Нераскрытая авиакатастрофа XX века ...50 лет спустя

Виктор Бакурский

27 марта 1968 г. при выполнении учебно-тренировочного полета на самолете УТИ МиГ-15 (позывной 625) погибли первый космонавт Земли Юрий Алексеевич Гагарин и военный летчик-испытатель Владимир Сергеевич Серегин, оба Герои Советского Союза.

Правительственная комиссия тогда провела уникальное по объему и глубине расследование катастрофы, но установить ее причины не удалось. Было составлено заключение, в котором указаны лишь предположения о возможных обстоятельствах катастрофы. Вот только то, что материалы комиссии не опубликованы до сих пор, позволяет каждому, кому не лень, высказывать о той трагедии абсолютно любые версии, а также примитивно-бытовые предположения и публиковать их как в средствах массовой информации, так и выкладывать во «всемирной паутине». В результате, к сегодняшнему дню у людей, задающихся вопросом: а что же тогда случилось, сформировалось какое-то искаженное представление о том событии.



Первый летчик-космонавт
Герой Советского Союза
Юрий Алексеевич ГАГАРИН

Герой Советского Союза
инженер-полковник
Владимир Сергеевич СЕРЕГИН

От Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР

Центральный Комитет КПСС Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР с глубоким прискорбием извещают, что 27 марта 1968 года в результате катастрофы при выполнении тренировочного полета на самолете трагически погиб первый в мире покоритель космоса, прославленный летчик-космонавт СССР, член КПСС, депутат Верховного Совета СССР, Герой Советского Союза полковник Гагарин Юрий Алексеевич.

В этой авиационной катастрофе погиб командир авиационной части, член КПСС, Герой Советского Союза инженер-полковник Серегин Владимир Сергеевич.

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР выражают глубокое соболезнование семьям и родным погибших товарищей.

Центральный Комитет КПСС | Президиум Верховного Совета СССР | Совет Министров СССР

Некролог, опубликованный в центральных газетах страны вскоре после гибели летчиков

В редакцию журнала «Авиация и космонавтика» не раз обращались «знающие», в том числе весьма уважаемые люди, пытавшиеся донести до народа очередную «истину». Вот только все они, будучи профессионалами своего дела, сами не принимали участия в расследовании той катастрофы, да и не являлись специалистами в данном направлении авиационной деятельности. Даже глубокоуважаемые члены государственной комиссии – известные генералы, ученые, летчики и космонавты, вроде бы много чего знающие, весьма далеки от людей, которые непосредственно занимаются расследованием катастроф – самых обычных старших лейтенантов, капитанов и майоров.

А то, что в любом расследовании опираться нужно на знания профессионалов, еще раз подтверждает один всем известный и совершенно безобразный пример истерии в средствах массовой информации, касающийся сбитого под Донецком малазийского Боинга 777. Наверное, все хорошо помнят поднятую тогда шумиху, связанную с публикацией фотографии, на которой была запечатлена атака истребителя Су-27 на тот самый Боинг, которую представил некий «Инженерный Центр». Сколько по этому поводу было всего сказано, какие разгорались дебаты на центральных каналах телевидения с привлечением «специалистов». Вот только удивляет тот факт, что никто из этих специалистов не обратил внимание на то, что на фотографии вместо Боинга 777 был изображен... Боинг 767!!!



Самолет УТИ МиГ-15, демонстрирующийся в Центральном музее ВВС в Монино. На таком самолете выполняли свой полет Ю.А. Гагарин и В.С. Серегин

А ведь все то же самое касается и многочисленных версий, связанных с катастрофой 1968 г. И я, если честно, с содроганием думаю о том, какая же информация будет вывалена на нас в конце марта с экранов телевидения и со страниц научно-популярной прессы.

А что мы реально знаем сегодня о катастрофе 1968 года?

