

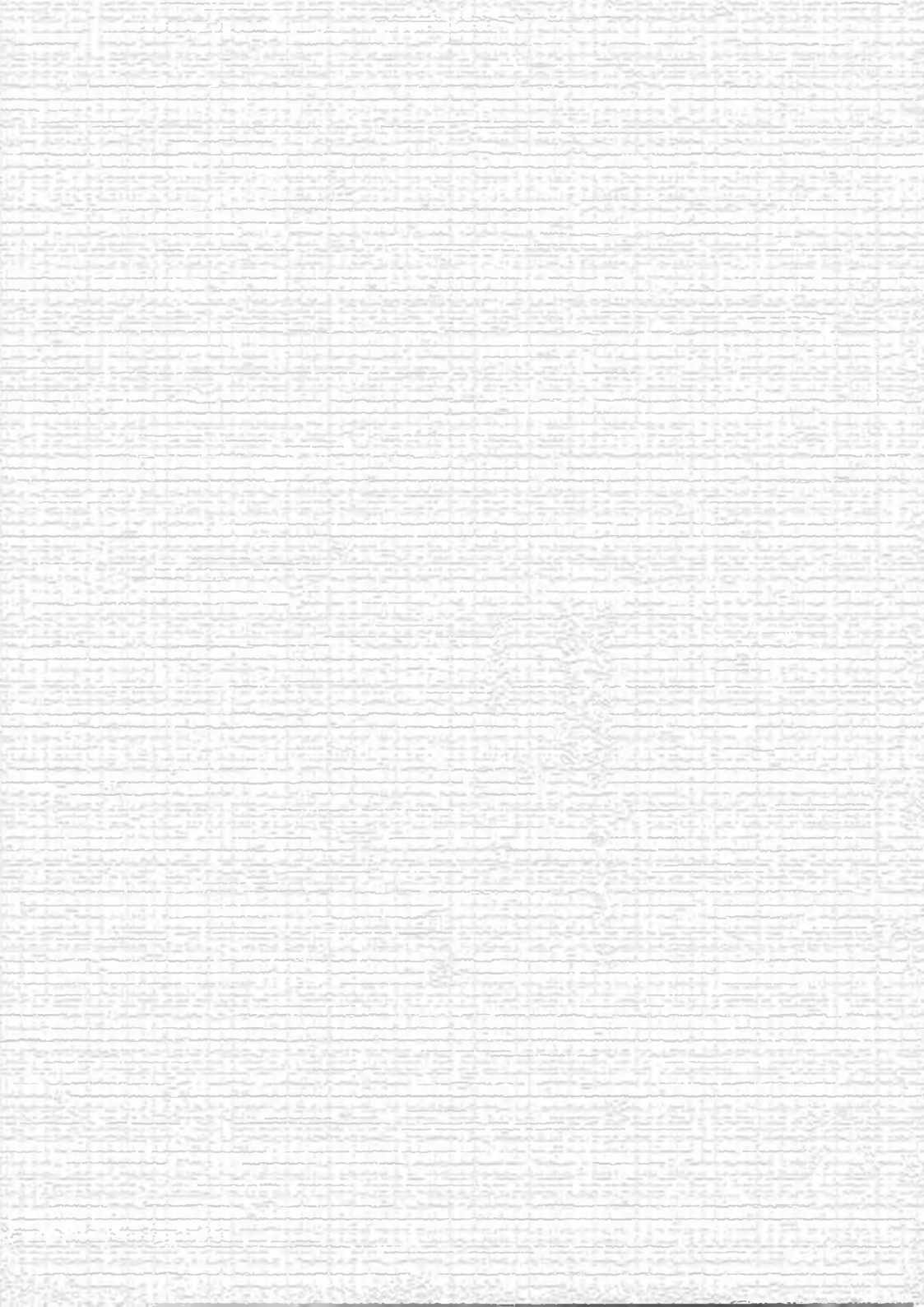
Сергей Чебаненко



Тайна гибели

Юрия Гагарина







Издательство Ч.С.В.

«S.V.Chaser»



ПАНДА

*Серия научной
и научно-популярной
литературы*

Сергей Чебаненко

**Тайна гибели
Юрия Гагарина**

УДК 82.312.9(477.61)-35
ББК 84(4Укр)7-Гагарин
Ч-35

Редактор Стрельников В.А.
Художник-оформитель Чекмаев К.Г.

Чебаненко С.

Ч 35 Тайна гибели Юрия Гагарина / Сергей Чебаненко;
художник-оформитель К.Г.Чекмаев. – Киев: «S.V.Chaser», 2021.
352 с.
ISBN 978-966-97718-0-3

Более половины века отделяет нас от рокового дня **27 марта 1968** года – дня, когда в лесу недалеко от города Киржача трагически оборвались жизни Первого космонавта планеты Земля Юрия Алексеевича Гагарина и заслуженного летчика-испытателя Владимира Сергеевича Серегина. Тогда, по горячим следам было проведено расследование катастрофы самолета УТИМИГ-15, на котором ушли в свой последний полет Юрий Гагарин и Владимир Серегин. Но и сегодня остается еще множество вопросов, на которые так и не дало ответов официальное расследование происшедшей трагедии. Не смогли дать ответы на эти вопросы и другие выдвинутые позднее версии гибели Гагарина и Серегина.

Автор книги дает свою интерпретацию происходивших событий и предлагает оригинальную версию случившейся свыше пятидесяти лет назад трагедии.

УДК 82.312.9(477.61)-35
ББК 84(4Укр)7-Гагарин

ISBN 978-966-97718-0-3

© Чебаненко С., 2021

Введение

Юрий Алексеевич Гагарин...

Кем он был для нас?

Говорят, что первый космонавт планеты Земля был символом эпохи. Утверждение банальное и настолько затертое в различных публикациях о Юрии Алексеевиче, что давно уже стало неким пропагандистским и литературным штампом.

И, тем не менее, это утверждение абсолютно верное.

Гагарин действительно был символом Великой Эпохи Свершений в истории как страны под названием Советский Союз, так и всего человечества.

Что это была за эпоха?

Это была эпоха, которая пришла после окончания Второй мировой войны, когда общими усилиями всего человечества были уничтожены кровавые политические режимы, убившие десятки миллионов людей, принесшие беды и страдания многим народам, сломавшие миллиарды человеческих судеб. Тогда, ранней осенью 1945 года казалось, что войн больше никогда не будет, что мир и счастье – это навсегда.

Это была эпоха, в которой рухнула тирания, загнавшая сотни тысяч людей в лагеря и исковеркавшая миллионы жизней. Тогда, в середине 50-х, казалось, что больше никогда это не повторится, что справедливость теперь восторжествовала навсегда.

Это была эпоха, в которую гениальный писатель и ученый Иван Ефремов опубликовал роман «Туманность Андромеды» - о мире счастья, радости и неуклонного прогресса для всего человечества. Этот посыл подхватили братья Аркадий и Борис Стругацкие,

явившие миру свой вариант счастливого будущего – прекрасный Полдень XXII века. Его поддержал всей мощью писательского таланта Георгий Мартынов, рассказавший о светлом и радостном обществе планеты Каллисто – чужом, в иной планетной системе, но все-таки человеческом, ибо его обитатели тоже были людьми – примером для всех землян. В чудесном мире ближайшем – да, буквально, завтра! – будущем твердой рукой вел сквозь туманы атмосферы Юпитера корабль «Тахмасиб» капитан Алексей Быков, штурмовали Планету Бурь космонавты из книги Александра Казанцева, высаживалась на рыжие пески Марса четверка звездоплавателей под командованием Сергея Камова.

Сказки, фантастика? Да, фантастика... Но именно в эту эпоху фантастика вдруг приблизилась вплотную - в осеннюю ночь с 4 на 5 октября 1957 года, когда весь земной шар был потрясен летевшими из космического пространства сигналами «бип-бип-бип», и миллионы людей, запрокинув головы, всматривались в черноту небес, ища взглядами маленькую рукотворную звездочку Первого Искусственного Спутника Земли, расчерчивающую твердь небес от горизонта к горизонту.

В эту эпоху рушились казавшиеся незыблемо-вечными колониальные империи, обретали свободу и независимость десятки стран и народов, формировались новые принципы отношения между разными обществами, а в конечном итоге, и между людьми.

И вот в этот мир общечеловеческих перемен однажды апрельским утром 1961 года ворвался торжественный голос радиодиктора Левитана:

- Говорит Москва! Говорит Москва! Работают все радиостанции Советского Союза! Московское время – десять часов две минуты. Передаем сообщение ТАСС «О первом в мире полете человека в космическое пространство». 12 апреля 1961 года в Советском Союзе выведен на орбиту вокруг Земли первый в мире космический корабль-спутник «Восток» с человеком на борту. Пилотом-космонавтом космического корабля-

Тайна гибели Юрия Гагарина

спутника «Восток» является гражданин Союза Советских Социалистических Республик летчик майор Гагарин Юрий Алексеевич!

...А потом была невиданная по своей торжественности встреча Юрия Гагарина в Москве, митинг на Красной площади, вручение первому космонавту планеты государственных наград в Кремле.

И в этот же день, выступая с речью на Красной площади, Никита Сергеевич Хрущев очень точно определил место Юрия Алексеевича Гагарина в советской идеологическо-пропагандистской системе: человек-символ. Символ грядущего торжества коммунистических идей во всем мире. Символ грядущей победы социализма над капитализмом. От символа уже перебрасывался идеологический «мостик» к решению насущных задач – догнать и перегнать Америку, развивать промышленность и сельское хозяйство, выполнить семилетний план:

«Завоевание нами космоса - это замечательная веха в развитии человечества. В этой победе - новое торжество ленинских идей, подтверждение правильности марксистско-ленинского учения. В этой победе человеческого гения воплотились и нашли свое наглядное выражение славные результаты всего того, чего достигли народы Советского Союза в условиях, которые создала Октябрьская социалистическая революция. Этот подвиг знаменует новый взлет нашей страны в ее поступательном движении вперед, к коммунизму.

...Задачи создания прочной материально-технической базы коммунизма, намеченные XXI съездом Коммунистической партии, - грандиозные задачи. Они имеют огромное историческое значение. Выполнением семилетнего плана и достижением в результате нового подъема всей нашей экономики, науки и техники мы обеспечим такие условия, когда превзойдем уровень экономики самой развитой капиталистической страны -

Тайна гибели Юрия Гагарина

Соединенных Штатов Америки и умножим свои преимущества в развитии науки и техники.

