

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».

Напомним 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-

