

НЕРАЗГАДАННАЯ ЗАГАДКА ГАГАРИНА

Окончание. Начало на стр. 2-3.

Давая заключение о подготовленности Серегина как летчика-испытателя и инструктора, мы имеем возможность судить об этом не только по документам, но и по многолетней совместной испытательной работе. Как летчик он был очень надежен, хладнокровен, квалифицирован и в высшей степени дисциплинирован.

Иногда выражают сомнения, не сказались ли всемирная слава Гагарина на его отношении к летному делу. Можем заверить, что это не так: подготовку к полетам он вел весьма основательно, не отступая от норм и правил ни по содержанию, ни по форме. Перерыв в полетах у него был с 27 ноября 1967 года по 13 марта 1968 года. Заключение всех, кто его готовил, совершая с ним полеты, о его навыках и знаниях, об отношении к делу, самое положительное.

Как и 20 лет тому назад, мы высказываем твердое убеждение в том, что версия о неправильных действиях или недисциплинированности летчиков должна быть отвергнута.

Как известно, самолет УТИ МиГ-15 очень надежен в управлении, а сваливание его в штопор сопровождается предупредительной тряской. Поэтому мы все шли к твердому убеждению, что только какое-то неожиданное обстоятельство могло привести к такому неблагоприятному развитию событий.

Нужно, однако, признать, что ни одна версия — о столкновении или попадании в вихревой слой — исчерпывающего подтверждения не имеет. Шар-зонд не был найден, следы столкновения на обломках самолета не обнаружены. Доказать строго, что имело место попадание в вихревой след, также нельзя. Более вероятно поэтому опасное сближение с шаром или самолетом. Ни 20 лет тому назад, ни сейчас мы не смогли выработать единого взгляда на этот счет. Плюрализм мнений в этом вопросе остался.

В связи со сказанным при моделировании на ЭВМ процесса сваливания рассматривались две причины: попадание в вихревой след впереди идущего самолета УТИ МиГ-15 и резкий маневр при уклонении от самолета или шара-зонда.

Отметим обстоятельства, которые способствуют сваливанию.

На УТИ МиГ-15 с бортовым № 18 было установлено два подвесных топливных бака (2x260 л). Это был первоначальный и самый неудачный с точки зрения аэродинамики вариант баков.

Полет происходил между двумя сплошными слоями облаков, очевидно, без видимости естественного горизонта. Погода оказалась много хуже, чем это следовало из прогноза, сообщенного летчикам.

Действия летчиков осложнялись неожиданностью ситуации и возможной несогласованностью рефлекторных действий в первый момент ее возникновения.

Аварийная ситуация возникла внезапно на спокойном фоне полета, о чем свидетельствует сохранившийся радиообмен. Ситуация эта была чрезвычайно скоротечной. В создавшейся обстановке, которая усугублялась плохими погодными условиями, экипаж принял все меры, чтобы выйти из этого чрезвычайного положения, но из-за нехватки времени и высоты произошло столкновение с землей.

Учитывая все обстоятельства данного полета, мы, в том числе опытные летчики, не раз попадавшие в аналогичные ситуации, не можем поставить в вину Гагарину и Серегину и то, что они не пытались катапультироваться, а продолжали активные действия по выводу самолета.

Заключение — обратите внимание — опровергает некоторые утверждения Н. Ф. Кузнецова. Прежде всего его оценку погодных условий.

ВЕРСИЯ ПРОФЕССОРА БЕЛОЦЕРКОВСКОГО И ВОПРОС, ОТВЕТ НА КОТОРЫЙ ЕЩЕ МОЖНО НАЙТИ

Тем, кто связан с авиацией и космонавтикой, не надо представлять Сергея Михайловича Белоцерковского. Для широкого читателя сообщаем. Он генерал-лейтенант авиации, профессор, доктор технических наук, главный научный сотрудник ЦАГИ, лауреат Государственных премий СССР, заслуженный деятель науки и техники. Был руководителем дипломной работы Ю.А. Гагарина в академии им. Жуковского. Входил в состав комиссии по изучению причин катастрофы.

Вот его впечатления о ее работе: "Все происходило на фоне огромной ответственности, кипения страстей, борьбы с яростным стремлением защитить честь мундира, ведомственные интересы и собственное благополучие". И еще: "Когда есть много влиятельных людей на всех уровнях, которые не заинтересованы в установлении истины, путь к ней становится почти непроходимым".

В 1985 году Сергей Михайлович с помощью А.А. Леонова начал собственное расследование, изучил все 29 томов материалов комиссии, опросил множество людей. Все, о чем он узнал, заключено в двух книгах: "Гибель Гагарина" (1994 г.) и "Первопроходцы Вселенной" (1997 г.).

Белоцерковский первым обратил внимание на то, что Гагарину и Серегину были сообщены неверные сведения о погоде. Перед самым вылетом им передали, что основной слой облаков 8—10 баллов имеет высоту 900 метров, а второй слой 3—4 балла — высоту 600—650 метров. На деле же, как потом установили, нижний край плотной облачности был на высоте 500—600 метров, а менее плотной — на высоте 300—450 метров. Расхождение возникло из-за того, что воздушная разведка нижней границы облаков в зоне пилотажа не проводилась.

