

Гаргизона. Гагарин сидел уже в кабине, на мой вопрос, где Серегин, ответил: — Выясняет отношения с начальством. О чем они там говорили и как, можно лишь предполагать. Вырулив на взлетную, Гагарин запросил руководителя полетов: — Шестьсот двадцать пятому разрешите взлет в зону! — Шестьсот двадцать пятому взлет в зону разрешаю. Высота четыре тысячи! — Вас понял, четыре тысячи, — ответил Гагарин. В 10 часов 19 минут, взревев мощной турбиной, машина устремилась в высоту. Через четыре-пять минут Гагарин доложил: — Шестьсот двадцать пятый зону занял, высота четыре. — Шестьсот двадцать пятый, выполняйте задание, — последовал ответ руководителя полетов.

Гагарину надлежало выполнить комплекс фигур простого пилотажа. На это требовалось двенадцать-пятнадцать минут времени. Однако буквально через четыре-пять минут после занятия зоны Гагарин доложил:

— Задание в зоне закончил, разрешите выход на КУР (курсовой угол) 320. Руководитель полетов разрешил выход на своей высоте, не придавая значения столь быстрому выполнению задания. Полагая, что с Гагариным командир полка, и он вправе принять такое решение.

В течение всего полета Серегин с руководителем полетов в связь не вступал. Дальнейший ход событий можно лишь предполагать, так как буквально через минуту после доклада Гагарина о выполнении задания, в 10 часов 30 минут (установлено по отпечаткам стрелок часов), самолет оказался на земле, несколько в стороне от центра пилотажной зоны. Машина с небольшим креном встретилась с землей на скорости свыше шестисот километров в час, с углом около семидесяти градусов.

Исправность самолета и двигателей сомнения не вызывает. Погодные условия трудностей выполнения сравнительно простого задания не представляли, тем более для летчика первого класса. Остается одно — состояние здоровья летчиков.

Что касается Гагарина, у меня сомнений нет. Он находился под постоянным контролем и наблюдением не только медиков Центра, но и Научно-исследовательского авиационного госпиталя, института авиакосмической медицины и ряда других организаций Минздрава страны.

Тщательно изучив и проанализировав высказанные наблюдения непосредственных подчиненных Серегина, несмотря на заключения врачебно-лётной комиссии, которую командир полка старался проходить амбулаторно, вместо стационара, и заключение полкового врача, я серьезно заподозрил у него скрываемую болезнь.

Тщательно скрывая свой недуг, он нервно воспринимал, когда ему напоминали о сроке прохождения медкомиссии. Его начальник штаба полковник Е.А. Ремезов, опытный командир полка, прошедший войну, по болезни списанный с лётной работы, понимал всю серьезность этого требования. Евгений Артамонович неоднократно напоминал командиру об этой обязанности. Подобные напоминания Серегин воспринимал болезненно и всячески оттягивал срок. При очередном подобном разговоре, несмотря на возраст, Серегин послала этого уважаемого человека на три буквы... Можно только представить, с каким трудом врачу полка В.П. Завальнюку удавалось уговорить командира поехать на очередную врачебно-лётную комиссию.

Все это дает право предполагать, что причиной катастрофы могло быть резкое ухудшение состояния здоровья Серегина. Он был вспыльчив и нервничал, когда кто-то с ним не соглашался или что-то сделали не так, как он хотел. В данном случае, справедливо возмущался и нервничал из-за задержки начала полетов.

Ради справедливости следует заметить, что руководство Чкаловского гарнизона, в чьем ведении находился аэродром, негативно, с завистью относилось к запросам Центра подготовки космонавтов. Всячески мешали, несмотря на то, что Главком ВВС возложил на них в полном объеме аэродромно-техническое обеспечение полетов Центра.

По окончании предполетной подготовки Гагарин вместе с другими летчиками направился к самолету, а Серегин решил зайти к начальнику гарнизона Н.Т. Пушко, несговорчивому, упрямому человеку. По всей вероятности, из-за ряда ущемлений интересов Центра, в частности, задержки начала полетов в тот день, состоялся нелестный разговор. Один доказывал свою правоту, другой, имея власть, не хотел признавать свою ошибку. Серегин, несомненно, перенервничал. Мог почувствовать себя плохо, но полет не отменил, занял вторую кабину.

