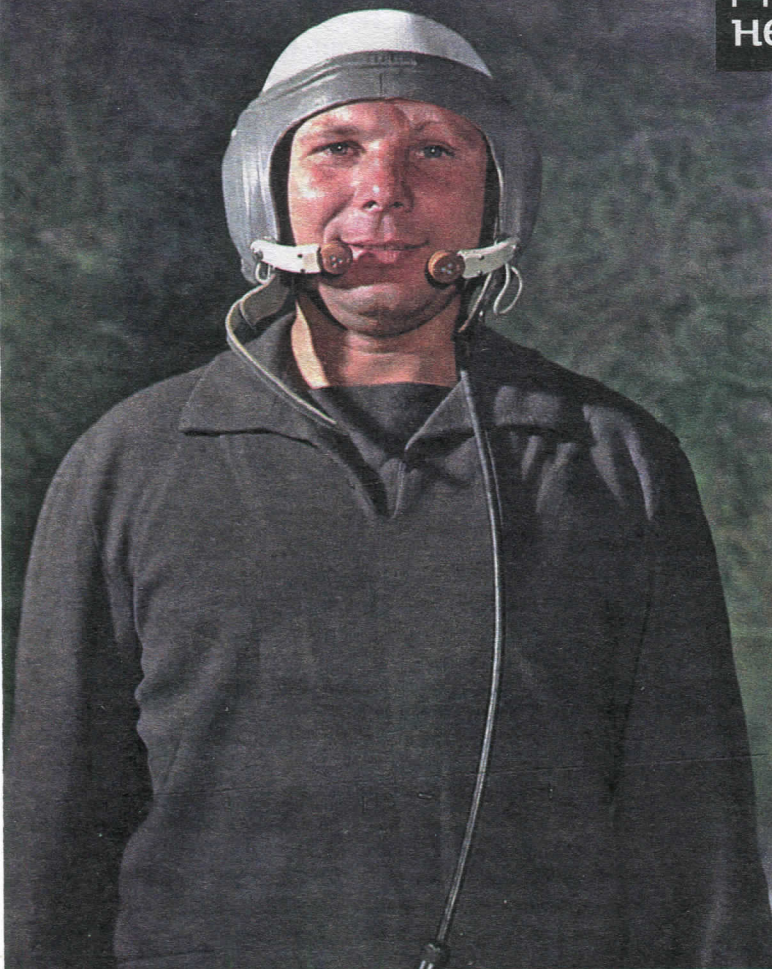


ТАЙНА ГИБЕЛИ ЮРИЯ ГАГАРИНА

Для спасения космонавта №1 не хватило двух секунд!



летов, судя по сохранившимся записям, был четким и кратким.

В 10:22 Юрий Гагарин по указанию руководителя полетов перешел на третий канал связи. Задание на полет было простым – упражнение №2 Курса боевой подготовки истребительной авиации (КБП ИА-67), то есть одно из самых начальных упражнений курса: пилотаж в зоне с выполнением виражей, витков малой спирали, пикирований, боевых разворотов, бочек, полета на эволютивной скорости (минимальной скорости горизонтального полета). Вскоре последовал доклад Гагарина: «625-й задание в зоне двадцать закончил, прошу разрешения на разворот на курс 320». «625-й, разрешаю», – ответил руководитель. «Понял, выполняю», – сказал Гагарин. После этих слов в 10:30 радиобмен прекратился, ни на какие запросы 625-й больше не отвечал.

Когда стало ясно, что горячего на самолете Гагарина и Серегина остается все меньше и вернуться им будет проблематично, тревога охватила всех. Из Центра подготовки космонавтов вызвали Николая Каманина. Последовала команда срочно готовить и поднять в воздух два транспортных Ил-14. Потом – четыре вертолета Ми-4. И вот в 14:50 командир одного из вертолетов доложил: «Южнее поселка Новоселово, в лесу видна большая воронка, дым и пожар».

