

**Д** ОГАДОК, предположений, версий, просто пересудов о причинах гибели Юрия Гагарина было столько, что главный маршал авиации Вершинин объявил по ВВС: "Всекие разговоры на эту тему запрещаю до опубликования заключения правительственной комиссии".

С 27 марта 1968 года, даты рокового тренировочного полета Юрия Гагарина, прошло 32 года. Заключение комиссии так и не опубликовано. Долгое время на эту тему не писали вообще. В последние годы появилось несколько публикаций, носящих довольно противоречивый, а порой и спекулятивный характер. Был даже такой заголовок: "Кто убил Юрия Гагарина". Распускались мерзкие слухи о том, что причиной катастрофы послужил алкоголь.

С этим последним все ясно. В политике и прессе сейчас подвизается немало людей, старающихся привить нашему народу негативное отношение к выдающимся фигурам его истории. Гения человечества Ленина и величайшего политика XX столетия Сталина они представляют злодеями, любимца всей планеты Гагарина — алкоголиком. Рассматривать серьезно их писания, теле- и радиооткровения — много чести, хотя находится немало простодушных людей, принимающих эту пакость на веру.

В случае с Гагариным сплетни породило более чем странное молчание официальных инстанций и людей, которые по долгу службы обязаны были дать обществу ответ на мучающие его до сих пор вопросы.

## НИКТО НЕ ХОТЕЛ ОТВЕЧАТЬ

В чем же дело? Ведь государственная комиссия по расследованию причин гибели Гагарина и Серегина работала долгие годы. Как отмечают все авторы, ни одна катастрофа в истории авиации не расследовалась с такой тщательностью и скрупулезностью. При обследовании места падения самолета было буквально между пальцами сотен солдат просеяно все, что находилось на каждом квадратном метре в огромной зоне. Комиссия исчерпывающе изучила все, что относилось к техническому состоянию и работе техники, к готовности летчиков и организации полетов.

Главный вывод по технической части: все агрегаты и узлы самолета работали нормально, отказов и разрушений не было, пожара или взрыва в полете не произошло, самолет разрушился при ударе о землю.

Вместе с тем самолет, на котором выпустили в небо Гагарина и Серегина, был старый. Построен в 1956 году, перенес 2 капитальных ремонта. Двигатель перенес 4 капитальных ремонта. Дополнительные топливные баки, увеличивая дальность полета, серьезно ухудшали аэродинамику самолета.

Главный вывод по готовности летчиков: Гагарин прошел основной и дополнительный медицинский осмотры с результатами: пульс 64, температура 36,6°, давление 120/70. Прошел предполетную подготовку, проводившуюся Серегиным. Гагарин, который вел радиоборьбу с руководителем полетов, до последней минуты разговаривал совершенно спокойно. Химико-биологический анализ подтвердил отсутствие в тканях и крови обоих летчиков следов ядов, газов, алкоголя, других свидетельств каких-либо аномалий. Не было обнаружено и веществ, вырабатываемых организмом в опасных ситуациях.

Главный вывод по организации полетов: 27 марта были нарушены почти все правила, обеспечивающие безаварийность.

В то утро стояла плохая погода, которая ухудшалась. Метеоусловия, сообщенные летчикам, не соответствовали действительности. Вылет самолета-разведчика погоды задержался, и Гагарина выпустили, не дождавись его сообщений. В итоге он имел неправильную информацию о высоте и толщине облаков.

Была неисправна часть аэродромного радиолокационного оборудования, не работал наземный радиовысотомер. Не случайно руководитель полетов вместо самолета Гагарина вел какой-то другой, что обнаружилось лишь через 12 минут после катастрофы.

Неоправданным в условиях густой облачности был выпуск через 1 минуту после Гагарина пары более скоростных истребителей. Кроме того, в зоне Чкаловского аэродрома оказался сверхзвуковой истребитель, о котором руководитель полетов вообще ничего не знал. Естественно, не знал о нем и Гагарин.