Выполнение семилетнего плана приблизит нас тому, что мы переступим высший рубеж достижений капиталистического мира и вырвемся, как мы вырвались сейчас в космос, вперед в развитии всей нашей экономики, в удовлетворении запросов народа. Материальные и культурные потребности советских людей будут удовлетворяться полнее, чем это могут обеспечить самые развитые страны капиталистического мира».

Символом всех этих высоких стремлений теперь становился Юрий Гагарин. И этот символ начал работать. Его посылали в зарубежные поездки – как живое доказательство преимущества социализма над капитализмом. Его использовали для пропагандистских поездок по Советскому Союзу – как доказательство торжества идей коммунизма.

А сам человек, сам Юрий Алексеевич Гагарин как личность, советское партийное руководство совершенно не интересовал. Идеологический «предмет» должен был всегда знать свое место. От Гагарина требовалось одно – быть шестеренкой в большом идеологическо-пропагандистском механизме советских государственных часов. Упоенным, укормленным, довольным жизнью механизмом – живой куклой в театре социалистического государства.

Даже после гибели в авиационной катастрофе имя Юрия Гагарина продолжало служить коммунистической идеологии. Валентин Алексеевич Гагарин в книге «Мой брат – Юрий» вспоминал:

«В последний, кажется, мартовский день 1973 года вернулся я из поездки. Невеселое совершил путешествие: сперва на владимирской земле побывал, на месте гибели брата, оттуда мать проводил до дому. А в Рязани, подгоняемый желанием забыться, заглушить в себе тоску, заторопился я на работу, в цех родного завода.

Тайна гибели Юрия Гагарина

В проходной мое внимание привлекла «молния». Все в ней было необычно: и яркие краски, и многочисленные знаки восклицания, и - главное! - крупно выписанные фамилии. «Молния» сообщала, что в марте месячный заработок слесарей-сборщиков Гагарина, Серегина и Комарова составил 1000 (тысячу!) рублей и что вся, до единой копейки, сумма эта переведена на текущий счет № 170039 Советского фонда мира...

Не сразу осмыслил я содержание листовки. Читал, перечитывал текст, пока не озарило, что никаких совпадений быть не может, что - хотя и инициалы не указаны - это о них, о Юре и его товарищах идет речь.

И все же какие-то сомнения одолевали меня, и тогда я пошел в партком. Там показали мне официальный документ - приказ № 360 по Рязанскому радиозаводу:

«...Поддерживая патриотический почин коллектива цеха № 8 и на основании решения общего собрания цеха, приказываю:

§ 1. Зачислить в списки личного состава цеха № 8 слесарями-сборщиками Юрия Алексеевича Гагарина и Владимира Сергеевича Серегина.

§ 2. Бухгалтерии начисленную по нарядам на имя Ю. А. Гагарина и В. С. Серегина зарплату перечислять ежемесячно в Рязанское отделение Госбанка СССР на текущий счет № 170039...»

В третьем параграфе приказа выражалась уверенность, что почин поддержат другие цехи и службы. Подписано директором.

Другим приказом в коллектив другого цеха, тоже слесарем-сборщиком, зачислялся космонавт Владимир Михайлович Комаров» [0.1].

Правда, с годами, особенно после трагической гибели Юрия Алексеевича, Гагарин как символ прогресса и социализма стал постепенно меркнуть. В зарубежье этот процесс начался еще в конце 60-х. Лев Данилкин отмечал в книге «Юрий Гагарин»:

«В августе 1968 года, через полгода после гибели Гагарина, А.А.Леонов приехал в Вену на Конференцию

ООН, посвященную проблемам использования внешнего космоса. В ходе своего выступления космонавт предложил переименовать лунный Океан Бурь в Океан Гагарина - в честь советского космонавта, ставшего первым человеком в космосе. «Этот человек заслуживает такого подношения с нашей стороны». Позже, на пресс-конференции, Леонов уточнил, что Океан Бурь очень подходит для этого случая - хотя бы потому, что первая советская мягкая посадка на Луне произошла именно там. Гагарин, сказал он, помогал планировать полет летательного аппарата. Одновременно Леонов предложил, чтобы лунный кратер, где произошла первая мягкая посадка американцев, был переименован в честь троих погибших в ходе подготовки полета «Аполлона» на Луну американских космонавтов - Вирджила Гриссома, Эдварда Уайта и Роджера Чаффи. «Это будет не более чем справедливость», - сказал Леонов.

Американцы поступили так, как и подобает нации, находящейся в состоянии войны - хотя бы и всего лишь холодной. Да, сказали они, им «симпатична» идея назвать на Луне что-нибудь в честь Гагарина, однако относительно Океана Бурь дать такое обещание они отказались. Разумеется, Фредерик Зайц, президент Национальной Академии наук, сказал, что он «уверен, что какая-нибудь важная вещь будет названа в честь Гагарина». Тут же возникло замешательство относительно того, какой именно международный орган отвечает за наименование мест на Луне. Леонов предложил, чтобы вопросами переименования занималась Комиссия по селенографии, которая, очень кстати, планировала собраться в Москве через два месяца. Зайц парировал тем, что полномочный орган и так существует - Комитет по лунной номенклатуре, входящий в Международный астрономический союз. Несмотря на большое количество поступающих предложений, график у членов комитета чрезвычайно плотный, и собираться ранее 1970 года они не планировали. Кончилось тем, что в честь Гагарина

Тайна гибели Юрия Гагарина

назвали никакой не океан, а всего лишь кратер на обратной стороне Луны. Диаметр 274 километра, но по сути - дыра дырой; не слишком-то впечатляет» [0.2].

Но, может быть, это и к лучшему, что идеологическо-пропагандистская составляющая в образе Юрия Алексеевича Гагарина стала со временем меркнуть почти до полного ее угасания? Ведь это только подчеркивает тот факт, что Гагарин вовсе не элемент коммунистической или патриотической идеологии. У него совсем другое место в истории – он был, есть и навсегда останется первым человеком, который полетел в космос и открыл Вселенную для освоения ее человечеством.

Именно из осознания места Юрия Алексеевича Гагарина в истории человечества и возникает совершенно логичный вопрос: как же этот человек мог уйти из жизни так рано? Что на самом деле произошло в небе над Киржачем в тот мартовский день 1968 года?

В этой книге мы постараемся еще раз остановиться на версиях гибели космонавта Юрия Гагарина и летчика Владимира Серегина – этих версий и по прошествии свыше полувека после трагедии весной 1968 года существует великое множество. И попробуем добавить несколько новых штрихов в общую картину гибели первого космонавта планеты Земля.

1. Юрий Гагарин: человек и космонавт

Когда читаешь биографию Юрия Алексеевича Гагарина, ловишь себя на мысли, что он идеально подходил для того, чтобы стать первым советским космонавтом – сыном Коммунистической партии Советского Союза и всего советского народа.

Родился Юрий Гагарин и не в столице, и не в сельской глубинке, ни где-нибудь на северном побережье России, в Сибири или на Дальнем Востоке. Будущий первый космонавт Земли начал жизнь 9 марта 1934 года в селе Клушино Гжатского района Западной (с 27 января 1937 года - Смоленской) области РСФСР. Фактическое же место рождения Юрия Алексеевича - роддом в городе Гжатске.

Национальность у Гагарина тоже самая подходящая для первого советского космонавта – русский, не из многочисленных национальных меньшинств. Дружба братских народов СССР – это, конечно, хорошо. Но когда в космос летит представитель коренной национальности, наибольшей по численности среди других народов Советского Союза, – это еще лучше.

Вот с происхождением у Гагарина вроде бы не совсем хорошо: родился в селе, а значит, - не из пролетариев, а из крестьян. Отец его, Алексей Иванович Гагарин, был сельским плотником, а мать, Анна Тимофеевна (в девичестве – Матвеева), работала на молочно-товарной ферме. Но если копнуть чуть глубже, всего на одно поколение, выясняется, что Юрий Гагарин по материнской линии самый что ни на есть стопроцентный пролетарий. Его дед, Тимофей Матвеевич Матвеев, трудился на Путиловском заводе в Санкт-Петербурге, работал сверловщиком. Жил Тимофей Матвеевич в Автове, на Богомоловской улице. И, говорят,

Тайна гибели Юрия Гагарина

даже революционной работой занимался. Правда, в партии большевиков не состоял, равно как и в других партиях.

Детство Юрия было сельским, и прошло в деревне Клушино.

Маленькое «черное пятнышко» в биографии Юрия Гагарина – то, что он во время Великой Отечественной войны оказался на оккупированной немецко-фашистскими захватчиками территории. Но тут уж ничего не поделаешь, мальчишке в 41-м году шел только восьмой год. В сентябре Юра поступил в 1-й класс средней школы села Клушино. Но уже 12 октября его деревню захватили рвавшие к Москве гитлеровские войска. Семью Гагариных фашистские вояки просто выгнали на улицу, а в их доме оборудовали мастерскую. Чтобы где-то жить, Гагарины выкопали землянку, обустроили ее и даже выложили в ней печку. Жили в оккупации кое-как, впроголодь. Отца гитлеровцы часто привлекали к принудительным работам. В начале 1943 года фашисты угнали старшего брата Валентина и сестру Зою в Германию. Только через полтора года, 9 апреля 1943 года, деревню Клушино освободила Красная армия. Юрий Гагарин вскоре возобновил учебу в школе. Такой же типичной была биография и у многих мальчишек и девчонок военной поры.

В конце мая 1945 года семья Гагариных переезжает в город Гжатск. Юра продолжает учебу, и в мае 1949 года заканчивает шестой класс Гжатской средней школы.

Родители уговаривают его получить семилетнее образование в Гжатске, но юный Гагарин решил выбрать самостоятельный путь – в сентябре 1949 года он поступает в Люберецкое ремесленное училище № 10. Казалось бы, дорога выбрана, можно сосредоточиться на получении рабочей специальности, но Юрий жаждет продолжить и обычную учебу. Поэтому поступает еще в вечернюю школу рабочей молодежи – похвально для молодого советского парнишки. Школу он окончит в мае 1951 года, а в июне того же года с отличием завершит

Тайна гибели Юрия Гагарина

учебу и в ремесленном училище по специальности формовщик-литейщик.

И снова рабочему пареньку хочется учиться дальше. Ему идут навстречу, и Московское областное управление трудовых резервов направляет Юрия Гагарина на учебу в Саратовский индустриальный техникум.

В августе 1951 года Юрий успешно сдает экзамены в техникуме на литейное отделение. Учится успешно, а помимо учебы занимается еще и спортом, становится секретарем ДСО «Трудовые резервы».