Каманин с собравшимися на аэродроме генералами немедленно вылетели на место падения МиГа. Вот что позднее записал Николай Петрович в своем дневнике:

«На полях и в лесу лежал еще не тронутый оттепелью

глубокий снег, лишь кое-где просматривались небольшие проталины – обстановка для поиска белых куполов парашютов была очень сложной (в полете я еще надеялся, что экипаж катапультировался). <...> Наш вертолет сел на опушке леса метрах в 800 от места падения самолета. Глубина снега была более метра, при каждом шаге ноги проваливались, идти было очень трудно. <...> Самолет упал в густом лесу, скорость в момент удара о землю была 700-800 километров в час. Двигатель и передняя кабина ушли в землю на 6-7 метров. Крылья, хвостовое оперение, баки и кабины разрушились на мельчайшие части, которые были разбросаны в полосе 200 на 100 метров. Многие детали самолета, парашютов, одежды пилотов мы находили на высоких сучьях деревьев. Через некоторое время обнаружили обломок верхней челюсти с одним золотым и одним стальным зубом. Врачи доложили, что это челюсть Серегина. Признаков гибели Гагарина не было, но и надежды на его

Гибель первого космонавта планеты Юрия Алексеевича Гагарина до сих пор вызывает кривотолки и обросла огромным количеством мифов. И все же правда о гибели Гагарина потихоньку просачивается сквозь завесу секретности.

Последние полеты 1967 года с инструктором Юрий Гагарин совершил 27 ноября, а 2 декабря подал рапорт генерал-майору Николаю Федоровичу Кузнецову, в котором просил временно освободить его от обязанностей заместителя начальника по летно-космической подготовке для работы над дипломным проектом и его защиты.

Смертельное пики

Тренировочные полеты Юрий Гагарин возобновил 13 марта 1968 года. 27 марта

должен был состояться «зачетный» полет, после которого Юрий Алексеевич получал допуск к самостоятельному пилотированию на самолете МиГ-17.

Утро на подмосковном военном аэродроме Чкаловский начиналось как обычно. Первым ушел в небо разведчик погоды. Юрий Гагарин занял место в передней кабине «спарки» с бортовым №18. Инструктор, полковник Владимир Сергеевич Серегин – в задней. Радиобмен позывного 625 с руководителем по-



Владимир Серегин, опытный летчик, в тот роковой день выполнял обязанности инструктора полета

спасение катастрофически падали».

Второй осмотр места падения позволил обрести уверенность: космонавт погиб вместе со своим инструктором. Обнаруженные фрагменты тел и одежды пилотов доставили в Москву, где уже к вечеру кремировали – две урны с прахом были выставлены для прощания в Краснознаменном зале Центрального дома Советской армии.

У современных исследователей давней трагедии возникает резонный вопрос: зачем было спешно кремировать останки? Ответ прост: информация об авиакатастрофе прошла в средства массовой информации утром 28 марта, до завершения второго осмотра, и страна хотела подобающе проститься с героем.



Юрий Гагарин, Андриян Николаев и Сергей Белоцерковский (справа налево) профессор, автор нашедшей версии о причине гибели космонавта №1

Версии трагедии

В тот же день для выяснения обстоятельств авиакатастрофы была создана Правительственная комиссия, которую возглавил Дмитрий Федорович Устинов, занимавший должность секретаря ЦК КПСС.

Прежде всего были определены обстоятельства катастрофы. Первое – самолет перед ударом о землю был целым. Второе – двигатель самолета работал в момент удара на оборотах, достаточных для горизонтального полета. Третье – летчики не пытались катапультироваться. Четвертое – летчики были в рабочем состоянии. Пятое – судя по двум кабинным часам и наручным часам пилотов, катастрофа произошла в 10:31, то



Самолет МиГ-15УТИ – на таком Юрий Гагарин отправился в свой последний полет

есть через 50 секунд после последнего радиосообщения. Дополнительно было подтверждено, что Юрий Гагарин и Владимир Серегин находились в самолете абсолютно трезвыми – последний раз они выпивали 25 марта, на пятидесятилетии замполита Центра подготовки космонавтов, но в меру, и рано покинули торжество.