Любой, кто заинтересуется этой темой, наверное, первым делом откроет «Википедию» и, по крайней мере, узнает о нескольких версиях, наиболее вероятной из которых считается (впрочем, опять же, неофициально) версия известного ученого в области ракетно-космической техники, доктора технических наук, профессора, руководителя инженерной подготовки первых советских космонавтов, генерал-лейтенанта авиации С.М. Белоцерковского и ряда работавших с ним ученых.

Последние годы своей творческой деятельности С.М. Белоцерковский посвятил исключительно данной теме, привлекая специалистов, занимающихся вопросами компьютерного моделирования динамики полета. И именно результаты этого исследования, собравшие в единое целое все остальные, уже известные данные о полете самолета Гагарина (в момент столкновения с землей некоторые параметры зафиксировались в виде отпечатков от стрелок на шкалах приборов и в виде повреждений на деталях их внутренних механизмов. Остались и следы о положении подвижных деталей в момент удара: тяг, качалок, рулевых поверхностей и т.п. Несмотря на то, что при разбросе детали получили значительные повреждения, специалисты сумели найти на них следы первоначального удара), дали ему право говорить о том, что самолет Гагарина и Серегина сорвался в штопор (возможно, в результате резкого уклонения от шарозонда или из-за попадания в спутную струю другого самолета). При этом было доказано, что вывалившись из облачности,



Ю.А. Гагарин



В.С. Серегин

экипаж вывел самолет из штопора, но у него не хватило совсем немного высоты... О том, что самолет перед ударом о землю выходил из пикирования, вроде бы свидетельствовало положение рулей высоты, отклоненных на кабрирование на 16–18° от нейтрали[1]. По результатам расследования также был сделан вывод о том, что самолет в этот момент имел угол атаки порядка 20° и шел с перегрузкой 7 единиц или более. Крен составлял всего 5–7° на правый борт.

И все бы, возможно было именно так, если бы не одно обстоятельство, сильно меня смутившее...

Когда в 1990-е гг. Сергей Михайлович, являясь Главным научным сотрудником ЦАГИ, работал в Московском филиале этого всемирно известного научного института, мне посчастливилось много общаться с этим действительно неординарным человеком, потому как наши комнаты располагались на одной антресоли. Тогда, будучи еще молодым специалистом, я буквально впитывал и его воспоминания о Ю.А. Гагарине, и информацию, которой он делился, вспоминая этапы расследования той ужасной катастрофы. И все же, я заметил, что в рассказах С.М. Белоцерковского проскакивал один не совсем понятный мне момент: Сергей Михайлович упоминал о том, что в крови и Гагарина, и Серегина не было обнаружено повышенного содержания адреналина, который появляется в случае сильного стресса. Он объяснял это тем, что ситуация в полете была настолько понятной летчикам, что они совершенно не испугались (к тому же Гагарин обладал еще и необыкновенным самообладанием). Летчики грамотно вывели машину из штопора, и были абсолютно уверены в том, что спокойно перейдут в горизонтальный полет. Но им не хватило буквально секунды. А в тот момент, когда самолет ударился о землю, они даже ничего не успели понять... Тогда я так и не решился спросить у Сергея Михайловича: а разве не должны были летчики испугаться раньше, свалившись в штопор? Ведь они, наверное, осознавали всю опасность положения, когда штопорили в сплошной облачности чуть ли не до самой земли, понимая, что вывести самолет из штопора сумеют, лишь увидев горизонт? Да и были ли они вообще подготовлены к встрече с таким нетривиальным явлением, как штопор?



Сергей Михайлович Белоцерковский с моделью самолета УТИ МиГ-15

Впоследствии, на протяжении еще двух десятилетий, в ходе заседаний клуба историков авиации в Мемориальном музее Н.Е. Жуковского, приходилось встречаться и с другими специалистами, в том числе с известными летчиками (уровень летчика-испытателя, летчика-инспектора ВВС и др.), которые полностью исключали возможность попадания самолета Гагарина – Серегина в штопор и, естественно, высказывали собственную версию произошедшего. Но все это были лишь рассуждения, не подкрепленные конкретными фактами.

