопор современных самолетов». Воениздат МО СССР. М.1954.

– «Нормальный штопор самолета МиГ-15УТИ не имеет существенного отличия от подобного штопора одноместного самолета МиГ-15».

– «При выводе самолета (МиГ-15) из штопора отклонение элеронов против штопора только на 1/4 хода может привести к невыходу самолета из штопора».

И, если, например, летчик самолета, находящегося в штопоре, для вывода отклоняет элероны так, как это нужно для выхода из спирали, он усугубляет трудности вывода из штопора. То есть самолет МиГ-15УТИ, как и все самолеты того времени, требовал достаточно точного пилотирования при выполнении маневров. Высказывания некоторых специалистов о существенном влиянии подвесных баков на сваливание самолета было опровергнуто в специальных полетах, выполненных в Летно-исследовательском институте Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем А.А. Щербаковым в период работы аварийной комиссии.

Из сказанного следует основной вывод: катастрофа произошла из-за неудовлетворительной организации летной работы. Предпосылкой гибели Ю.А. Гагарина были «человеческие факторы», а конкретно – принятие ошибочного решения командиром полка о вылете в сложных метеоусловиях до получения информации от самолета-разведчика погоды при неработоспособном радиолокационном высотометре на аэродроме и неподготовленности инструктора к действиям в создавшейся ситуации.

И, последнее, во что следует внести ясность: о роли лично Ю.А. Гагарина в этой катастрофе. Необходимо категорически отвергнуть какие-либо утверждения о неподготовленности Ю.А. Гагарина, проявившейся в полете 27.03.68 г. Следует иметь в виду неопровержимую истину: Ю.А. Гагарин в этом полете был обучаемым, выполнявшим контрольный полет с инструктором, и любые претензии к подготовленности обучаемого безосновательны. Ответственность за безопасность при обучении работе на любом виде транспорта всегда несет инструктор или проверяющий.

**Арсений МИРОНОВ,**  
главный научный сотрудник  
ФГУП «ЛИИ им. М.М. Громова»,  
доктор технических наук,  
профессор