

# ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ В КАТАСТРОФЕ БЫЛА ЛИШЬ ЛИЧНОСТЬ ГАГАРИНА

Близится 40-летие со дня гибели первого космонавта планеты Юрия Алексеевича Гагарина. И все эти годы в прессе и на телевидении продолжают рассуждения на тему авиакатастрофы 27 марта 1968 г. В них преподносятся самые разные версии обстоятельств и причин произошедшего, в том числе весьма экзотические — от заказного (с самых «верхов») КПСС теракта до воздействия неведомых сил. Людей, которые стремятся приобрести или восстановить известность на фоне незабываемой даты, видимо, мало заботит, что этот поток перерасследований и «разоблачений» востребуем все меньшей частью российского общества, но продолжает исправно «работать» на охайвание исторического имиджа страны. Ныне здравствуют и свидетели той катастрофы, и коллеги Юрия Гагарина по первому составу отряда космонавтов, и лица, имевшие отношение к расследованию этого ЧП, однако практически не слышно и не видно их оценок того, что выдают на гора изощренные «перерасследователи».

**Н**апомним обстоятельства произошедшего. 27 марта 1968 года в соответствии с планом полетов авиаполка, обеспечивавшего на подмосковном аэродроме Чкаловский деятельность Центра подготовки космонавтов (ЦПК) и в том числе — их личные полеты, в 10 ч 19 мин мск взлетел двухместный учебно-тренировочный истребитель УТИ МиГ-15 бортовой номер 18.

На переднем сиденье находился Юрий Алексеевич Гагарин, на заднем — командир полка Владимир Сергеевич Серегин, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза. Он должен был проконтролировать готовность Гагарина к самостоятельным полетам на истребителях после значительного перерыва, вызванного его служебной загрузкой в связи с назначением заместителем начальника ЦПК, а также завершением учебы в ВВИА им. Н.Е. Жуковского. В течение февраля–марта Гагарин выполнил программу восстановления летных навыков с несколькими летчиками-инструкторами полка и теперь должен был получить допуск к самостоятельным полетам у полкового командира.

В этом полете Гагарину предстояло выполнить в специальной зоне упражнения из нескольких пилотажных фигур — виражи, бочки, развороты, маневры по высоте.

В 10 ч 26 мин Гагарин — связь с РП (руководителем полетов) вел он лично, как и положено контролируемому, — доложил о занятии зоны на высоте 4200 м и получил разрешение на выполнение задания, т.е. на пилотаж. На него отводилось около 25 мин. Но уже через 4 мин Гагарин сообщил, что выполнение задания в зоне закончил, и запросил разрешения развернуться на курс 320° для выхода из зоны. Руководитель полетов, не выяснив причины значительного сокращения времени на пилотаж, разрешил отход, на



что Гагарин ответил: «Понял, выполняю». Это были его последние слова, зафиксированные магнитофоном на командном пункте. Через 65±5 с «спарка» столкнулась с землей на скорости, близкой к 700 км/ч, с углом пикирования около 50° и курсом 185°. Исходя из известных метеоусловий в районе полетов очевидно, что большая часть этих секунд прошла для экипажа в сплошной облачности.

Государственная комиссия по расследованию происшествия сразу же оказалась в аховом положении. Никаких объективных данных о возникновении и развитии какой-либо опасности на борту у нее не было. «Спарка» тех времен не имела регистратора переговоров экипажа, а в примитивном параметрическом самописце скорости и высоты, как было сообщено, носителя информации (бумажной ленты) не оказалось. К тому же комиссия в силу своего состава в принципе не могла быть независимой и объективной: ее летную и техническую подкомиссии возглавляли генералы ВВС, которые, получается, долж-

ны были искать огрехи в подчиненных им службах.

Однако не только этим снижалась эффективность расследования. С самого начала подход к данной катастрофе был как к исключительному, беспрецедентному событию. На самом деле исключительной здесь была только личность Гагарина. Во всем остальном это была одна из многократно имевших место на самолете этого типа трагедий. Так, за год, предшествовавший гибели Гагарина и Серегина, в ВВС СССР разбилось 11 таких «спарок», а с начала их серийной эксплуатации — более 90! Причем в основном это происходило именно на пилотаже и, что характерно, летчики часто не задействовали средства аварийного покидания самолета.

Но этот обширный трагический опыт комиссия практически не учла. После почти полугодовой работы она выдала 29 томов своих материалов. В них среди нескольких версий катастрофы утверждалось только то, что самолет был якобы исправен. Фактически в выводах были изложены не при-

чины, а лишь обстоятельства случившегося – предположительное сваливание «спарки» в штопор, старание летчиков выйти из него и нехватка высоты при выводе из пике в последние секунды полета.

Конечно, гагаринской катастрофой занимались не только деятели «желтых» СМИ. К ней обращаются и серьезные специалисты разных областей техники, ставящие себе задачу – выяснить истинную причину случившегося, понимаемую ими как нечто единичное, установить которую было бы, безусловно, престижно.

Об одной из наиболее активных попыток такого рода объявил 10 апреля с.г. ведущий известной телепередачи «Мой серебряный шар». В выпуске, посвященном Юрию Гагарину, он сказал буквально следующее: «По прошествии 37 лет только у одного человека – авиаинженера – есть абсолютно точные сведения о причине катастрофы: один из механиков не закрыл вентиляционную трубу, упало давление и они погибли».