В конце концов, судьба не могла не привести на наши ежемесячные встречи в месте, которое считается колыбелью русской авиации, непосредственного участника расследования 1986 г. – Игоря Ивановича Кузнецова, бывшего специалиста 13 ГосНИИ ЭРАТ ВВС[2]. Даже выйдя на пенсию, Кузнецов продолжал в инициативном порядке заниматься вопросами расследования этой катастрофы: изучал материалы, обращался в ведущие НИИ, проводил исследования, лично ставил эксперименты, использовал для анализа последние достижения науки и техники, в 2007 г. написал книгу «Расследование... 40лет спустя». И, как считают его коллеги, добился очень важных результатов.

Многие, наверное, слышали о так называемой версии Кузнецова, которая упоминается в том числе и в Википедии. Ознакомиться с ней может любой желающий. Кое кто считает, что Кузнецов навязывает обществу свое видение произошедшего. К сожалению, он уже не может сам ответить оппонентам, потому как, к огромному нашему сожалению, относительно недавно погиб в автомобильной аварии, так что я вынужден завершать данную статью за него, пользуясь теми материалами, которые он нам оставил. При общении с Игорем Ивановичем у меня сложилось впечатление, что главной его целью было

[1] *На рулях высоты самолета УТИ Миг-15 были установлены весовые балансиры, состоящие из одного груза весом 3 кг и двух грузов весом по 1,7 кг. Естественно, в момент удара самолета о землю, эти грузы должны были оставить хорошо заметные следы на внутренней дюралевой стенке стабилизатора. Судя по всему, именно по этим отпечаткам и был установлен угол отклонения рулей (прим. редактора)*

[2] *В марте 1968 г. 13 ГосНИИ ЭРАТ был задействован в беспрецедентном по своим масштабам расследовании причин катастрофы самолета УТИ МиГ-15 №612739, в которой погибли Герои Советского Союза полковник В.С. Серегин и первый космонавт планеты Земля полковник Ю.А. Гагарин. На базе института была организована работа подкомиссии «По изучению и анализу материальной части самолета и подготовки его к полету». Были созданы рабочие группы: по изучению состояния и технического обслуживания самолета в авиационном полку, а также его ремонта на авиаремпредприятиях; исследованию состояния остатков самолета, разрушенных деталей агрегатов его бортового оборудования; исследованию состояния остатков авиадвигателя; проведения аэродинамических расчетов поведения самолета для оценки версий, связанных с отказами авиатехники; изучению и анализу имевшихся летных происшествий и предпосылок к ним на самолетах УТИ МиГ-15. Кроме сотрудников 13 ГосНИИ ЭРАТ, в этой работе участвовали представители ИАС ВВС, НТК ВВС, МАП, ОКБ им. А.И. Микояна, ГНИКИ ВВС, ЦАГИ, ЦИАМ, ЛИИ МАП и других организаций, в общем количестве – 172 научных работников и специалистов из 29 организаций девяти министерств СССР.*



Схема среза самолетом деревьев на месте падения

донесение до читателей того объема информации, которым он располагал. Готовя по моей просьбе материал для журнала «Авиация и космонавтика», Игорь Иванович в первую очередь хотел предоставить читателям собранные им факты. Он не настаивал на своей версии, не считал ее единственно верной, а основной своей задачей считал подвигнуть руководство страны возобновить расследование, которое можно было бы провести сегодня на совершенно ином уровне, когда за спиной исследователей не стоят генералы, партработники и другие авторитетные личности, реально мешавшие инженерам-профессионалам делать свое дело.