Скорее всего, это и сыграло роковую роль.

Как уже говорилось выше, сразу вслед за самолетом Гагарина и Серегина взлетела пара самолетов МИГ-21. Но в соседней зоне находились и еще одна учебно-тренировочная машина. Был момент, когда обе они шли по границам своих зон. При этом объективно создавалась возможность опасного их сближения. Учитывая же обычные погрешности авиаприборов, пишет С.М. Белоцерковский, "нельзя исключить даже возможности столкновения самолетов. К сожалению, даже известные в то время факты и заключения не получили должной оценки. Они содержатся лишь в первичных материалах и далее не рассматривались, видимо, не случайно".

То же самое и в отношении оказавшегося неожиданно для всех в зоне полета сверхзвуком истребителя Су-11, взлетевшего с аэродрома в Раменском. Комиссии были представлены данные, что он летел на высоте 10—12 километров. Но очевидцы видели его летящим очень низко в момент последнего выхода Гагарина в эфир.

Цитирую книгу "Первопроходцы вселенной".

"Среди архивных материалов есть важное подтверждение сказанному: калка с радиолокационной проводкой, на которой якобы зафиксирована трасса самолета Гагарина до 10 часов 42 минут (в 10 часов 43 минуты отметка пропала).

В своем рапорте помощник руководителя полетов сообщил следующее.

"...в 10 часов 32 минуты отметка от самолета Гагарина стала перемещаться влево по 21 зоне с курсом 220. На мои вызовы... полковник Гагарин не отвечал... Движение отметки от самолета Гагарина я наблюдал все время непрерывно, лишь было два пропадания на экране с удаления от 45 до 30 километров в разворотах".

Еще в 1968 году комиссия установила: в данном районе пролетал самолет Су-11 (бортовой номер 36) с аэродрома Раменское. В нарушение всех правил руководитель полетов не был поставлен в известность об этом. Началось расследование и сразу же натолкнулись на ряд противоречий. Так, время посадки самолета в хронометраже указывалось 11 часов 43 минуты. Но затем оно было официально опровергнуто (свалили на ошибку "стрелочника"). Уже тогда возникли сомнения и в правильности фиксации высот полета. Странно, что данное направление исследований было неожиданно приостановлено.

Прочитав воспоминания бывшего начальника Центра подготовки космонавтов генерала Н.Ф. Кузнецова, я заметил, что и он обратил внимание на некоторые из этих несоответствий.

Вопрос о том, кого вел руководитель полетов до 10 часов 43 минут 27 марта 1968 года, имеет важное значение. Был ли это самолет Гагарина или иной, неизвестный, который базировался на другом аэродроме? Выше уже приводились аргументы в пользу второй версии. Остановимся еще на одном, связанном с балансом расхода топлива, вопросе.

Установлено, что при ударе о землю подвесные баки были заполнены керосином. Анализ этого обстоятельства комиссией было уделено много внимания, хотя оно, казалось бы, не представляло особого интереса. В техническом описании самолета УТИ МиГ-15 приводится порядок забора топлива из бака, который автоматически осуществляется на самолете, чтобы по возможности стабилизировать в полете положение центра масс. Так вот, выгорание топлива подвесных баков 2x260 при двух летчиках начинается после того, как будет израсходовано 325 литров керосина. Этому условию удовлетворяет только полет продолжительностью 12 минут (чтобы совершить его, надо было затратить около 300 литров топлива). Во втором случае, при продолжительности полета более 24 минут (последняя отметка самолета на локаторе исчезла в 10 часов 43 минуты), значительная часть топлива подвесных баков была бы израсходована.

Профессор Белоцерковский рассказал мне, что ему не дали возможности опросить пилота Су-11 и даже отказались сообщить его фамилию. В аэродромных документах были обнаружены подчистки.

Версия С.М. Белоцерковского состоит в том, что Гагарин, увидев быстро сближающийся с ним самолет (Су-11 или МиГ-15), сделал резкий маневр с целью избежать столкновения. Особенности конструкции его машины "свалили" ее в штопор. Попасть в штопор он мог и из-за того, что оказался в вихревом следе Су-11. Гагарин, думая, что у него достаточный запас высоты, начал плавно (как учили) выводить ее из штопора. Ему не хватило двух секунд и двухсот метров, чтобы это выполнить.

Версия содержит вопрос пока без ответа: с каким же самолетом произошло опасное сближение. Найти ответ на него еще можно. Проще считать данную публикацию официальным запросом на сей счет в Генеральную прокуратуру.

Справедливость требует привести здесь отзыв профессора Белоцерковского о брошюре Н.Ф. Кузнецова.

"Ознакомившись по брошюре с медицинскими изысканиями начальника своего покойного мужа, Т.С. Серегина возмутилась и сообщила следующее.

