

# КОМСОМОЛЪСКА ПРАВДА

Основана в мае 19



Четверг, 23 апреля

Газета нашего города

Участники событий почти полувековой давности решились рассказать «КП»,

## ЧТО СКРЫЛА ГОСКОМИССИЯ, РАССЛЕДОВАВШАЯ ГИБЕЛЬ ГАГАРИНА

12 апреля  
1961 года,  
первый космонавт  
человечества Юрий  
Гагарин в автобусе,  
везущем его  
на старт на  
Байконуре.

Подробности читайте на > странице 12.



# Что скрыла госкомиссия, расследовавшая гибель Гагарина

Александр МИЛКУС

**Тайна авиакатастрофы первого космонавта планеты раскрыта?**

Арсений Дмитриевич Миронов держит спину прямо, говорит четко, жестко. Я слушаю и удивляюсь, как он на память цитирует документы, имена, должности, и про себя думаю, что был бы благодарен судьбе, если б в восемьдесят лет выглядел так же.

- Восемьдесят? - переспрашивает меня приятель, **истовый историк авиации и космонавтики Андрей Симонов**, который и помог мне разыскать Миронова. - Ему девяносто семь!

Миронов до сих пор работает в родном Летно-исследовательском институте имени Громова, куда пришел... в 1941 году. В 1968-м как сотрудник авиационного института вошел в летную подкомиссию, расследовавшую авиакатастрофу самолета Гагарина и Серегина.

- Особисты запрещали делать записи. Только в специальных альбомах, которые нужно было сдавать под роспись, - объясняет мне он. - Но я все же делал записи. Для себя. И вот наконец появилось время их разобрать. Так у меня сложилась картина того, что произошло на самом деле.

## ПОЧЕМУ НИКТО НЕ ВИДЕЛ ЗОНДА?

27 марта 1968 года Юрий Гагарин и инструктор Владимир Серегин отправились на учебно-тренировочном истребителе УТИ МиГ-15 в полет. И погибли. Самолет сорвался в штопор, врезался в землю. Удар был такой силы, что пятитонная машина разлетелась вдребезги, будто хрустальную вазу грохнули о бетонный пол.

Была создана правительственная комиссия. Лес под Киржачом вокруг воронки, оставшейся после падения самолета, вытоптали в радиусе 3 километров! Землю просеивали! А потом - молчок. Сорок три года единственным официальным документом о гибели Гагарина и Серегина оставался некролог: «...В результате катастрофы при выполнении тренировочного полета...» В нем ни слова не было о причинах смерти пилотов...

Только в 2011 году - к 50-летию первого полета человека в космос - рассекречены результаты расследования. «Исходя из анализа обстоятельств летного происшествия и материалов расследования, наиболее вероятная причина катастрофы - выполнение резкого маневра для отворота от шара зонда. Или, что менее вероятно, - для предотвращения входа в верхний край первого слоя облачности». В результате «резкий маневр привел к последующему попаданию самолета в закритический режим полета и сваливанию в штопор в условиях усложненной метеорологической обстановки».



Личный архив А. Миронова

Арсений Миронов в 1968 году.

Точка? Но мой собеседник уверен: обнародовано не то, что было на самом деле, а то, что устраивало комиссию.

- Если исходить из этой версии, получается, что летчик, по видимому Гагарин (он сидел в передней кабине), увидел метеозонд, на который шел напрямую, резко отвернул в сторону и попал в штопор. Но тогда почему никто этого зонда не видел?! Обычно в такой ситуации пилот должен был передать на землю: встретились с зондом. Гагарин (связь в УТИ МиГ-15 с землей есть только у того, кто сидит в первой кабине) этого не сделал. Допустим, не успел.

Но если у комиссии появляется версия про зонд, почему никто не попытался выяснить, откуда его запустили?!

На месте падения самолета Гагарина недалеко от Киржача нашли 10 или 11 старых зондов. Пускали их в то время из Долгопрудного - там метеорологический институт был. Известна скорость подъема зонда, известен ветер - направление и сила. Когда зонд летит, он по радио передает данные. Узнать, в котором часу он мог быть запущен, и вычислить его траекторию несложно. Но никакой информации о том, что зонд искали, в материалах комиссии нет. В резюме комиссии он описывается как наиболее вероятная причина гибели экипажа, а никто в эту сторону не копает?!