В реальности эта версия изложена ее автором не так примитивно, как зачастую потчуют наше общество с экранов. Им была проделана значительная расчетно-аналитическая работа с использованием ссылок на разные документы и другие источники. Она заключается в следующем. На остатках «спарки» якобы было обнаружено, что кран вентиляции кабины находился в полуоткрытом – около 50% хода – положении. Это деликатно отнесено к оплошности неизвестного механика. Набрал высоту 4200 м и начав пилотаж, летчики обнаружили, что кабина не загерметизирована. Не доложив РП, они перевели самолет в снижение с большой вертикальной скоростью – до 150 м в секунду, т.е. теряя 1000 м высоты за 7 секунд. При этом курс снижения они, вместо согласованного с РП 320°, взяли 180° – почти обратный, будто бы для инициативного предотвращения сближения с другим самолетом полка, летавшим в соседней зоне. При снижении с огромной ско-

ростью летчики получили аэродинамический удар (термин автора), приведший их к потере сознания. Управление самолетом не осуществлялось, и они столкнулись с землей.

Отдавая должное настойчивости автора, воспользуемся его призывами к обсуждению данной версии. В ней четко просматриваются три «слабых звена».

1. Игнорирование организационно-методических основ расследования авиапроисшествий, имеющих уже 100-летний опыт и на данный момент четко изложенных в «Правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов» (ПРАПИ-2000), утвержденных в 1999 г. председателем правительства России В.В.Путиным.

2. Непризнание автором факта, несомненного для многих поколений расследователей, – увы, бывают авиапроисшествия, причины которых из-за ограниченности объективных данных установить не представляется возможным. В ПРАПИ-2000 есть специальная графа – ПНУ (Причина не установлена). Именно такова катастрофа Гагарина и Серегина. Без «черных ящиков» она останется на уровне версий.

3. Некорректность утвердительных суждений индивидуума – даже с высокой инженерной подготовкой и аналитическим складом ума – по конкретным авиационным проблемам, находящимся в компетенции целого ряда других профильных специалистов – летчиков, штурманов, руководителей полетами, метеорологов и особенно авиационных медиков и психологов. А также профессиональных расследователей из штатных и общественных организаций. Наибольшее неприятие вызывают додумывания автора за погибших пилотов: что они решали и что предпринимали в те последние мгновения.

А теперь по содержанию самой версии. Кран вентиляции мог быть приоткрыт не на земле, а в полете – после поступления в кабину с наддувом гари или дыма. Таких случаев – десятки, в том числе и на современной авиатехнике. Далее – при обнаруже-

нии негерметичности в кабине на высоте 4200 м летчики ни за что не стали бы бросать машину в такое крутое пикирование, а спокойно отпилотировали бы задание и вернулись на аэродром. Абсолютно нелогичен здесь разворот самолета летчиками на курс выхода из зоны 180° после согласованного 320°. То, что они якобы предусматривали расхождение с самолетом в соседней зоне – фантазия: в полете, особенно при усложнении его условий, экипаж думает прежде всего о благополучном исходе своего полета. Понятие «аэродинамический удар при снижении» в авиационной медицине отсутствует. Есть, конечно, при этом воздействие на слуховые каналы, но тем более летчики не стали бы пикировать в негерметичной кабине с такой огромной скоростью снижения, как будто за ними гнался «чужой» истребитель. Что касается потери сознания, то оно могло быть, но только при выводе из пике, когда перегрузка превысила 9 ед.

Более вероятная ситуация – произошло рутинное сваливание «спарки» в штопор при начале маневра снижения с одновременным доворотом на курс выхода к аэродрому, тем более что мог быть и временный сбой в показаниях авиагоризонта, а затем неуправляемый вход в сплошную облачность. Маршал авиации И.И.Пстыго, кстати, один из председателей подкомиссии той госкомиссии 1968 г., свидетельствует, что УТИ МиГ-15 был весьма «склонен» к сваливанию в штопор. Причем у него он никогда не был однообразным и всегда – с трудом парируемым. Это выяснилось еще в 1950-е годы при введении на УТИ обучения летчиков ВВС выводу самолета из штопора. Маршал – в то время полковник – выполнил более 100 таких полетов. Вскоре они были отменены из-за целого ряда катастроф и аварий «спарок» в строевых частях на этой «учебе».

Конечно, сделать заключение, с учетом этого опыта, комиссия не могла. Это значило бы признать факт недостатков конструирования одного из легендарных первенцев отечественной реактивной техники, а также отсутствие действенного анализа безопасности полетов на нем. На мой взгляд, если что и может потребовать дальнейшего скрупулезного анализа, так это признаки и обстоятельства подобных авиационных происшествий с УТИ МиГ-15. И в этом ряду – катастрофа УТИ МиГ-15 бортовой номер 18. И особенно в те годы. Ведь 27 марта 1968 года история катастроф на УТИ МиГ-15 не закончилась.

**Валентин ДУДИН,**

заслуженный военный штурман,  
кандидат военных наук