Казалось бы, вот теперь уже пора успокоиться, тропинка в жизни выбрана на многие годы вперед. Но Гагарина зовет небо, он хочет летать на самолетах. 25 октября 1954 года Юрий записывается в Саратовский аэроклуб ДОСААФ СССР.

В 1955 году Юрий Гагарин окончил с отличием учебу в Саратовском индустриальном техникуме по специальности «Литейное производство». И в том же году он впервые самостоятельно поднял в небо самолет Як-18. За время занятий в аэроклубе Юрий Гагарин выполнил 196 полётов и налетал 42 часа 23 минуты. Кроме того, 14 марта 1955 года он совершил свой первый прыжок с парашютом с высоты 800 метров.

В октябре 1955 года Юрий Гагарин был призван в Советскую армию и направлен в Чкаловское (в настоящее время – город Оренбург) 1-е военное авиационное училище лётчиков имени К.Е.Ворошилова. В учебе Гагарин по всем дисциплинам имел самые высокие баллы. Летал на самолетах Як-18 и МиГ-15бис. 25 октября 1957 года Юрий окончил училище с отличием по истребительному профилю. Государственные экзамены по теоретическим курсам курсант Гагарин сдал на «отлично». Чем не пример для молодежи Советского Союза: простой мальчишка-рабочий получил образование техника, а потом выучился на военного летчика?

Тайна гибели Юрия Гагарина

Теперь дорога Гагарина лежит на северо-запад. С 29 декабря 1957 года он служит в поселке Луостари-Новое (Мурманская область) в 769-м истребительном авиационном полку 122-й истребительной авиационной дивизии ВВС Северного флота. Летает на самолетах МиГ-15бис. К октябрю 1959 года налет Юрия Гагарина в общей сложности составил 265 часов. 24 октября 1959 года Юрий был представлен на должность старшего летчика. Ему присваивается квалификация «Военный лётчик 3-го класса» и очередное воинское звание старший лейтенант.

Кстати, именно здесь, на Северном флоте, Юрий Гагарин познакомился со своим будущим коллегой по отряду космонавтов Георгием Шониным, который в те годы служил в соседнем полку, был морским летчиком. Знакомство двух будущих покорителей Вселенной состоялось на спортивной площадке. Георгий Шонин так описывал свою первую встречу с Юрием Гагариным:

«В день открытия спортивного сезона в гарнизоне Миша Андрейченко (друг Георгия Шонина еще по Одесской летной спецшколе – С.Ч.) в роли капитана баскетбольной команды, ставя передо мной задачу на игру, сказал:

- Забудь обо всем и держи вот того маленького! - и кивком головы указал на самого низкорослого игрока из команды наших соперников. - Ростом он, правда, подкачал, но шустрый и верткий. Да и глаз у него верный. Ты с ним не заскучаешь.

После игры я подошел к своему подопечному. Мне понравилось, что во время игры он не обращал внимания на мои граничащие с фолом попытки задержать его, самого результативного нападающего.

- Доставил ты мне хлопот, парень! Давай познакомимся. Георгий! Проще - Жора.

- А я уже слышал про тебя. Ты балтиец! Гагарин моя фамилия. Юрий Гагарин. А насчет игры учти: я сегодня не в лучшей своей форме. Вот встретимся в следующий раз - тогда держись, пехота! - и заулыбался белозубой улыбкой».

Тайна гибели Юрия Гагарина

Потом, уже после космических полетов Гагарина и Шонина, сослуживцы Юрия и Георгия будут очень гордиться тем, что их небольшой поселок «делегирует во Вселенную» сразу двух своих «жителей». В конце 60-х годов среди летчиков Луостари будет в ходу шутка:

«У армянского радио спрашивают: «Какова площадь поселка Луостари?»

Радио отвечает: «Десять процентов от территории Советского Союза».

«Почему?!»

«Потому, что набор в отряд космонавтов проходил равномерно со всей территории СССР. А среди двадцати советских космонавтов – двое из Луостари».

Кстати, недалеко от гарнизона Луостари в поселке Килп-Ярв служил морским летчиком еще один будущий кандидат в космонавты – Иван Аникеев. Хотя Шонин, Гагарин и Аникеев служили в разных полках, но иногда их служебные дорожки пересекались. Впервые это случилось ранней осенью 1959 года. Проводились очередные авиационные и морские учения. Выполнявшие часть летной программы самолеты один за другим садились для дозаправки на аэродром гарнизона Килп-Ярв на Кольском полуострове. Погода внезапно резко испортилась. Подул сильный северный ветер, облачность выросла до 8-10 баллов. Нижний край облачности проходил где-то в пределах 300-400 метров. Периодически срывался мелкий противный дождь. Из-за ухудшения погоды самолеты из разных частей стали садиться на аэродром Килп-Ярв. Их дозаправили топливом, но долго не выпускали в воздух. Летчикам разрешили покинуть самолеты и отдохнуть в инженерном домике около аэродрома. Здесь, на отдыхе, впервые и встретились вместе три будущих кандидата в космонавты – Юрий Гагарин, Георгий Шонин и Иван Аникеев. Но, разумеется, ни один из троих тогда и предположить не мог, что всего через полгода они станут слушателями в самом первом отряде советских космонавтов...

Как раз в это время США начали работы по созданию спутников военной разведки. Разумеется, СССР должен дать адекватный ответ на «американский вызов». Таким адекватным ответом могло быть только создание собственных разведывательных спутников. В конце 50-х годов готовилось специальное постановление Советского правительства о начале финансирования работ по созданию таких спутников-разведчиков.

И тут Сергей Павлович Королев, – главный конструктор ОКБ-1, которому и планировалось поручить работу по созданию военных спутников, – делает замечательный по своей тонкости политический ход. Он просит председателя государственного комитета по оборонной технике Константина Николаевича Руднева и вице-президента академии наук СССР Мстислава Всеволодовича Келдыша включить дополнительно всего несколько слов в проект постановления Советского правительства. После фраз о создании советского спутника-разведчика следует добавить: «...и полета пилотируемых космических кораблей-спутников». Предложение Королева Келдышем и Рудневым принимается. Чуть позже принимается и постановление правительства. Всего одной фразой Королев фактически делает достаточно консервативное «военное лобби» из Министерства обороны СССР своими союзниками в подготовке первых пилотируемых полетов: «Хотите спутник-фоторазведчик? Он будет! А пилотируемый корабль – это всего лишь один из этапов создания такого спутника!»

Практически параллельно, в 1958 году, в Институте авиационной медицины были начаты работы по двум научным темам, связанным с подготовкой космических рейсов. Тема 5827 предусматривала методологическую подготовку и последующее проведение отбора человека для участия в космическом полете. А тема 5828 была полностью посвящена созданию системы подготовки человека к первому полету в космос. Научным руководителем обоих тем был назначен Владимир

Тайна гибели Юрия Гагарина

Иванович Яздовский, ответственным исполнителем стал Николай Николаевич Гуровский.

Сразу же встал вопрос: кого отбирать для первых полетов в космос? Кто лучше сможет справиться с поставленной задачей – облететь Землю на космическом корабле-спутнике? Врачи, ученые, инженеры?

- Для космического полета, - авторитетно сказал на одном из совещаний в Академии Наук СССР Сергей Павлович Королев весной 1959 года, - лучше всего подготовлены летчики реактивной авиации. И в первую очередь – летчики-истребители. Летчик-истребитель – это настоящий универсальный специалист. Он одновременно пилот и штурман, инженер и связист. На первом этапе космических исследований наши корабли будут одноместными. С учетом этого фактора летчики реактивной истребительной авиации тоже лучший вариант для выбора будущих космонавтов – они летают в стратосфере на одноместных скоростных самолетах и в одиночку приучены выполнять сложнейшие полетные задания.

Не замедлили появиться и правительственные решения о наборе в будущий отряд советских космонавтов. В соответствии с принятыми Постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР №22-10СС «О медицинском отборе кандидатов в космонавты» от 5 января 1959 года и №569-264 «О подготовке человека к космическим полетам» от 22 мая 1959 года в авиационных частях страны начался отбор будущих кандидатов в космонавты.

В официальных медицинских документах отбор кандидатов в космонавты именовался «Темой № 6». В Институте авиационной медицины под руководством полковника медицинской службы Е.А.Карпова была создана специальная группа, в которую вошли О.Г.Газенко, А.М.Генин, Н.Н.Гуровский, В.И.Яздовский и др.

В первый отряд советских космонавтов требовались опытные и профессионально

перспективные летчики-истребители реактивной авиации. Они должны были обладать отменным здоровьем, психологической устойчивостью и невысоким ростом.

- Рост кандидатов в космонавты должен быть не выше ста семидесяти сантиметров, вес – не более семидесяти килограммов, возраст – примерно от двадцати пяти до тридцати лет, - четко сформулировал критерии отбора Сергей Павлович Королев на совещании отъезжающих медицинских групп, которое состоялось у заместителя командующего ВВС Ф.А.Агальцова.

- Сколько человек в отряд космонавтов мы должны отобрать? – спросил кто-то из медицинских экспертов. – Американцы готовят к полетам на космическом корабле «Меркурий» семерых астронавтов...

- Вы должны отобрать больше, - жестко ответил Королев. – Потому что летать в космос мы будем чаще, чем американцы.

Непосредственно сам отбор кандидатов в космонавты начался в августе 1959 года. По всей стране в авиационные гарнизоны разъехались специальные отборочные группы.

Вспоминает сотрудник Института авиационной и космической медицины Павел Васильевич Буянов:

«Это действительно был первый опыт отбора кандидатов в космонавты. До этого, такой системы не существовало. Всю организационную работу возглавил наш институт - в/ч 64688 (7-й Государственный научно-исследовательский испытательный институт авиационной и космической медицины Военно-воздушных сил – С.Ч.).

Как помню, в конце мая 1959 года нас несколько человек вызвали на совещание, где впервые было объявлено о том, что необходимо приступить к отбору кандидатов в космонавты. Генерал-лейтенант медицинской службы Волынкин Ю.М. объявил о создании комиссионных групп, каждая из которых состояла из двух человек. Таких групп создано не более

4-5. Мне, как представителю в/ч 64688, ответственного за первичный отбор, и представителю штаба ВВС ВМФ подполковнику медслужбы Пчелкину Александру Петровичу (я тогда тоже носил звание подполковника медицинской службы) был поручен отбор кандидатов в истребительных частях ВВС европейских флотов. В течение июня-июля 1959 года мы побывали в гарнизонах истребительной авиации Северного, Черноморского и Балтийского флотов. Нам дали командировочные удостоверения и документ, обязывающий командование флотов оказывать нам необходимое содействие.