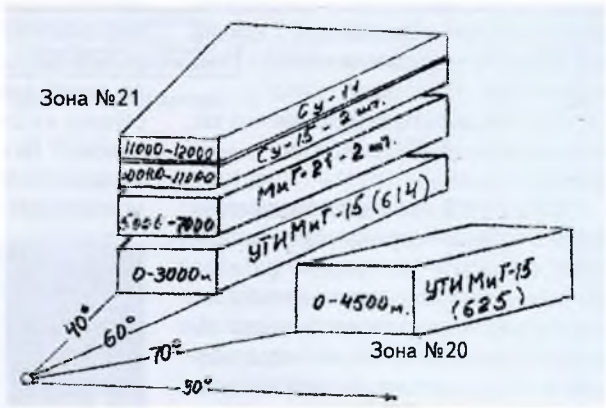
Но речь сегодня не только об этом. Игорь Иванович оказался, наверное, одним из немногих технических специалистов, настоящих профессионалов, который смог рассказать не только о том, как велось то расследование, но и о некоторых сугубо инженерно-технических аспектах проведенной работы. Он приводил факты, после которых как карточные домики рассыпались некоторые версии, годами считавшиеся вполне вероятными. Мало того, многие популярные сегодня версии гибели Гагарина и Серегина, как выясняется, уже отрабатывались еще в 1968 г. и уже тогда была доказана их полная несостоятельность. Другое дело, что они не доводились до непосвященных.

Типичным примером является имеющая место быть версия начальника Центра подготовки космонавтов в 1963–1972 гг. Н.Ф. Кузнецова. По его словам Серегину в те времена нездоровилось: его вроде как часто рвало и он жаловался на сердечные боли. Во время выполнения виражей летчику снова стало плохо, очевидно, произошел сердечный приступ. Гагарин, выполняя пилотаж, не сразу заметил состояние инструктора. Тело Серегина, перемещаясь по кабине, заблокировало органы управления. А бросать друга в беде и сразу катапультироваться Юрий не стал...

Однако по материалам, предоставленным И.И. Кузнецовым, следует, что подобная версия еще тогда проверялась медиками. Летчик самолета УТИ МиГ-15, если он теряет сознание, обвисает на привязных ремнях, а его голова упирается в козырек приборной доски. Причем это характерно как для передней, так и для задней кабины, поэтому ни Серегин, ни Гагарин при потере сознания не могли заклинить управление самолетом.

То же самое касается и вопроса попадания самолета Гагарина в спутный след от другого самолета, из-за чего якобы и произошло сваливание в штопор.

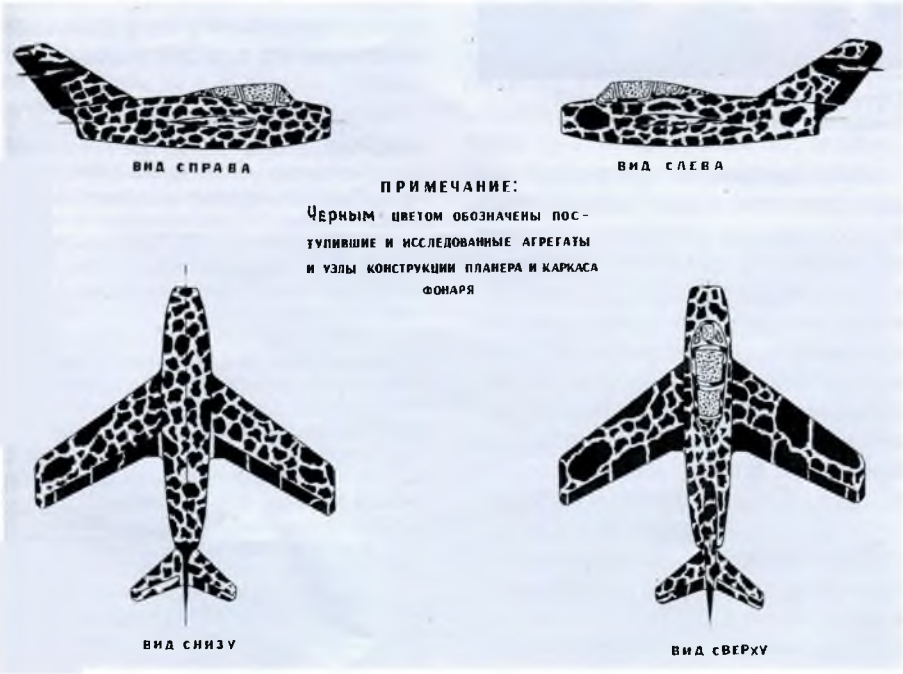
Действительно, в тот день велись интенсивные полеты. В плановой таблице были указаны два истребителя Су-15. Они проходили интересующую нас зону со сверхзвуковой скоростью, но, как и планировалось, на высоте 10 км. Значился здесь и Су-11, выполнявший испытательный полет. Но на нем стояли бортовые самописцы, а согласно их анализу, ниже 11 км данный самолет не снижался. Гагарин и Серегин же выполняли полет на высоте порядка 4 км. Никакого влияния на УТИ МиГ-15 истребители Су-11 и Су-15 оказать не могли.