Ухудшение могло произойти при выполнении первых же фигур, так как Гагарин без разрешения инструктора не приступил бы к пилотажу. При первых же перегрузках, почувствовав себя плохо, Серегин мог сказать Гагарину об этом и прекратить пилотаж, но мог и не успеть. Чтоб облегчить дыхание, мог открыть давящие груды привязные ремни и парашюта. Когда Серегин перестал отвечать по переговорному устройству, Гагарин понял, что с ним что-то произошло, но что, конкретно знать не мог, мог только лишь предполагать. Оберегая честь товарища, не вызывая сомнений на земле, запросил разрешение на выход из зоны, не сообщив причину столь быстрого возвращения. На одной из эволюций самолета потерявший сознание инструктор мог сдвинуться с сиденья и, навалившись на ручку, заклинить управление. Машина могла войти в глубокую спираль, вывести из которой Гагарину не хватило сил и высоты.

Покинуть самолет, оставив на верную гибель товарища, не зная, что с ним случилось, Гагарин не мог по складу своего характера. В то же время, не вполне понимая обстановку, он не решился доложить руководителю полетов, да и времени уже на то не было. Не думая о себе, он продолжал бороться до конца, надеясь вывести машину и спасти товарища. Если бы сразу сообщил он о случившемся, последствия могли быть совершенно другими. Гагарин мог спастись, но Серегин в предполагаемой обстановке был обречен.

После катастрофы Н.Ф. Кузнецову пришлось выслушать немало упреков: почему он не отменил роковой полет? Ведь это было в его власти как старшего по должности и званию. Упреки справедливые. Объективно именно начальник Центра подготовки космонавтов своим бездействием не предотвратил несчастье.

По прошествии тридцати с лишним лет явственно вырисовывается лишь этот вывод. Об обстоятельствах, побудивших Н.Ф. Кузнецова занять позицию невмешательства, не вспоминают. А их тоже надо знать, чтобы понять все происшедшее.

Обстоятельств три:

Первое. Гагарин страстно хотел летать. Хронический недостаток лётной практики, обусловленный его частыми поездками по стране и за рубеж, очень угнетал Юрия Алексеевича. Он неоднократно требовал предоставления ему возможности поддерживать лётную форму. Особенно резкий характер требования приняли после крайне неприятного для него инцидента на Домодедовском аэродроме. Американцы добились согласия на съемки полетов двух первых космонавтов — Гагарина и Титова для какого-то телешоу. Титову дали нормальный истребитель МИГ-21, а Гагарина выпустили во второй кабине учебно-тренировочного самолета под присмотром опытного летчика. Он безукоризненно отработал все, что было положено по программе, но публичного унижения снести не мог. Н.Ф. Кузнецов приводит слова Гагарина по этому поводу.

— Товарищ командир, кому нужна была эта авантюра с полетами? Хотели миру показать, что Гагарин сам, без няньки не летает? Я ваш заместитель по лётно-космической подготовке и должен летать не хуже остальных!

Прошу вас возбудить официальное ходатайство, чтобы прекратили мои бесчисленные поездки по стране и за рубеж. Прошу планировать меня на полеты наравне со всеми, чтобы в ближайшее время я мог восстановить утраченные навыки. Я люблю летать и хочу совершенствовать свое лётное мастерство. А подлетывать от случая к случаю, как вчера, не хочу. Не намерен позориться!

Не трудно представить реакцию Гагарина на запрет (буде он состоялся бы) его вылета: ведь другие и в эту погоду, и при этих же нарушениях не только летали, но самолет испытывали.

Второе, связанное с первым. К этому моменту был предreshen вопрос о том, что Гагарин сменил Кузнецова на посту начальника Центра подготовки космонавтов. Что не прибавляло решительности в действиях последнего.

Третье. Полк Серегина, состоял из великолепных летчиков. Но не инструкторов, а испытателей. В связи с чем, по мнению Н.Ф. Кузнецова, в полку допускался «ряд отступлений от установочных норм. Для летчиков-инструкторов авиаучилища каждая буква наставления по производству полетов и курса лётной подготовки — незыб-

лемый закон... Испытательная работа имеет свою специфику, в связи с чем выпускались отдельные требования вышеназванных документов».

Не мне судить, насколько обоснованной является версия Н.Ф. Кузнецова. Но как бы к ней ни относиться, генерал выделит из всех материалов расследования два вопроса, ответа на которые нет и, скорее всего, уже никогда не будет:

— Почему за все время полета Серегин не произнес ни слова?

— Почему Гагарин попросил разрешения вернуться, не выполнив положенные упражнения?