Мы должны были отобрать кандидатов не только по медицинским показаниям, а с учетом профессиональной подготовки, морально-политических качеств, психологических особенностей отбираемых.

Мы с А.П.Пчелкиным разработали для выполнения этой задачи четкий план. После доклада командиру части (соединения) о цели нашей командировки, мы по данным медицинских документов (медицинской книжки) проводили предварительный ориентировочный отбор по состоянию здоровья и роста-весовых показателей (нам дали данные по максимальному росту и весу и возможных отклонениях). После этого, отобранные кандидаты нами обсуждались с командированием и политработником, в которых нам предоставлялась подробная характеристика профессиональной работы, моральных качеств, особенностей характера, в частности коммуникабельность этих лиц, вредные привычки и пр.

При отрицательной или неопределенной оценке указанных качеств, отобранные по медицинским книжкам летчики, отбраковывались.

Только после этого, отобранные нами лица вызывались для предварительных переговоров и врачебного (терапевтического) обследования, вернее, врачебного осмотра терапевтом (мною).

Этот первый контакт с летчиками позволял уточнить наши впечатления и оценить возможности отобранных нами кандидатов.

После этого, подготовленный нами список кандидатов мы обговаривали и согласовывали с командованием, а затем с каждым из отобранных состоялся заключительный разговор о цели отбора, характера предстоящей работы. Выявляли реакцию летчика на наше предложение. При согласии летчика с нашим предложением (кстати, подавляющее большинство летчиков выражало согласие на новую работу) мы предлагали обговорить предложение с супругой, домашними, подумать и дать ответ на следующий день. Чаще всего летчики давали согласие при этом разговоре и не откладывали до следующего дня.

Летчикам, отобранным нами и согласившимся на предстоящую работу, сообщалось также, что предстоит тщательный медицинский и психологический отбор в Москве на базе ЦНИАГ (Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь – С.Ч.).»

Военный гарнизон в Луостари тоже попал в поле зрения отборочной комиссии. И не случайно. Здесь служили люди, которые уже в определенном мере прошли через сито отбора суровыми условиями Заполярья. Этот факт несколько облегчал работу прибывшей в гарнизон отборочной группы.

В своей книге «Самые первые» Георгий Шонин вспоминал об этом отборе:

«Меня спросили, как бы я отнесся к предложению летать на более современных типах самолетов?

- Конечно, хочу! - отвечаю.

- Ну а если речь пойдет о принципиально новом типе летательного аппарата?

Я сразу сник. Тогда создавалось много вертолетных частей, и, конечно, туда нужны были летчики. Такая уж судьба вертолета: с начала своего становления среди нашего брата он не пользовался особой популярностью, и к этому воздушному «работяге» пилоты относились с большой настороженностью и недоверием. Не та скорость, не те высоты... Мотылек, да и только.

Тайна гибели Юрия Гагарина

- Я летчик - истребитель, - говорю. - Я специально выбрал училище, где учат летать на реактивных, а не...

- Да нет! Вы не так поняли, - успокоили меня. - Речь идет о дальних полетах на ракетах вокруг Земли.

Несмотря на то, что уже тогда в космическом пространстве находился не один спутник, полеты человека в космос все еще находились в сфере фантастики. Даже среди нашей летающей братии о них всерьез не говорили.

- Вокруг Земли? - с сомнением переспросил я и, здесь же поняв, в чем дело, с поспешностью добавил:

- Согласен.

- Не ощущается твердости.

- Как не ощущается? - вскинулся я. - Вокруг Земли согласен лететь на чем угодно. Даже в ступе Бабы Яги и то рискнул бы попробовать. Но только чтобы ступа эта была сегодня, ну если не сегодня, так завтра. Долго не летать я не смогу. Я летчик.

- Об этом можете не беспокоиться. Полет человека в космос, несмотря на все ваши сомнения, не за горами. Но вам следует пройти еще очень серьезное медицинское обследование в Москве. Можете «споткнуться» на этом испытании, и все ваши усилия окажутся бесплодными. Это вас не тревожит?

Вопрос прозвучало предостерегающе. В нем ощущалась вся серьезность нашего разговора. Он подводил итог, требовал от меня вдумчивости и отчета перед самим собой. Перед будущей работой.

- Я согласен!

- В таком случае ждите вызова в Москву. Желаем удачи!»

Видимо, примерно в том же ключе шел разговор и между медиками и Юрием Гагариным.

Сотрудник Института авиационной и космической медицины П.В.Буянов несколько уточняет и дополняет воспоминания Георгия Шонина:

«Г.С.Шонин достаточно точно описывает проведенный нами первичный отбор (с точки зрения

впечатлений кандидата). Правда, есть и маленькая неточность, когда он пишет о том, что когда он вошел в комнату, там сидели два пожилых человека, оба подполковника - медика в форме. В морской форме был один из нас - А.П.Пчелкин, а я в общевойсковой форме. С удивлением я прочитал, что мы были пожилыми, тогда как мне в то время шел 41-й год, а Пчелкину, вероятно, 45-й. Хотя в этом ничего удивительного нет, так как возрастную оценку давал нам 22-летний человек.

...На трех флотах нами было отобрано более 20 человек кандидатов, и списки первично отобранных летчиков были представлены в Штаб ВВС ВМФ и главному врачу ВВС (через командование в/ч 64688).

В сформированную группу первых космонавтов из нами отобранных вошли 4 человека:

Юрий Алексеевич Гагарин,
Павел Иванович Беляев,
Георгий Степанович Шонин,
Иван Николаевич Аникеев.

Так что, в шутку можно сказать, что мы с А.П.Пчелкиным являлись «крестными отцами» этих космонавтов».

Ожидание вызова в Москву еще более сблизило Юрия Гагарина и Георгия Шонина. Через четверть века Георгий Шонин напишет в своих воспоминаниях:

«Встречались мы с Гагариным в ту пору редко, и в основном по дороге на аэродром, в Доме культуры, на стадионе или лыжне. «Привет!» – «Здорово!» – «Как дела?» – «Нормально». – «Ну, будь!» – «Буду». И шли дальше своей дорогой.

Все резко изменилось с того памятного осеннего дня, когда мы с Юрой оказались в числе шести отобранных на медицинскую комиссию в Москву для новой, неясной нам и от этого еще более заманчивой предстоящей работы.

Дружба наша окрепла в ожидании скорого и окончательного вызова к новому месту службы. В то время мы стали друг для друга единственными

Тайна гибели Юрия Гагарина

собеседниками и советчиками, ведь разговаривать о будущей работе даже с друзьями нам не рекомендовалось».

Не прошло и месяца, как отобранных летчиков из Луостари – Владимира Вязовкина, Юрия Гагарина, Георгия Шонина и еще трех других - стали по очереди вызывать на обещанное медицинское обследование. Первым в Москву уехал старший лейтенант Юрий Гагарин.

Юрий прибыл в Центральный военный научно-исследовательский авиационный госпиталь, где в составе группы из трех десятков человек ему предстояло пройти углубленное медицинское обследование.

Обследование и в самом деле оказалось очень серьезным. Помимо обычных анализов и проверок – взятия проб крови, снятия кардиограммы и прохождения рентгена – кандидатов в космонавты подвергали невиданным испытаниям: ставили вниз головой и при этом измеряли давление, поочередно опускали то в холодную, то в горячую воду, что-то капали под веки, подвергали акустическим воздействиям: грохот, визг, шум, свист.

Молодым летчикам уже в первый день тестирования стало ясно, что многих из них отсеют по медицинским показателям не только от будущей космической работы, о которой у всех было смутное представление, но и от летной работы вообще, а некоторых даже спишут вчистую. Поэтому некоторые военные авиаторы решили не рисковать летной карьерой, собрали вещи и уехали сразу, уже на второй или третий день обследования. Но Юрий Гагарин остался. Ему не хотелось отступать на полпути. В течение трех недель он выдержал все испытания и успешно прошел все стадии медицинского обследования.

Вспоминает Ирина Павловна Пономарева - ведущий научный сотрудник Государственного научного центра Российской Федерации «Институт медико-биологических проблем». В 1959 году она участвовала в отборе будущих космонавтов:

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Начальник Центра подготовки космонавтов Евгений Анатольевич Карпов приносил по утрам из секретного отдела толстые пронумерованные, прошитые и опечатанные тетради, и мы карандашами разного цвета отмечали тех из кандидатов, которые соответствовали следующим антропометрическим параметрам: рост до 170 см, вес до 70-72 кг и возраст до 30 лет. Позже были сделаны некоторые исключения по возрасту (для В.М.Комарова и П.И.Беляева) и росту (для Г.С.Шонина)».

Теперь, с позиций сегодняшнего дня, можно с уверенностью говорить, что требования по медицинским показателям при отборе в первый отряд космонавтов были явно завышенными. Но тех людей, которые отбирали первых космонавтов можно понять. Во-первых, никто не знал, как поведет себя человеческий организм в космосе. Во-вторых, предстоял испытательный полет на совершенно новой технике. Для успеха предстоящего дела требовалась абсолютная надежность всех его составляющих, в том числе и человека-пилота. Поэтому и «зверствовали» медики осенью 1959 года, отбирая кандидатов на первые космические полеты, беспощадно отсеивая молодых авиаторов при любых нестандартных параметрах здоровья. Гагарин все-таки прошел отбор. Ему улыбнулась удача...

Юрий вернулся в свою войсковую часть ждать окончательного решения своей судьбы. Георгий Шонин и Владимир Вязовкин сразу же наведались к нему в гости, чтобы пораспросить о предстоящем медицинском отборе. Жена Юрия Гагарина Валентина накрыла на стол, и Гагарин сразу постарался обнадежить ребят:

- Все будет в порядке. Мы же с вами еще не такое переживали, правда?

Выпили, закусили, и Юрий Гагарин очень подробно рассказал о тех медицинских испытаниях и тестах, через которые предстояло пройти Георгию Шонину и Владимиру Вязовкину.

У Юрия Гагарина снова началась служба, снова начались полеты. Иногда ему казалось, что в далекой

Тайна гибели Юрия Гагарина

Москве о нем совершенно забыли. Как будто и не было тех нескольких недель на обследовании в московском госпитале...

Вызов к новому месту службы пришел только в феврале 1960 года. Оказалось, что из нескольких расположенных рядом авиационных полков отобрали только двух кандидатов в отряд космонавтов – старшего лейтенанта Юрия Алексеевича Гагарина и старшего лейтенанта Георгия Степановича Шонина.