Вторая версия - о том,

что, возможно, отворот, который произвел экипаж, был для того, чтобы не входить в облако, - вообще чушь! Они весь полет находились в облаках! Как можно отворачивать от того, где ты и так находишься?

## ПАРАШЮТЫ ИСЧЕЗЛИ

- Вечером в тот день, когда погиб Гагарин, мне был звонок от секретаря министра авиационной промышленности Дементьева: «Вас включили в комиссию по расследованию причин гибели космонавта», - рассказывает Арсений Дмитриевич. - Я в то время был начальником научно-исследовательского подразделения ЛИИ, кандидат наук. У меня был опыт расследований авиационных происшествий. Да и сам я как летчик летал. Правда, на легкомоторных самолетах.

Утром 28 марта был в Чкаловском. Этот аэродром принадлежал и принадлежит сейчас Научно-испытательному институту ВВС. Там же базировался 70-й отдельный испытательно-тренировочный авиационный полк особого назначения. По сути он был вроде аэроклуба для космонавтов. Те, кто участвовал в расследовании, вылетели на трех вертолетах на место гибели.

Снег был глубокий. Мелкие березовые перелески. В один из этих перелесков упал самолет. Я видел некоторые фрагменты тел летчиков. Удивило же вот что. В воронке, образовавшейся от взрыва самолета, искореженные катапультные кресла. Летчики не катапультировались. Там же, около кресел, ранцы, куда укладываются парашюты. А парашютов нет.

Оказывается, два местных мужика примерно за три часа - это время между тем, когда упал самолет и когда его обнаружили, пришли, срезали парашюты и утащили. Поднялось страшное волнение. В группе было много кагэбэшников. В тот же день или на следующий в соседней деревне парашюты нашли.

Кто-то потом выдумывал: мол, они на парашютах спаслись было, а парашюты оторвались почему-то... Неправда - стропы обрезали тупыми ножами, и всё.

## ОДИННАДЦАТЬ НАРУШЕНИЙ

- Мы начали разбираться, что было в тот день на аэродроме, заслушивали доклады руководителей полетов, инструкторов... Поразило, что в полку, где занимаются космонавты, был очень низкий уровень летной дисциплины. Я насчитал **одиннадцать нарушений правил летной работы, которые были 27 марта**.

Например, Серегин опоздал на полет почти на 30 минут - его задержал начальник Центра подготовки космонавтов. Гагарин должен был лететь в самостоятельный полет на одноместном МиГ-17. Но прежде ему нужно было слетать с инструктором на УТИ МиГ-15, чтобы проверить подготовку. Серегин был назначен (или он сам себя назначил как командир полка) проверяющим.

На аэродроме на каждый день составляется плановая таблица: этот самолет взлетает тогда-то, этот -



В 1967 году Юрий Алексеевич начал восстанавливать летные навыки.

Александр МОКЛЕЦОВ/РИА Новости

## ЛИЧНОЕ ДЕЛО

### ГАГАРИН Юрий Алексеевич

Родился 9 марта 1934 года в селе Клушино Гжатского района Смоленской области. С 1954 по 1955 год занимался в Саратовском областном аэроклубе. В 1957 году окончил 1-е Чкаловское военное авиационное училище летчиков имени К. Е. Ворошилова в Оренбурге. Летал на самолетах Як-18 и МиГ-15бис.

С 29 декабря 1957 года до зачисления в отряд космонавтов в 1960 году служил летчиком 769-го истребительного авиационного полка ВВС Северного флота в Мурманской области. Общий налет - 320 часов.

12 апреля 1961 года первым из землян совершил космический полет.

В 1967 году начал восстанавливать уровень летной подготовки. В конце ноября получил разрешение на самостоятельный вылет на самолете МиГ-17. Однако приземлиться смог только с третьей попытки. Руководство ВВС от дальнейших полетов Гагарина отстранило. Юрий Алексеевич добился отмены решения. С февраля по март 1968 года налетал 9 часов.

### СЕРЕГИН Владимир Сергеевич

Родился 7 июля 1922 года в Москве. В 1943 году окончил Тамбовскую военную авиационную школу пилотов. Служил старшим летчиком 672-го штурмового авиационного полка. За годы Великой Отечественной войны совершил 140 боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, более 50 раз летал на разведку и фотографирование наземных объектов противника. Провел 19 воздушных боев с истребителями германских ВВС, сбил 3 самолета. Получил звание Героя Советского Союза.