Как говорят бывалые летчики, привыкшие к тому, что в авиации мелкие беспорядки — вещь обычная, ни один из вышеприведенных неблагоприятных факторов сам по себе не мог стать роковым. Но когда их оказалось так много, другого исхода трудно было ожидать.

Видимо, в этом и заключено объяснение того, почему материалы комиссии по расследованию авиакатастрофы тщательно скрывались, а окончательные выводы так и не были сделаны. Генералы и маршалы, призванные обеспечивать порядок и дисциплину в войсках, прекрасно понимали, чем им это грозит. Причем гораздо больше административных и партийных кар (а уж из партии-то их бы точно исключили) боялись гнева народа. За гибель Гагарина народ бы спросил очень строго.

Но были и факторы объективные. Как считают люди, участвовавшие в работе комиссии, отсутствие ее выводов обусловлено неустановленностью бесспорных причин катастрофы. На каждую серьезную версию были не менее серьезные контрверсии.

## ВЕРСИЯ ГЕНЕРАЛА КУЗНЕЦОВА. И ДВА ВОПРОСА БЕЗ ОТВЕТОВ

В 1994 году начальник Центра подготовки космонавтов Н.Ф. Кузнецов выпустил 10-тысячным тиражом 15-страничную брошюру под названием "Правда о гибели Гагарина". На основе этой брошюры ряд гораздо более многотиражных изданий опубликовал затем свои изложения его версии. В них допущено немало вольностей, смещены акценты. Предоставим же слово самому автору.

Подтвердив, что причиной катастрофы не мог быть отказ техники, Н.Ф. Кузнецов стремится убедить читателей, что, кроме самих летчиков, в их гибели никто не виноват. Он пишет:

"По документам командир полка А.С. Серегин хорошо был подготовлен. Летчик-истребитель первого класса, заслуженный военный летчик. К тому же имел высшую инженерную подготовку. Но одно дело самому летать, совершенно другое учить и проверять других. Не всегда отличный летчик, даже Герой Советского Союза, может быть отличным командиром-учителем, воспитателем. Как выяснилось позже, командир, который проверял в воздухе своих подчиненных и допускал к инструкторской работе, такого допуска не имел сам. Допускал ряд нарушений.

На среду 27 марта 1968 года готовились дневные полеты. Гагарину запланировали три полета. Первый в пилотажную зону на спарке с командиром полка для выполнения фигур простого пилотажа, на предмет допуска к самостоятельным полетам на боевом самолете. Накануне, в процессе предварительной подготовки, когда командир объявил плановую таблицу полетов и поставил задачи каждому летчику, Гагарин с исключительным усердием и старанием, в который раз, прочитал инструкцию по производству полетов. Детально изучил запланированные ему упражнения и порядок их выполнения. Повторил действия летчика при особых случаях в полете. Заполнил полетный лист. Позже, в ангаре, прошел тренаж на самолете. Ответил на вопросы проверяющих. Проимитировал действия рулями при выводе самолета из штопора.

При проверке готовности каждого летчика к полетам получил хорошую оценку. Предполетная подготовка 27 марта началась с осмотра у врача. Заместитель командира полка уточнил плановую таблицу, выполняемые задачи, очередность вылета. Инженер — готовность материальной части. Синоптик — условия погоды и прогноз на ближайшее время. Кроме того, требовалось за час до начала полетов провести разведку погоды на двухместном истребителе.

Экипаж сидел в кабинах, но вылет не разрешал начальник чкаловского гарнизона, у которого в это время, отведенное для Центра космонавтов, находился в воздухе на испытании транспортный самолет. Разведчик погоды вышел несколько позже и уточнил данные синоптика: видимость под облаками шесть километров, облачность десять баллов тонкая, нижний край 900, верхний 1200 метров. Второй слой десять баллов, нижняя кромка 4500, верхняя 4700 метров. Видимость между слоями 8—10 километров. Данные от разведчика передал синоптик летчикам.

Когда летчики направились к самолетам, командир полка решил зайти к началь-