На этом, собственно, и строится его версия. Все остальное в ней, простите, домыслы. Причем, как покажет дальнейшее изложение, небескорыстные. Ведь если верить генералу, во всем виноваты сами летчики. Если верить...

МИР НЕ БЕЗ ЧЕСТНЫХ ЛЮДЕЙ

Как ни горько это признавать, многие люди не испытывают потребности докопаться до правды, вполне удовлетворяясь тем, что им преподносят в качестве таковой. Но в обществе в целом стремление к правде неистребимо, оно было, есть и будет. И всегда находятся те, кто это стремление выражает, кто, добиваясь правды, идет до конца, не считаясь ни с какими неудобствами для себя.

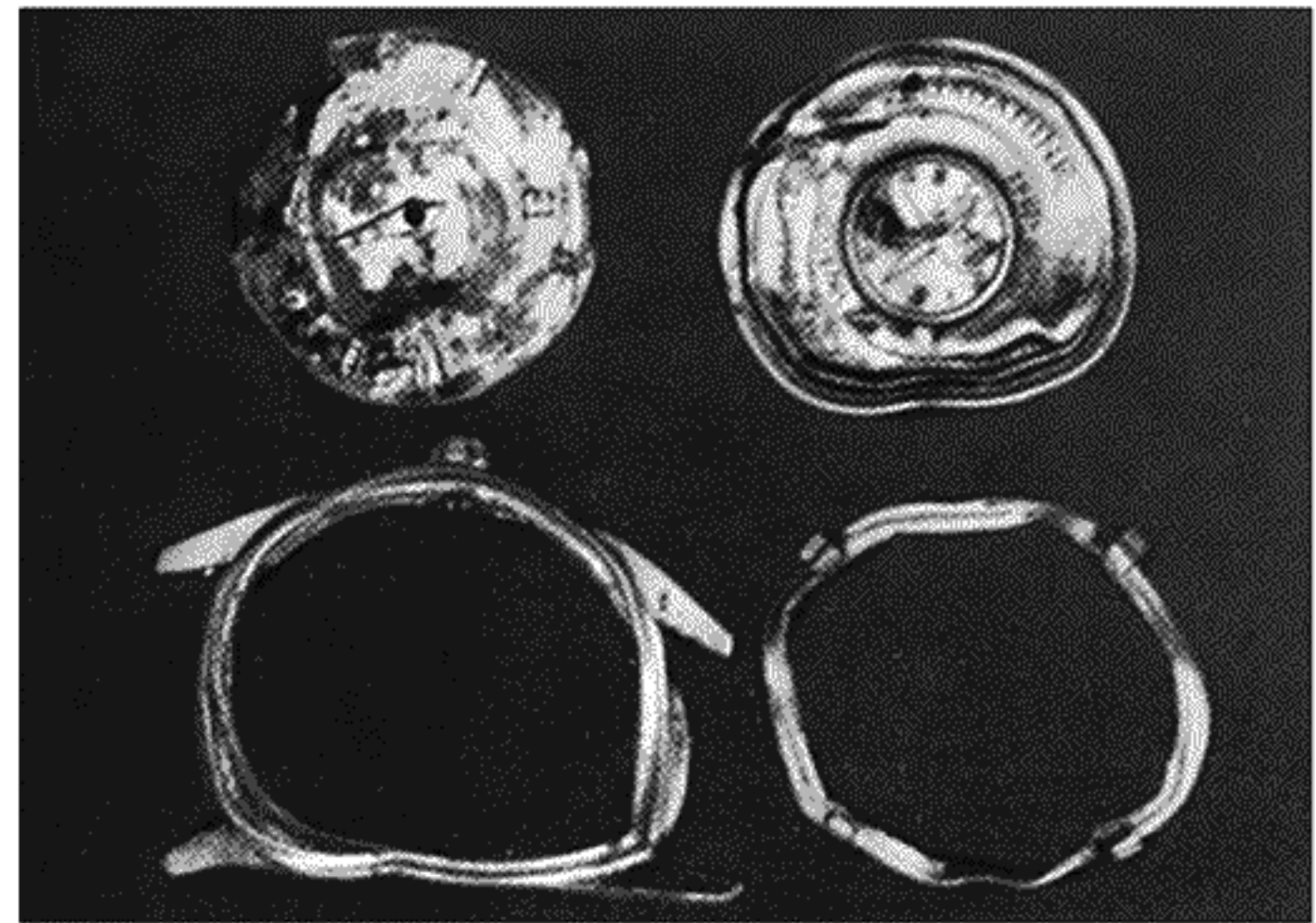
Поняв, что дожидаться какого-либо внятного результата работы государственной комиссии бесполезно, девять ее членов подготовили и опубликовали в 1989 году в журнале «Гражданская авиация» собственное заключение. Это были:

1. Микоян С. А. — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, кандидат технических наук, генерал-лейтенант авиации.