В 1953 году окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. В 1953 - 1962 годах - летчик-испытатель НИИ ВВС. С декабря 1962 года - командир учебно-тренировочной эскадрильи, которая обеспечивала летную подготовку космонавтов. А с марта 1967-го - командир 70-го отдельного исследовательского тренировочного полка Центра подготовки космонавтов. Общий налет более 4000 часов.



ru.wikipedia.org

## КАК ДВИГАЛИСЬ САМОЛЕТЫ ГАГАРИНА - СЕРЕГИНА И АНДРЕЕВА



Дмитрий ПОЛУХИН

тогда-то. На 27 марта были запланированы два полета МиГ-21 - у них было парное задание. И два полета УТИ МиГ-15. Один полет (Серегин - Гагарин) должен был начаться часов в девять с минутами. А на втором самолете летчик Андреев должен был проверить двигатель после ремонта. Из-за опоздания Серегина началась спешка. Экипажи не получили информации от метеорологов. Это серьезное нарушение!

Самолет Андреева должен был по плану взлететь через полчаса после Серегина - Гагарина, а взлетел через 3 минуты. И это тоже нарушение!

Следующее. В полетном листе Се-

регина и Гагарина пишется, что им нужно делать. Этот полетный лист я держал в руках. Там было записано упражнение номер два курса учебно-боевой подготовки (КУБП). Это простые фигуры пилотажа - виражи, горки, неглубокие пикирования. Но дальше в этом КУБП записаны условия для выполнения задания: «Вне облаков или за облаками!» А в тот день, по записям метеорологов, наблюдениям людей, была сплошная слоистая облачность! Мало того, прогнозировалось ухудшение погоды, подходил холодный фронт. То есть уже на земле было ясно, что погода непригодна для выполнения задания!

### ■ ДРУГИЕ ВЕРСИИ

## Перевернул пролетавший Су-15

Эту версию отстаивает космонавт Алексей Леонов. На небольшом расстоянии от самолета Гагарина прошел истребитель Су-15. УТИ МиГ-15 попал в вихревой след и сорвался в штопор.

- Да, в тот день с аэродрома в Раменском стартовали два самолета Су-15, которые должны были выполнять задания на высотах 14 и 18 тысяч метров. Представляете, «Су» должен был спуститься на 4 тысячи, найти в облаках самолет Гагарина, пролететь мимо и вернуться на свой эшелон выполнять задание?! - удивляется Миронов. - Я видел записи журнала регистрации полетных листов за тот черный день. Первым взлетал летчик Аркадий Богородский. Он вернулся на аэродром

как раз тогда, когда Гагарин спокойно докладывал, что он закончил задание.

Второй летчик, Александр Щербаков, взлетел только через 40 минут после того, как самолет Гагарина потерпел катастрофу.

**- Леонов говорит: переписали листы, чтобы выгородить летчиков.**

- Много лет спустя Валентин Васин, летчик-испытатель, Герой Советского Союза, начальник летной части ЛИИ, мне рассказывал, что через несколько дней после трагедии приезжал генерал, член комиссии, смотрел полетные листы... У него вопросов не было.

И вообще я как аэродинамик утверждаю: версия Леонова неправдоподобна.

## Оба потеряли сознание

Несколько лет назад авиационный инженер Игорь Кузнецов опубликовал свою версию. Он считал, что из-за неплотно закрытого крана вентиляции в кабине «МиГа» произошла разгерметизация. Летчики потеряли сознание...

- Это тоже чушь, - уверен Миронов. - В пассажирских самолетах поддерживается высота 2,5 тысячи, не выше. Как только самолет набирает эту высоту, включается наддув. А для военных летчиков считается допустимым летать без наддува до 4 тысяч. Ну, немножко некомфортно. Но нет никаких причин для потери сознания, да еще сразу обоими. Они разного возраста, разного состояния здоровья. Серегин провоевал всю войну, Гагарин молодой человек. Не могла быть сразу у двоих человек одновременно, секунда в секунду, потеря сознания.

**О том, кому выгодна была версия с зондом и что, скорее всего, произошло с самолетом Гагарина - Серегина, читайте в следующем номере «КП».**



**Интервью с Арсением Мироновым слушайте сегодня в 22.05 на Радио «КП».**