Отбор в первый отряд завершился. Начиная с лета 1959 года, из числа летчиков – истребителей реактивной авиации Военно-воздушных сил СССР были рассмотрены личные дела, летные и медицинские книжки 3461 летчика. Первичную беседу отборочные группы провели с 347 авиаторами. Для проверки в госпитале летчиков - кандидатов в космонавты набралось 206 человек. 52 человека отказались лечь на медицинское обследование. Из 154 оставшихся «абитуриентов» 18 человек отказались от дальнейшего прохождения обследования уже в первые дни отбора в госпитале. Два кандидата были отбракованы в ходе медицинского обследования. Главную медицинскую комиссию сумели пройти 29, а мандатную - всего 20. Двадцать из трех тысяч четыреста шестидесяти одного... В отряд космонавтов попал в среднем один летчик из 173 рассмотренных кандидатур.

Как восприняли известие об успешном прохождении отбора сами «счастливчики»? Радовались, конечно...

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Бориса Валентиновича Волынова (интервью В.Полетаевой, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

«Наша госпитальная палата находилась на втором этаже – огромная, около тридцати кроватей. Потолок был очень высокий, и его поддерживали деревянные стойки. И тот, кто нормально проходил комиссию, должен был взобраться по этой стойке под потолок и на потолке

оставить отпечаток своей ступни. Свой след, так сказать! Таких счастливчиков в результате оказалось совсем немного – всего 20 человек».

После того как кандидаты в космонавты были отобраны, Главный штаб Военно-воздушных Сил СССР издал 11 января 1960 года специальную директиву №321141 «О формировании Центра подготовки космонавтов Военно-воздушных сил и отряда космонавтов». Теперь отобранных кандидатов требовалось готовить к космическому полету. Но до этого еще нужно было решить, где именно их готовить, и – самое главное - в чем, собственно, эта подготовка должна заключаться. Ведь никто в мире никогда космонавтов еще не готовил.

«Кто возглавит будущих летчиков-космонавтов, явится в Звездном городке начальником, воспитателем и в то же время смелым экспериментатором? - писал позднее в своей книге «Летчики и космонавты» Николай Петрович Каманин, работавший в то время в Главном штабе ВВС. - На эту должность у нас появилось несколько кандидатур. Остановились на видном специалисте в области авиационной медицины Евгении Анатольевиче Карпове. Немало лет проработал он с летчиками, хорошо знает их душу и летный характер. Евгений Анатольевич с первых дней загорелся новой работой, перспективой, мечтой».

24 февраля Главком ВВС К.А.Вершинин назначает Е.А.Карпова начальником Центра подготовки космонавтов. Центра, которого в природе еще не существует.

С чего начинается создание любой организации? Конечно, со штатной структуры. Карпов, практически ни с кем не советуясь, садится и пишет штатное расписание на 250 человек. На следующий день он со своими наработками направляется к заместителю главкома ВВС генерал-полковнику Филиппу Александровичу Агальцову.

- Ну, ты, Евгений Анатольевич, и размахнулся, - Агальцов улыбнулся, несколько секунд подумал и сократил штат будущего ЦПК до 70 человек.

Карпов еще раз прошелся по структуре, еще раз оценил количество необходимых ему людей и решил стоять на своем: штатная структура Центра подготовки космонавтов должна состоять из 250 человек. Он записался на прием к Главкому Вершинину.

Маршал внимательно выслушал доводы инициативного полковника, потом вызвал к себе генерал-полковника Агальцова и послушал его соображения. Еще раз пролистал предложения Карпова по штатной структуре и лукаво подмигнул Агальцову:

- Мы с тобой, Филипп Александрович, не знаем, как готовить космонавтов, и он тоже не знает, - Константин Андреевич кивнул в сторону Карпова, - но берется! С этим стоит посчитаться! Хотя, по-моему, чуть-чуть подсократить и можно!

Он взял со стола ручку и написал резолюцию: «Утвердить штатную структуру Центра подготовки космонавтов ВВС в количестве 189 человек». И расписался.

Итак, Центр подготовки космонавтов был создан с общей численностью 189 человек. Конечно, не все из них были будущими покорителями космоса - собственно космонавтов было всего 20 человек. Еще 70 составляли военнослужащие, а 99 – гражданские рабочие и служащие. Была окончательно доработана и утверждена штатная структура ЦПК, которая включала в себя отдел управления Центром, учебно-тренировочный отдел, отдел подготовки слушателей-космонавтов, отдел материально-технического снабжения, взвод охраны и подразделение клуба.

Структура уже была, а вот работников еще только предстояло найти. В наличии у Евгения Анатольевича Карпова из положенных по штату сотрудников было пока только два - заведующий отделом кадров и командир строевого отделения Андрей Власюк и старшина Федор

Тайна гибели Юрия Гагарина

Демчук, который одновременно был и завгаром, и шофером, и автослесарем. Вскоре заместителями Карпова были назначены: по летной подготовке - Евстафий Евсеевич Целикин, по политработе - Николай Федорович Никерясов.

Приказом Министра обороны СССР 3 марта 1960 года было утверждено «Временное сокращенное положение о космонавтах». С 7 марта 1960 года по приказу № 267 Главкома ВВС К.А.Вершинина были зачислены на должность слушателей-космонавтов в отряд космонавтов ЦПК ВВС (в приказе он именовался войсковой частью 26266) первые 12 летчиков:

Иван Николаевич Аникеев,
Валерий Федорович Быковский,
Борис Валентинович Воынов,
Юрий Алексеевич Гагарин,
Виктор Васильевич Горбатко,
Владимир Михайлович Комаров,
Алексей Архипович Леонов,
Григорий Григорьевич Нелюбов,
Андрян Григорьевич Николаев,
Павел Романович Попович,
Герман Степанович Титов,
Георгий Степанович Шонин.

7 марта будущих покорителей космоса принял Главнокомандующий ВВС, Главный маршал авиации Константин Андреевич Вершинин. Вершинину просто очень захотелось самому посмотреть на тех, кто первым должен был преодолеть границы космического пространства. Встреча была недолгой, но теплой и сердечной. Главный маршал авиации откровенно сказал молодым пилотам, что программа подготовки космонавтов, которую разрабатывает Академия наук СССР, будет очень сложной. Кандидатам в космический полет предстоят изнурительные и трудные тренировки, потребуются железная личная дисциплина и неукоснительное следование строгому распорядку занятий. В заключение беседы маршал поздравил

Тайна гибели Юрия Гагарина

будущих покорителей космоса с новым назначением и пожелал им успехов.

На следующий день Юрий Гагарин и Георгий Шонин улетели в Мурманск, но домой, в Луостари, добрались только утром 9 марта – в день рождения Гагарина. Вечером собрались у Юрия. Пришедшие в гости ребята – офицеры вспоминали службу, радовались за Юрия и Георгия, много шутили, пели песни под гитару.

На сборы ушла пара дней. Утром 11 марта семейство Гагариных и Георгий Шонин улетели обратно в Москву.

Тем временем в столице продолжался отбор в группу будущих космонавтов. 9 марта в группу был зачислен Евгений Васильевич Хрунов. Затем добавились еще двое: Дмитрий Алексеевич Заикин и Валентин Игнатьевич Филатьев. 28 апреля 1960 года слушателями-космонавтами стали Павел Иванович Беляев, Валентин Васильевич Бондаренко, Валентин Степанович Варламов, Марс Закирович Рафиков. Последним - двадцатым - слушателем 17 июня 1960 года в отряд космонавтов пришел Анатолий Яковлевич Карташев.

Что чувствовали, о чем думали эти двадцать молодых мужчин, которым предстояло стать первым отрядом советских космонавтов? Почти через четверть века Георгий Шонин напишет:

«Мы были счастливы и горды, что стояли у истоков пилотируемых полетов в космическое пространство, что именно нам довелось начинать подготовку к первым космическим стартам и первым «на родную Землю со стороны взглянуть». Нам повезло: мы родились вовремя! Пятью годами раньше – не подошли бы по возрасту, пятью годами позже – пришли бы уже на проторенный путь. И в том и в другом случае за нас это великое дело сделали бы другие».

К занятиям отряд советских космонавтов приступил 14 марта 1960 года. Первоначально будущих космонавтов разместили в небольшом двухэтажном здании вблизи Ленинградского шоссе на Центральном

аэродроме имени М.В. Фрунзе. На территории, закрепленной за спортклубом ЦСКА, напротив здания Центрального аэровокзала и рядом с академией им. Н.Жуковского, находился штаб Центра подготовки космонавтов и три учебных класса. Именно здесь впервые сели за учебные столы 15 летчиков – первые кандидаты в космонавты.

С местом обучения будущих космонавтов определились. Теперь нужно было подыскать им жилье. Сначала нашли временное: из огромного деревянного, пропахшего потом и портянками барака отселили 200 военных строителей, разгородив его на небольшие комнатки. Этот барак и стал первым жилищем для будущих космонавтов. Обстановка внутри была спартанской: скрипучие железные кровати и деревянные, прочно сколоченные табуреты, стандартных габаритов тумбочка с двумя полками - вот и вся мебель для новоселов. Туалет, умывальники – все на улице. «Очень удобно, - едко шутили будущие космонавты, - пользоваться будет можно при любой погоде!».

Дважды Герой Советского Союза, летчик – космонавт СССР Павел Романович Попович вспоминал:

«Первое время жили на Центральном аэродроме имени М.В.Фрунзе в районе Хорошевского шоссе, в бывшей казарме барачного типа, в которой еще недавно размещались военные строители. Помещения были совершенно пустыми. Армейские койки, тумбочки и табуретки, постельное белье мы с Федей Демчуком, водителем нашего автобуса, заносили сами. Пока жили без семей, проблем не было, но когда мы привезли жен и детей, то возникла напряженность с посещением туалета, так как туалет был гарнизонный и им пользовались солдаты соседней части. Но вскоре от Моссовета мы получили квартиры».

Все будущие покорители Вселенной уже успели перезнакомиться в госпитале во время последнего медицинского обследования. В целом, в группе сразу же установились добрые и товарищеские взаимоотношения.

Хотя, конечно, на первых порах была и притирка характеров, и непонимание друг друга.