2. Пушкин А. И. — Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, генерал-лейтенант авиации в отставке.

3. Петров С. В. — лауреат Ленинской премии, заслуженный летчик-испытатель СССР, кандидат технических наук, полковник в отставке.

4. Титов Г. С. — Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР, военный летчик I класса, кандидат военных наук, генерал-полковник авиации.



5. Леонов А. А. — дважды Герой Советского Союза, лауреат Государственной премии СССР, летчик-космонавт СССР, военный летчик I класса, кандидат технических наук, генерал-майор авиации.

6. Белоцерковский С. М. — лауреат Государственных премий СССР, доктор технических наук, профессор, генерал-лейтенант авиации в отставке.

7. Майоров А. В. — лауреат Государственной премии СССР, доктор технических наук, профессор, полковник-инженер в отставке.

8. Сигов П. Г. — лауреат Государственной премии СССР, генерал-майор-инженер в отставке.

9. Сосунов А. М. — лауреат Государственной премии СССР, кандидат технических наук, полковник-инженер в отставке.

А. И. Пушкин был заместителем председателя подкомиссии № 1, которая занималась проверкой организации полетов и подготовкой летчиков; П. Г. Сигов был руководителем группы специалистов, изучавших вопросы, связанные с состоянием техники; А. М. Сосунов отвечал за исследования планера и двигателя; А. В. Майоров руководил работами по установлению времени удара самолета о землю.

Вот наиболее важные выдержки из их заключения. На самолете Гагарина и Серегина не было системы автоматической регистрации параметров полета (САПП), что сильно осложнило расследование.

Организация полетов осуществлялась при неточной информации о состоянии погоды. Это было установлено позже, при дополнительном анализе кольцевых карт погоды и других материалов, хранящихся в архиве. К началу полетов руководитель их не имел данных о фактической погоде в районе полета. Вылет разведчика погоды задержался и состоялся вместо 9 часов по плану в 9 часов 50 минут, а приземлился он в 10 часов 18 минут, за минуту до вылета Гагарина и Серегина.

Погода оказалась хуже, чем следовало из прогноза, известного летчикам и руководителю полетов. Очевидно поэтому, прилетев в зону, Серегин сократил программу, отменив выполнение запланированного упражнения 2 КБП-ИА-67 в полном объеме. Сказанное следует из радиобмена, который зафиксировал интервал времени между докладами о начале и окончании выполнения задания в 4 минуты 20 секунд. Кроме того, из схем и рапортов руководителя полетов и других официальных лиц следует, что Гагарин в зоне выполнил два выража.

На ЭВМ были проведены тщательные расчеты различных видов маневра, который могли совершить Гагарин и Серегин на последнем этапе полета. Оказалось, что за достоверно установленное время (около 1 минуты полета) невозможно было потерять имеющуюся энергию, около 4000 метров высоты и прийти в конечную точку с теми параметрами, которые были точно зафиксированы, без существенного ухудшения аэродинамического качества самолета. В результате был сделан вывод о том, что самолет попал в штопор, в котором потеря энергии максимальна, и затем был выведен из него (прекращено вращение самолета). В качестве возможных причин попадания в штопор были указаны следующие: попадание в вихревой след, маневр при уклонении от действительного или мнимого препятствия, воздействие порыва ветра (смотри об этом подробнее в журнале «Наука и жизнь» № 5 за 1987 год). Однако процесс попадания в след и выход на режим сваливания не моделировались.

Была высказана и изучалась в то время также несколько иная, хотя и близкая по существу причина попадания в штопор — столкновение с шаром-зондом или птицей.

Поводом для возникновения такой версии послужило то, что судя по отпечаткам на шкале прибора, фиксирующего перепад давлений в кабине, перед ударом о землю она была разгерметизирована. Это могло быть следствием столкновения в воздухе. Однако никаких следов от столкновения на обломках самолета обнаружено не было, и причиной разгерметизации комиссией было признано воздействие на самолет верхушек деревьев.

Одной из объективных причин, которая помешала комиссии дать согласованное заключение уже тогда, было указанное расхождение о причинах попадания в штопор.