Намного сложнее оказалось установить состояние МиГа, его двигателя и обслуживания во время самого полета. Тем не менее научные методы расследования в авиации уже тогда достигли высокого уровня, и было доказано, что все системы функционировали в пределах нормы до разрушительного удара о землю. Не менее строго изучалась возможность столкновения с птицами, другим самолетом, шаром-зондом, запускаемым для получения данных о состоянии атмосферы. Версии о столкновении были отвергнуты.

Так что же могло произойти в полете? Что стало причиной катастрофы?..

Гипотеза Белоцерковского

В марте 1987 года профессор Сергей Михайлович Белоцерковский и летчик-космонавт Алексей Архипович Леонов, участвовавшие в расследовании, выступили со своей версией авиакатастрофы, унесшей жизнь Юрия Гагарина. Они сообщили, что группа специалистов по динамике полетов Военно-воздушной инженерной академии имени Николая Жуковского произвела ряд расчетов, дублируя их в двух организациях. С помощью моделирования удалось восстановить наиболее вероятный ход событий.

Получив разрешение от руководителя полетов на возвращение, Гагарин должен был сделать разворот с курса 70 на курс 320 со снижением. При этом полет проходил между двумя слоями облачности при отсутствии видимости естественного горизонта. Далее случилось нечто неожиданное, и МиГ оказался на закритическом режиме в положении отвесного пикирования.

Тут возможны три причины.

Первая причина – при подходе к верхней границе нижнего слоя облачности, который был весьма «рваным», с «языками» облаков, пилоты могли принять такой «язык» за препятствие. Нельзя исключить, что там действительно возникло какое-то препятствие – например, стая птиц. Резкое сближение могло привести к маневру и сваливанию МиГа.

Вторая причина – попадание в след пролетевшего самолета. С конца крыла у каждого летательного аппарата сбегает так называемые «концевые» вихри. Авиаторы хорошо знают, что при полете строем или при дозаправке в воздухе нельзя попадать в сферу их действия – иначе возникает столь мощное воздействие закрученного потока, что справиться с ним трудно: самолет уходит в резкий крен и сваливание.

Третья причина – восходящий вертикальный поток воздуха, который мог изменить характер обтекания МиГа при горизонтальном полете.

Вполне могло иметь место сочетание двух или всех трех перечисленных факторов.

Подводя итог, можно попытаться вос-

создать картину, разыгравшуюся на последней минуте полета МиГа-15УТИ. Доложив руководителю о выполнении упражнений в зоне и получив разрешение на возвращение, Юрий Гагарин после нисходящей спирали начал сразу же выполнять разворот. Вблизи верхней границы нижнего слоя облаков самолет испытал одно из вышеназванных воздействий, что привело к сваливанию на крыло. Оказавшись в сложнейшей ситуации, оба летчика не только не растерялись, но и сделали все возможное для спасения. В течение нескольких секунд Юрий Гагарин и Владимир Серегин, сохраняя согласованность действий, боролись за жизнь, выводя самолет из пикирования, хотя и находились под воздействием значительных перегрузок. Им не хватило двух сотен метров высоты – двух секунд полета!

Сравнительно недавно Алексей Леонов сделал заявление, в котором сообщил: можно быть уверенным в том, что причиной сваливания МиГа стал все-таки посторонний истребитель-перехватчик Су-15, случайно вошедший в зону маневрирования. Леонов утверждает, что пилот, управлявший истребителем и нарушивший регламент полетов, жив, однако имя его назвать отказался.

Антон ПЕРВУШИН



Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев (справа) и Председатель Совета Министров СССР Алексей Косыгин (слева) во время похорон Юрия Гагарина и Владимира Серегина