Буквально на следующий день начались плановые занятия – лекции и тренировки. Лекции, которые были прочитаны слушателям–космонавтам в те самые первые недели занятий, имели самый разнообразный характер, но большинство из них, так или иначе, касались медицинских и физиологических проблем космических полетов, освоения основ авиационной и космической медицины, ознакомления с неблагоприятными воздействиями факторов космического полета, проведения общеукрепляющей и специальной физической тренировки. Занятия с будущими пилотами космических кораблей проводили известные авиационные медики О.Г.Газенко, А.М.Генин, Ф.Д.Горбов, Н.Н.Гуровский, А.Д.Серяпин, В.И.Яздовский – цвет советской военно-медицинской науки. Кандидатами в космонавты были прослушаны лекции по актуальным для космических полетов темам и отработаны практические занятия по влиянию гипоксии, ускорений, вибрации, гипертермии и шума на организм человека. От незнакомой медицинской терминологии у молодых летчиков поначалу голова шла кругом.

Главный конструктор Сергей Павлович Королев с первых дней существования отряда внимательно следил за ходом подготовки слушателей - космонавтов. В начале апреля 1960 года он попросил, чтобы ему дали информацию о том, какие лекции слушают будущие покорители космоса. Информацию предоставили. Прочитав ее, Королев буквально взорвался негодованием:

- Вы кого мне готовите? Подопытных свинок? Собачек для опытов? Мне не нужны пассажиры! Мне нужны летчики, которые смогут пилотировать космические корабли! Они должны знать технические вопросы, разбираться в основах астрономии и астронавигации, владеть навыками пилотирования. Программу подготовки пилотов-космонавтов нужно

немедленно пересмотреть и дополнить техническими и научными дисциплинами!

После вмешательства Королева программа обучения была радикально изменена. В ней появились баллистика, механика и динамика космического полета, технические дисциплины, курсы по конструкции ракеты-носителя и космического корабля. Эти новации не вызвали возражений среди слушателей-космонавтов: ребятам из космического отряда стало ясно, что их, военных летчиков, готовят не на унизительную роль «подопытных кроликов», а в качестве настоящих пилотов будущих космических кораблей.

Претерпел изменения и состав преподавателей, особенно по прикладным техническим дисциплинам. Среди лекторов появились работники конструкторского бюро, которым руководил Сергей Павлович Королев. Занятия по основам космической техники проводили К.Д.Бушуев, О.Г.Макаров, Б.В.Раушенбах, В.И.Севастьянов, М.К.Тихонравов, К.П.Феоктистов. Любопытно, что трое из числа этих преподавателей – Константин Феоктистов, Виталий Севастьянов и Олег Макаров – в будущем сами станут космонавтами.

Молодым летчикам лекции по космической технике, на которой предстояло подняться к звездам, нравились намного больше, чем лекции по космической медицине. И всем им очень хотелось лично познакомиться с человеком, который возглавлял разработки советских пилотируемых космических кораблей – с Главным конструктором.

Долго ждать этого знакомства не пришлось. Вскоре после начала занятий будущие космонавты были приглашены на встречу с Главным конструктором Сергеем Павловичем Королевым. В конференц-зал вошел невысокого роста, немного сутулый, кареглазый человек. Улыбнулся, поздоровался, сел на стул во главе стола и очень внимательно окинул взглядом присутствующих летчиков. Потом достал из кожаной папки список и стал по алфавиту называть фамилии.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Названный вставал и отвечал на один или два вопроса Сергея Павловича. Королев очень внимательно, уже без улыбки, выслушивал ответы, кивал и называл фамилию следующего по списку.

Во время той первой и довольно короткой беседы с будущими космонавтами Сергей Павлович не стал рассказывать им о космическом корабле, на котором молодым летчикам предстояло подняться в космос. Об общем устройстве того космического аппарата, который впоследствии получит имя «Восток», Юрию Гагарину и его коллегам рассказали во время теоретических занятий сотрудники конструкторского бюро Королева.

Утвержденным в общих чертах в начале 1960 года планом занятий будущих пилотов космических кораблей предполагалось, что в процессе подготовки каждый из космонавтов пройдет три этапа:

- общекосмическую подготовку, во время которой ознакомится с общими факторами космического полета, общими принципами ракетной техники и космонавтики;
- подготовку в группах, которые ориентированы на ту или иную космическую программу (например, околоземные полеты или полет к Луне);
- непосредственную подготовку в одиночку или в составе экипажа для выполнения конкретного космического полета.

То, чем занимались с 14 марта 1960 года Юрий Гагарин и его товарищи по отряду космонавтов, как раз и было общекосмической подготовкой. Конечно, тогда еще не было никаких утвержденных методик, и сам процесс общекосмической подготовки был во многом экспериментальным.

Своей собственной материально-технической базы для подготовки космонавтов у «новорожденного» Центра подготовки космонавтов еще не было. Поэтому первые занятия для Гагарина и его коллег были организованы, в основном, на территории Института авиационной медицины. Потом, когда началось изучение космической техники, подключилось со своей проектно-

Тайна гибели Юрия Гагарина

производственной базой ОКБ-1 Сергея Павловича Королева. Для проведения полетов на невесомость был выбран подмосковный аэродром Чкаловская, а для парашютных прыжков - аэродром вблизи города Энгельс в Саратовской области.

Парашютным прыжкам вообще уделялось очень большое значение в подготовке первого отряда советских космонавтов. Для их выполнения Юрия Гагарина и других слушателей–космонавтов уже 13 апреля 1960 года, через месяц после начала занятий, отправили в город Энгельс на специальную парашютную базу. Сначала парашютные прыжки рассматривались, прежде всего, в качестве средства психологической подготовки будущих космонавтов. У авиаторов считалось и считается сегодня, что ничто так не воспитывает волю и умение не теряться в сложной ситуации, как парашютное дело. Но уже очень скоро стало ясно, что владеть навыками парашютирования космонавтам нужно и при подготовке к полетам на космическом корабле «Восток». Во-первых, при аварийном катапультировании до старта или во время старта ракеты-носителя космонавт затем спускался на парашюте. Во-вторых, при штатной посадке космического корабля «Восток» предполагалось, что непосредственно перед посадкой спускаемого аппарата, когда «Восток» уже будет лететь в атмосфере Земли, космонавт катапультируется и опустится на землю на парашюте. Поэтому отряд слушателей – космонавтов должен был пройти самую полную программу парашютной подготовки – прыгать на сушу и на воду, днем и ночью, на пересеченную местность и на лес. За двадцать летних дней в течение шести учебных недель Юрию Гагарину и каждому из его коллег предстояло выполнить не менее чем по сорок прыжков.

Занятия по парашютной подготовке со слушателями – космонавтами вел известный парашютист Николай Константинович Никитин. Человек он был волевой и строгий, поблажек никому не давал. Принцип

подготовки был определен четко: если требуется из кандидатов в космонавты сделать парашютистов – значит, сделаем. И в кратчайшие сроки. Дисциплина в подразделении была строжайшей. Позже Георгий Шонин вспоминал:

«Как-то Евгений Хрунов, Иван Аникеев и я вернулись из города на час позже, чем следовало. Утром Николай Константинович узнал о нашем опоздании. Мы уже стояли в строю около самолета с надетыми парашютами и ожидали привычной команды: «Направо! В самолет шагом марш!» – как вдруг услышали:

- Кто опоздал к отбою, выйти из строя.

Мы втроем шагнули вперед.

- Снять парашюты, - приказал Никитин. – Сегодня от прыжков вас отстраняю. Будете собирать чехлы. Вопросы?

Вопросов, конечно, не было. Неприятно отставать от товарищей, но мы знали, что просить и доказывать что-либо напрасно, - тут Никитин неумолим. Расстроенные, сняли парашюты, и пошли на площадку приземления. Время для нас тянулось медленно. В небе ромашками раскрывались купола, ребята выполняли различные упражнения, а мы грустно смотрели на них, проклиная себя за вчерашнее опоздание».

Как правило, практические занятия по обучению правилам укладки парашютов проводились на аэродроме. Перед прыжками с самолета группа выполнила тренировки на парашютных вышках.

Физподготовка была ежедневной и очень интенсивной. Даже в нелетные дни космонавты тренировались в спортзале местного Дома офицеров. Юрий Гагарин дружил со спортом еще с курсантских времен, поэтому усиленные занятия по физической подготовке больших проблем ему не доставляли.

Жили будущие космонавты в летном профилактории и в гостинице. В комнатах их поселили по четыре человека. Спали на обычных железных кроватях с жесткими панцирными сетками. В комнатах стояли стол,

стулья, шифоньер и тумбочки – стандартный набор комнаты любого общежития.

Питались в местной летной столовой. Из-за прыжков иногда приходили ужинать очень поздно, порой едва волочили ноги от усталости. Никитин так изматывал будущих покорителей космоса на тренировках, что к вечеру они были похожи на выжатый лимон. Молча рассаживались за столы и так же молча ели.

По отношению к окружающим кандидаты в космонавты вели себя очень корректно. Всегда были аккуратны, подтянуты. Другие летчики в гарнизоне, бывало, и «употребляли» - и очень хорошо «употребляли»! - но за «ребятами Никитина» никто ничего подобного никогда не замечал. Правда, иногда и будущие космонавты тайком от руководства позволяли себе выпить грамм по пятьдесят коньяка.

В летном гарнизоне и на аэродроме ребят из «московской группы» знали, в основном, по именам – правила секретности действовали и здесь. Никто и не подозревал, что они будущие космонавты. Считалось, что это готовится к соревнованиям большая группа спортсменов-парашютистов. Правда, когда начались прыжки в разное время суток, секретность дала небольшую «трещину»: к Гагарину и его коллегам приклеилось шутовское прозвище «лунатики», потому что у них теперь был особый распорядок дня. Днем они учились, ночью отрабатывали высотные прыжки, спать ложились не вечером, а как придется.

Они не были «суперменами» с идеологических плакатов и пропагандистских брошюр, эти простые советские парни, готовившиеся штурмовать космос. Многие из них, несмотря на то, что они были летчиками, без особого энтузиазма выполняли парашютные прыжки. Но даже здесь, в экстремальных условиях и ситуациях, Юрий Гагарин и его товарищи не замыкались в себе, в своих переживаниях, а, напротив, старались всячески поддержать и приободрить друг друга. Особенно хорошо это удавалось делать именно Юрию Гагарину. Георгий

Тайна гибели Юрия Гагарина

Шонин делился воспоминаниями о тех их первых парашютных тренировках:

«Сидя в самолете, с надетыми парашютами, за несколько минут до прыжка, Юрий Гагарин подшучивал над притихшими друзьями или подбивал Павла Поповича на какую-нибудь песню.

– Валера, подтягивай! – поддевал он сидящего напротив и «загрустившего» Быковского, который не «подтягивает», находясь даже в самом прекрасном расположении духа. Действительно, в ту пору нам было не до песен, мы только приобщались к парашюту и еще не полюбили этот спорт отважных.