Расположение самолетов в зонах по курсовым секторам на высоте в период с 10:26 до 10:42 проводки

Имеются также свидетельства очевидцев. Так, начальник штаба 654-го ЗРП 6-го корпуса ПВО подполковник С. Новик вместе с оперативным расчетом на КП полка наблюдал на экране своего локатора движение самолета Гагарина – Серегина. Они зафиксировали разворот самолета и маневр на снижение. Имеются видеозаписи бесед с этими офицерами. Они помнят, что рядом с 625-м отметок от других самолетов не было.

Что касается шаров-зондов, то в районе катастрофы их действительно было найдено более двух десятков. Однако оценка их состояния показала, что все они были запущены очень давно, что уже тогда позволило полностью отказаться



Разрушение конструкции планера самолета

от версии столкновения самолета с шаром-зондом.

Очень долго разбирались и с версией, касающейся столкновения с птицами, потому как на месте падения самолета были обнаружены их останки. Один из фрагментов был свежим, со следами крови. Однако исследования инженеров совместно с ведущими учеными-орнитологами Академии наук СССР позволили сделать однозначный вывод о том, что это была сойка, растерзанная в этом месте ястребом незадолго до падения самолета.

О том, насколько кропотливо специалисты вели исследовательскую работу, говорит и такой малоизвестный факт: инженеры самолетного отдела тщательно разбирались с такой версией, как возможный отрыв в полете радиолючка, расположенного перед кабиной пилотов, из-за того, что он не был как следует закреплен. Но найденные (фактически просеянные) среди обломков фрагменты лючка доказали, что он был на месте. Гайки крепления тоже были на винтах. Значит, в полете лючок не мог сам слететь или откинуться.

Разрушенные воздушные, противопожарные и кислородные баллоны первоначально также вызывали подозрение, что именно взрыв одного из них мог послужить причиной катастрофы. Но тщательные исследования убедительно показали, что все баллоны разрушились уже при столкновении с землей.

Кстати, именно тогда, впервые в практике расследования авиакатастроф, было проведено объемное макетирование разбившегося самолета. Для этого из дерева изготовили силовую конструкцию планера натуральной величины (без обшивки). И уже на ней размещали (вывешивали на проволочках) все детали, узлы и агрегаты систем по местам их реального расположения. Точно также на макете фонаря пилотской кабины были наклеены все осколки остекления (90%), собранные на месте падения самолета, чем был доказан факт, что сброс фонаря перед ударом о землю летчиками не предпринимался.

Не следует относиться серьезно ко всевозможным конспирологическим версиям (якобы Гагарина в самолете изначально не было). Дело в том, что специалисты, занимавшиеся осмотром места падения самолета, обнаружили, что на месте катастрофы не оказалось парашютов. Причем стропы были не оборваны, а аккуратно отрезаны. История с исчезновением парашютов привела к тому, что в народе поползли нехорошие слухи, и в убийстве Гагарина стали обвинять чуть ли не Леонида Брежнева, якобы позавидовавшего популярности космонавта. Однако немногие знали, что спустя несколько дней пропажа была обнаружена в одной из окрестных деревень – на прочную ткань парашютов позарились мародеры.