"Мне было хорошо известно состояние здоровья Володи: он никогда не таился от меня. Это было бы невозможно, да и не нужно: ведь мы прожили вместе, душа в душу, 22 года. Ложь, что у него были больное сердце или желудок. Никогда он не болел, не принимал никаких лекарств, был очень дисциплинирован в жизни. Может быть, некоторые удивляло то, что он не злоупотреблял количеством еды, был "малоежкой".

Допустим, что у начальника ЦПК были основания для сомнений. Почему же он не принял меры своевременно? В конце концов, не разрешил бы планировать контрольный полет Серегина с Гагариным.

Нетрудно увидеть причины, по которым Н.Ф. Кузнецов выступил с публикацией своей версии. Во многих письмах, которые хранятся у меня, содержится целый ряд резких оценок роли бывшего начальника ЦПК в тех роковых событиях. Его обвиняют прежде всего в создании нервной обстановки перед полетом Гагарина и Серегина.

Не зря зацепил Кузнецов еще одного участника событий. Малойный Н.Т. Пушкин не сможет возразить Николаю Федоровичу. Но в письменных воспоминаниях очевидцев дается совершенно иное изложение событий. Свидетельствует полковник в отставке Михаил Николаевич Лавров, бывший заместитель командира того же авиационного полка.

"...27.03.68 я прибыл на аэродром утром и в летной столовой встретился с полковником Серегиным В.С. Мы сели завтракать за один стол, и тут я обратил внимание на то, что он чем-то возбужден и взволнован. На мой вопрос, что случилось, он сказал, что совершенно выбит из колеи разговором с начальником ЦПК... Их взаимоотношения с самого начала, мягко говоря, не сложились, трения между ними происходили довольно часто и переросли в антипатию друг к другу. Но в таком стрессовом состоянии я видел его впервые. Он заявил, что дальше таких взаимоотношений не выдержит и принимает решение подать рапорт об увольнении из Вооруженных Сил..."

Медицинский контроль Серегиным в данный день был пройден до разговора с начальником ЦПК и еще до завтрака. Однако на месте начальника ЦПК, видя состояние В.С. Серегина, необходимо было отменить полет, но этого сделано не было..."

Вызывает удивление еще одно туманное соображение Н.Ф. Кузнецова: "из-за сильного разрушения трудно было что-то утвердительно сказать по поводу системы управления, а оно, по моему мнению, явилось причиной трагедии".

Но это прямо опровергается заключением комиссии. "На деталях и агрегатах системы управления самолета отсутствуют неисправности, которые могли бы привести к отказу управления в полете".

ВЕРСИЯ ВАНГИ И ДРУГИЕ

Гагарин был необыкновенным человеком. В какой-то степени это относится к каждому космонавту, про которых Жак Ив Кусто сказал: "Из своих путешественников они вернулись, соприкоснувшись с непостижимым". Но Гагарину было от природы дано больше, чем другим. Он рос стремительно. С.П. Королев сказал о нем: "В Юре счастливо сочетаются природное мужество, аналитический ум, исключительное трудолюбие. Я думаю, что если он получит надежное образование, то мы услышим его имя среди самых громких имен наших ученых".

Анализируя многозначительные детали пути Гагарина к звездному часу, невольно начинаешь думать о некоей предназначенности его судьбы. Ощущал ли он это сам? С.М. Белоцерковский, которому я задал этот вопрос, ответил утвердительно.

Вопрос был задан не случайно. В 1988 году, будучи вместе с писателем Д. Граниным у знаменитой Ванги, я услышал от нее, что Гагарин не погиб, он взят на небо, чтобы навеки остаться героем в памяти человечества, не растратив славу в мелочах бытия. Ванга не раз повторяла, это, что подтверждает, в частности, ее племянница в книге "Ванга ясновидящая и исцеляющая". Что думает по этому поводу крупный ученый?

— Если понимать ее слова иносказательно, то это правда, — сказал он. — В авиации выдающиеся люди вообще не задерживаются. Чкалов, Бахчиванджи, Гагарин, — все выжило в 34 года. Такие вещи нельзя игнорировать.

Но нельзя и фетишизировать. Я бы сказал так: в жизни есть какие-то духовные связи, которые нами еще не познаны. Мы не раз говорили об этом с Гагариным. Он как-то произнес: "невидимые миру связи..."

Оценивая многочисленные спекуляции падких до сенсаций журналистов насчет возможного диверсии против Гагарина, С.М. Белоцерковский сказал:

— Были исследованы и такие версии, несмотря на их абсурдность. Никаких объективных подтверждений они не нашли. На обломках самолета нет никаких повреждений, кроме как от удара об землю. В районе падения не найдено каких-либо остатков ракеты, о которой так много пишут и говорят. Эта и другие подробные версии отвергнуты как бред.

В заключение хочу привести высказывание еще одного незаурядного человека — основателя нашей современной астрологии С.А. Вронского. Гибель Гагарина была для него, как для всех советских людей, от генсека до ребенка, огромным личным горем. Он сделал его астротрагедию и выяснил, что последний полет пришелся на крайне опасный "критический день", который у каждого человека бывает раз в году. В такие дни надо вообще не выходить из дома. Но Гагарин, как и 99,999% людей на Земле, своих критических дней не знал.

Ю. ИЗЮМОВ