Сравнивая свои внутренние переживания и Юрину внешнюю реакцию на прыжки, я даже засомневался в себе и обратился к нашему храброму и напористому тренеру за разъяснением:

- Николай Константинович! То, что вы не чувствуете страха перед этими обычными для вас прыжками, мне понятно. У вас их три тысячи. Да еще каких! О некоторых даже слушать страшно. Но меня удивляет Юрий. У него-то этих прыжков столько же, сколько и у остальных - кот наплакал! И десятка еще нет.

- Чудак-человек! Так, кажется, говорят у тебя в Одессе? Ведь эти шутки и песни у Юрия как защитная реакция. С их помощью он держит себя в руках. Да и вас заодно. И кто это тебе сказал, что я перед прыжком не волнуюсь? Ты, что же, думаешь, я из другого теста слеплен, железный? Нет, милый. Абсолютно ничего не бояться может только фанатик, маньяк. Короче, человек с ненормальной психикой. Храбрый человек - это тот, кто хорошо умеет управлять чудесным инстинктом, который заложила в нас природа. Инстинкт самосохранения, слышал? Не будь его, человечество исчезло бы уже на самой первой стадии своего развития. И вот для того, чтобы научиться хорошо управлять этим инстинктом, мы и занимаемся с вами такой насыщенной и сложной парашютной подготовкой. Понял? - и пристально посмотрел на меня колючими глазами. - И я сделаю из

Тайна гибели Юрия Гагарина

вас настоящих мужчин! – четко и энергично закончил он и, как бы ставя точку нашему разговору, больно ударил меня в плечо своим железным кулаком.

- Вот и правильно! И по улице нужно ходить так, уж если кто и зацепился за твое плечо, то он и должен отлететь в сторону, а ты продолжаешь идти прямо! - удовлетворенно заметил он.

После этого разговора я уже другими глазами смотрел на Юрины выходы. Я понял - это не бесшабашность, это продуманная линия поведения. И высокие результаты, которых он неизменно достигал на всех испытаниях и тренировках, подтверждали это. Было ясно, что он хорошо знает свои возможности, и твердая вера в свои силы позволяет ему относиться к абсолютно новой для всех нас деятельности как к чему-то привычному и естественному...»

Когда стали подводить общие итоги парашютных тренировок, выяснилось, что с освоением техники парашютных прыжков лучше других справился Борис Волинов, чуть отстали от него Юрий Гагарин, Алексей Леонов и Георгий Шонин. Результаты остальных будущих космонавтов были несколько хуже.

После завершения парашютных прыжков коллектив будущих покорителей Вселенной сплотился, Гагарин и другие ребята лучше узнали друг друга, стали притираться характеры, устанавливаться дружеские связи.

Каждый из будущих космонавтов, прошедших парашютную подготовку в полном объеме, получил квалификацию «Инструктор парашютно-десантной подготовки ВВС».

Подготовка первого отряда космонавтов не ограничивалась парашютными прыжками и лекциями по космической технике и медицине. Будущие космонавты впервые почувствовали, что такое невесомость в специальных полетах на самолете, который делал в воздухе «горку».

Тайна гибели Юрия Гагарина

Ознакомительно-тренировочные полеты слушателей-космонавтов на невесомость выполнялись в те годы на учебном реактивном самолете МиГ-15УТИ. Через несколько лет в распоряжении космонавтов появится специально переоборудованный для таких полетов пассажирский самолет Ту-104. Ну, а пока летчик поднимал обычный учебный МиГ в небо и набирал необходимую скорость. Самолет взлетал на «горку», а потом начинал пикировать по определенной траектории. В это время внутри самолета наступала невесомость – все тела теряли свой вес. Невесомость была очень кратковременной – от 20 до максимума в 45 секунд. Целью этих полетов было как ознакомление будущих космонавтов с самим состоянием невесомости, так и тренировка навыков их работы при выполнении различных действий – от бытовых до технических. Во время кратковременной потери веса Юрию Гагарину и его коллегам нужно было успеть не только сориентироваться в тесном пространстве кабины самолета, но и выполнить простейшие учебные задания.

Ознакомительно-тренировочные полеты начались с мая 1960 года под руководством видного ученого в области авиационной и космической медицины Е.М.Юганова. Управление полетом осуществлял летчик из передней кабины самолета. Вторая кабина, в которой находился слушатель-космонавт, была укомплектована медицинской аппаратурой для изучения координации движений и регистрации физиологических параметров, киноаппаратом для съемки мимики лица испытуемого в условиях перегрузки и невесомости. Начало и конец невесомости определялись по «индикатору», в качестве которого использовался обычный плексигласовый шарик на ниточке. В начале невесомости он «всплывал» вверх, а при воздействии перегрузок опускался вниз, к середине пилотской кабины. Во время выполнения самолетом параболы Кеплера на ее начальном и конечном участках действовали перегрузки 3-4 единицы в течение примерно 15 секунд, а потом наступало

состояние невесомости, которое длилось около 40-45 секунд. Во время ознакомительно-тренировочных полетов слушателям-космонавтам нужно было выполнить три полета по три параболических горки в каждом. В первом полете испытуемые знакомились с состоянием невесомости и отрабатывали возможность ведения радиопереговоров с Землей. Во втором полете изучалась координация движений слушателей-космонавтов, острота их зрения, возможность приема ими пищи и воды. В третьем полете выполнялась регистрация физиологических параметров: температуры, давления, частоты пульса и т.п.

Координация движений испытуемых в ходе этих полетов на самолете МиГ-15УТИ изучалась с помощью выполнения пробы письма как при фиксации слушателя-космонавта к пилотскому креслу, так и при свободном его нахождении в безопорном парении. В горизонтальном полете в условиях невесомости Гагарин и его коллеги по космическому отряду должны были написать один и тот же заданный текст: «Циолковский – основоположник космонавтики». Последующий анализ почерка испытуемых показал, что при фиксации слушателей-космонавтов к пилотскому креслу кратковременная невесомость не оказывала существенного влияния на характер их почерков, а в состоянии свободного парения в «бассейне невесомости» никому из слушателей-космонавтов с первых попыток не удалось произвести запись заданного текста.

Проводились также специальные испытания на вибростенде для ознакомления слушателей-космонавтов с субъективными ощущениями, возникающими при вибрации во время старта ракеты-носителя, а также для определения индивидуальной виброустойчивости каждого из кандидатов в космонавты.

Поскольку при старте с космодрома на ракете-носителе и при возвращении на Землю космонавт будет испытывать перегрузки, будущих покорителей космоса начали «катать» на центрифуге. Перегрузки постепенно

Тайна гибели Юрия Гагарина

доводили до отметки «10 G». В ходе этих тренировок создавалось направленное по линии «грудь – спина» утяжеление величиной 5, 7, 9 и 10 единиц, которое моделировало взлет ракеты-носителя, штатную и аварийную посадки спускаемого аппарата космического корабля на Землю. Юрий Гагарин прошел эти испытания без замечаний со стороны тренеров и врачей.

Еще одно испытание включало в себя «отсидки» в специальной «комнате тишины» - сурдокамере. Сурдокамера имела хорошую звукоизоляцию, и в нее не мог проникнуть извне ни один звук. В камере имелся стол для работы, была смонтирована приборная доска. Стул и узкая тахта служили для отдыха, рядом располагались небольшой холодильник с продуктами, а за шторкой – умывальник и туалет. Космонавты проводили в сурдокамере в полном одиночестве и изоляции от внешнего мира по 10–15 суток. На первом этапе космических исследований совершать полеты вокруг Земли предстояло на одноместном корабле, и руководители будущих полетов хотели убедиться, что каждый из кандидатов в космонавты сможет перенести длительное одиночество. Связь с испытуемым осуществлялась только с использованием условных световых сигналов.

Юрий Гагарин в таком «космическом полете» в сурдокамере четко и молодецкато выполнял все методические указания, подготовленные медиками. Медицинский персонал, наблюдавший за экспериментом, отметил в контрольных записях высокую организованность и дисциплинированность Гагарина.

Юрия будили или он просыпался сам в точно назначенное время. Умывался, делал легкую разминку, завтракал и сразу приступал к выполнению программы «полета». Во время пребывания в сурдобарокамере СБК-48 каждый из будущих космонавтов должен был вести дневник и вносить в него все необходимые записи: параметры внутреннего микроклимата «кабины космического корабля» (температура и влажность) и

показатели межэлектродного сопротивления перед регистрацией электрофизиологических параметров. Многие ребята старались подробно записать свои личные впечатления, дать общую оценку своему самочувствию и настроению. Правда, изо дня в день эти записи получались практически одинаковыми: «Самочувствие хорошее. Настроение бодрое. Все идет нормально».

Кроме сурдокамеры, с будущими пилотами были проведены и занятия в термокамере, где температура менялась в достаточно широких пределах: не было гарантии, что системы терморегулирования космических кораблей смогут работать надежно, чтобы обеспечить комфортные условия космонавтам. Поэтому будущих пилотов «Востоков» тренировали и на устойчивость к тепловым нагрузкам.

Тренировки космонавтов в термокамере проводили для определения их индивидуальной устойчивости к перегреванию, а также для повышения их устойчивости к гипертермии. Обычно эти тренировки выполнялись в три этапа. Первый этап включал в себя два ознакомительных пребывания в термокамере при температуре + 70 °С и относительной влажности воздуха до 30 %, которые преследовали цель определения предельного времени переносимости кандидатом в космонавты температуры воздуха + 70°С. Второй этап был тренировочным и предусматривал постепенно нарастающее время пребывания в тех же температурных условиях - 30, 40, 50, 60 и 70 минут. Обычно перерыв между воздействиями составлял 1-2 дня. На третьем этапе каждый слушатель-космонавт должен был дважды «отсидеть» в термокамере для определения индивидуального максимального времени пребывания в условиях замкнутой кабины при температуре +70 °С и 30% относительной влажности. За часовую тренировку будущий космонавт с потом терял около полутора–двух килограммов веса. Иногда температура внутри условного

«космического корабля» достигала 55 градусов по Цельсию, а влажность - 40 процентов.

Кстати, опасения, что пилот космического корабля может подвергнуться в ходе полета повышенным температурным нагрузкам, оказались не надуманными. наших «ореликов», как говорится, Бог миловал, а вот американскому астронавту Джону Гленну в феврале 1962 года пришлось в буквальном смысле попотеть: при торможении космического корабля «Меркурий»-«Френдшип» в земной атмосфере температура внутри него поднялась до семидесяти градусов по Цельсию. По этому поводу Н.С.Хрущев даже с ехидцей пошутил во время одной из своих пресс-конференций: «Американский астронавт чуть не зажарился».