Этот момент И.И. Кузнецов пояснил так: *«На месте падения действительно не были обнаружены парашюты летчиков. Более того, при осмотре обломков кресел было установлено, что фалы парашютных систем не оборваны, а явно обрезаны. Ранец, ремни и другие части парашютной ситемы находились на значительном расстоянии друг от друга. Этот факт вызывал самые серьезные опасения и предположения, включая версию о терракте. Началась проверка возможных вариантов.*



Игорь Иванович Кузнецов

Через три дня коллеги из КГБ, которые работали в составе комиссии, нашли парашюты в навозной куче. От такого контакта на них появились красновато-рыжие пятна, очень похожие на кровь. Увидев пятна, они сначала дрогнули, но потом конечно поняли в чем дело». А уж о похищении первого космонавта Земли инопланетянами и о неких потусторонних силах даже говорить не хочется, хотя подобных измышлений более чем достаточно (както один из «специалистов» чрезвычайно настойчиво требовал опубликовать его откровения по данному вопросу на страницах нашего журнала). Чтобы раз и навсегда покончить с этими измышлениями, приведу некоторые материалы, предоставленные И.И. Кузнецовым (впечатлительным людям далее этот абзац лучше не читать): *«...тела летчиков были полностью разрушены. Фрагменты тел извлекали из обломков самолета. Большая часть биологического материала была найдена на месте катастрофы, а часть в нашем институте при осмотре поврежденных узлов и агрегатов. Некоторые фрагменты тел и обрывки одежды узнавались людьми, близко знавших погибших летчиков. ...Кисть левой руки Ю.А. Гагарина была обнаружена в обломках первой кабины на ручке управления двигателем. С нее удалось получить отпечатки пальцев. Их сравнили с тем, что были найдены в квартире Гагарина, на телефоне и на стекле его стола в кабинете. По совпадению характерных точек папиллярных узоров была доказана их идентичность. Результаты этой экспертизы являются официальным документом, подтверждающим гибель первого космонавта Земли. И это не дает права никому юродствовать на эту тему».*

Медиками была проведена и экспертиза на наличие алкоголя, о чем в прессе продолжаются пересуды. Установлено, что более чем за сутки до полета летчики алкоголь не употребляли. В день полета хорошее самочувствие летчиков подтверждалось их осмотром врачом. Давление, пульс и координация движений были в норме. Работоспособность экипажа от взлета, до последнего восьмого радиообмена с землей сомнений не вызывала, что подтверждается результатами проведенного анализа тембра голоса Гагарина. Даже в последнем разговоре эмоционального напряжения и тревожных ноток замечено не было.

Чтобы дать ответ о состоянии экипажа в момент столкновения самолета с землей, медикам пришлось искать косвенные признаки в обломках самолета.

Вызывало удивление, что двигатель самолета, как было установлено, работал на режиме, совершенно не характерном для случая вывода самолета из крутого пикирования. По идее, летчик, увидевший стремительно приближающуюся землю, должен был не только вытягивать самолет в горизонтальный полет с большими перегрузками, но и снизить скорость, соответственно уменьшив тягу двигателя. Но двигатель в момент столкновения с землей находился на режиме 9000–10000 об/мин – чуть меньше номинального (тяга примерно 1200 кг), а его обороты полностью совпадали с положением РУДа. По оценке специалистов, действия летчиков в данном случае противоречили нормальной логике. Но не это главное.

Многолетний опыт расследования летных происшествий и катастроф свидетельствует о том, что летчик, осознавая свою неминуемую гибель, никогда не выпускает из рук штурвал (или ручку управления) и до последнего мгновения тянет ее на себя. При ударе самолета о землю, кисти рук буквально впечатываются в оплетку штурвала (и приборную доску). В случае же с самолетом Гагарина – Серегина следов правых рук летчиков вообще не обнаружили. Отсюда напрашивается вывод о том, что в момент падения самолет УТИ МиГ-15 экипажем не пилотировался. Косвенным подтверждением этого является тот факт, что подвесные топливные баки, которые должны были отделиться от самолета еще при перегрузке 3,5 единицы, оказались в той же воронке, что и сам самолет. Выходит, не было никакого выхода из пикирования с перегрузкой 7. Но какие же силы тогда отклонили рули высоты на вывод из пике?

Продолжение следует