Испытания слушателей-космонавтов в барокамере проводили для определения их индивидуальной устойчивости к умеренным степеням кислородного голодания, большим степеням разряжения атмосферы и быстрым перепадам барометрического давления. Будущих пилотов космических кораблей обычно «поднимали» в барокамере на пять и десять километров. Особенно неприятным для слушателей космического отряда оказалось испытание с «подъемом» на пять километров, а потом с быстрым «спуском» до земли. У некоторых космонавтов после этого «полета» были отмечены сильные головные боли.

В число тех дисциплин, по которым занимались слушатели – космонавты, входила и многосторонняя физическая подготовка. А ее с первых дней занятий было ох как много! В расписании занятий будущих космонавтов были представлены едва ли не все олимпийские виды спорта. Спортивные игры: зимой – хоккей с шайбой и мячом, летом – футбол, баскетбол, волейбол, ручной мяч, теннис. Гимнастика: обычная – на гимнастических снарядах, атлетическая – со штангами, гантелями и эспандерами. Велосипед, лыжи и коньки. Обычное и подводное плавание. Акробатика и прыжки на батуте.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Был и еще один элемент психологической подготовки будущих космонавтов. Главный конструктор Сергей Павлович Королев с первых дней создания отряда слушателей – космонавтов был сторонником того, чтобы им честно рассказывали обо всех происходящих в практической космонавтике и ракетной технике событиях. Без приукрашиваний и без замазывания проблем и трудностей, которые возникали при подготовке космических и ракетных стартов. Знали будущие космонавты и обо всех не совсем удачных или просто неудачных испытаниях и запусках прототипов космического корабля «Восток». От Юрия Гагарина и его коллег не стали скрывать и трагическую гибель 108 гражданских и военных испытателей на Байконуре, в том числе и главкома Ракетных войск стратегического назначения М.И.Неделина, которая произошла 24 октября 1960 года. Сказали всю правду и даже показали короткий фильм, хотя взорвавшаяся баллистическая ракета к предстоящему пилотируемому полету в космос не имела никакого отношения. Просто Королев хотел, чтобы каждый из будущих пилотов «Востоков» знал, какая опасная работа им предстоит в ближайшем будущем. Знал и осмысленно готовил себя к ней.

В сентябре 1960 года Королев решил показать космонавтам космический корабль «Восток» и пригласил их на завод в подмосковных Подлипках, на котором собиралась космическая техника.

Из книги А.П.Романова «Королев»:

«Цех поразил летчиков не только своими размерами, но и особой чистотой, отсутствием привычного заводского шума. По обеим сторонам центрального прохода на специальных подставках стояли серебристо-матовые шары большого диаметра. Возле них работали люди в белых халатах. Летчики только переглядывались: ничего сколько-нибудь похожего на авиационный завод. И что это за шары? Вот рабочий подошел к одному из них, поднялся по лесенке,

подтянулся на руках и, легко проскользнув сквозь круглый входной люк, опустился в шар.

Сергей Павлович жестом пригласил всех к одному из шаров. Тут гостей ждали одетые в белые халаты смуглый с четкими, несколько заостренными чертами лица ведущий конструктор по кораблю Олег Генрихович Ивановский, его заместитель - молодой, с кудрявой шапкой волос Евгений Александрович Фролов и худощавый, с редкой сединой на висках проектант Константин Петрович Феоктистов.

Представив специалистов летчикам, Королев положил руку на корпус шара:

- Вот это кабина, или спускаемый аппарат космического корабля. Корабль - сложный и уникальный летательный аппарат. В различных его системах работает более двух с половиной сотен электронных ламп, более шести тысяч различных транзисторов, около шести десятков электродвигателей и до восьмисот различных электрических реле и переключателей. Многочисленные приборы и механизмы соединены между собой электрическими проводами общей протяженностью в пятнадцать километров и девятьюстами штепсельными разъемами. И вот вся эта непростая, прямо скажем, техника должна работать безукоризненно четко, надежно. Задача, как видите, вполне современная...

Летчики поднялись на площадку и со всех сторон обступили шар, заглядывая в него через входной люк.

- А кабина-то больше, чем в реактивном, - заметил Валерий Быковский. - Просторная, уютная...

- Вот только ручки или же штурвала управления недостает, - недоуменно заметил Павел Беляев.

- Чистая работа! - не удержался Павел Попович.

- А где же кресло пилота? - спросил Виктор Горбатко.

- Приборного оборудования куда меньше, чем в самолете, - удивился Андриян Николаев.

Тайна гибели Юрия Гагарина

- Вероятно, все автоматизировано, - предположил Георгий Шонин.

Выждав, когда первые страсти поутихнут, Сергей Павлович вкратце рассказал летчикам о конструкции корабля и главных принципах действия его оборудования, различных систем.

- А как же возвратиться на Землю на этом бескрылом шарике? - раздался недоуменный голос.

- Я ждал этого вопроса, - повернулся Королев к спрашивающему. - Разрабатывается тормозная двигательная установка. Она выведет корабль на траекторию спуска, затем произойдет отделение спускаемого отсека от агрегатного. Дальше - торможение сопротивлением атмосферы, и наконец - спуск при помощи парашютных систем. Есть два варианта в самом спускаемом аппарате или отдельно от него. Предпочтительнее пока второй. На нужной высоте срабатывает катапульты, и космонавт, покинув корабль, достигнет земли на индивидуальном парашюте.

Главный конструктор взглянул на летчиков, знал, что больше всего они не любят пользоваться катапульты. Помолчав, продолжил:

- Я знаю, тренируют вас с хорошим запасом прочности. Без этого нельзя. И центрифуга, и барокамера, и термокамера, и парашютная подготовка, и все прочее - это крайне необходимо».

Королев предложил будущим космонавтам «посидеть внутри корабля». Первым вызвался Юрий Гагарин. Снял ботинки и только тогда аккуратно сел в кресло пилота. Эта аккуратность очень понравилась Сергею Павловичу Королеву.

Хотя за занятия с будущими космонавтами отвечали десятки и сотни людей, но в целом вся ответственность за подготовку советских пилотов космических кораблей была возложена на помощника Главнокомандующего ВВС по космосу генерал-лейтенанта (позднее – генерал-полковника) авиации Николая Петровича Каманина.

Тайна гибели Юрия Гагарина

В своей книге «Самые первые» Георгий Шонин напишет:

«Немногословный и сдержанный, даже немного суховатый, Николай Петрович был примером отношения к своему служебному долгу. Даже внешне он imponировал нам. Раз и навсегда установленный жесткий распорядок дня (ранний подъем, обязательная физзарядка, строгий режим питания, систематические занятия спортом - бег, лыжи, теннис, бассейн) - и это в возрасте далеко за пятьдесят - способствовали тому, что он находился в прекрасной спортивной форме. Я не оговорился - и еще раз повторяю - в прекрасной спортивной форме. Ведь даже нам, тренированным и по возрасту, годящимся ему в сыновья, было трудно тягаться с ним на теннисном корте. Порою мне казалось, что Николай Петрович никогда ни в чем не сомневался, не чувствовал растерянности, что для него все ясно и понятно. Прямой и цельный, он и нас хотел видеть такими же...»

Не забывали в первом космическом отряде и о партийно-политическом воспитании будущих покорителей Вселенной. Уже 3 апреля 1960 года состоялось первое партийное собрание отряда космонавтов. Секретарем партийной организации был избран Павел Попович, а его заместителем Андриян Николаев. 30 мая 1960 года состоялось первое партийное собрание коммунистов всего Центра подготовки космонавтов. Обсуждались задачи создания учебной базы и организации подготовки космонавтов к полету в космос. 30 июня 1960 года комсомольцы Центра подготовки космонавтов провели первое организационное собрание. Юрий Гагарин стал кандидатом в члены Коммунистической партии Советского Союза еще в 1959 году в войсковой части, а вступил в партию уже летом 1960 года в отряде космонавтов.

15 мая 1960 года со стартовой площадки космодрома Байконур был запущен первый советский

космический корабль – спутник (заводской индекс 1КП). Это был простейший прообраз будущего пилотируемого корабля «Восток». Хотя на нем еще не было системы жизнеобеспечения для космонавта и не устанавливалась тепловая защита, первый корабль – спутник через четыре дня космического полета по командам с Земли произвел имитацию спуска. Однако, из-за отказа одного из блоков системы ориентации тормозной импульс двигателя был направлен не в ту сторону, в какую требовалось для входа герметичной кабины корабля в земную атмосферу. Поэтому корабль-спутник вместо спуска перешел на более высокую орбиту. Обо всех этих перипетиях испытательного полета на следующий же день было честно и открыто сообщено в информации Телеграфного агентства Советского Союза (ТАСС).

Не прошло и суток, как прозвучавшей в эфире информацией заинтересовались разведывательные службы США. Вывод аналитиков ЦРУ был однозначен: фразы из сообщения ТАСС о том, что «в течение последних лет в Советском Союзе проводятся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по подготовке полета человека в космическое пространство» и что корабль – спутник – это и есть такой космический корабль «для длительных полетов человека в космическом пространстве», не являются обычной «коммунистической пропагандой». Советский Союз действительно приступил к испытаниям космической техники для запуска космонавтов на околоземные орбиты. Разведслужбы принялись усиленно искать на территории СССР место, где начата подготовка отряда советских космонавтов. Этот интерес, в свою очередь, не был упущен разведывательными органами Советского Союза. Советская разведка спешно проинформировала об усилении активности западных спецслужб руководство Военно-воздушных сил СССР.

Поэтому в конце июня 1960 года приказом Главкома ВВС маршала К.А.Вершинина отряд космонавтов было предписано перевести в Подмоскowie,

в район аэродрома Чкаловская. Именно это место вскоре станет известно всему миру как Звездный городок. Впрочем, создаваемый военный городок тогда, конечно, еще не был «Звездным», а носил скромное название «41-й километр» (иногда его еще называли «Зеленый городок»).

Сам выбор места базирования будущего Звездного городка был обусловлен тремя причинами. Во-первых, территория, на которой он должен был расположиться, была закреплена за Военно-воздушными силами СССР. Во-вторых, она находилась вблизи аэродрома, где будущим космонавтам предстояло осуществлять тренировочные полеты на невесомость. В-третьих, территория будущего Звездного городка оказалась относительно недалеко от ОКБ-1 С.П.Королева, где космонавты из-за отсутствия собственной тренажерной базы должны были приступить к изучению реальной ракетной и космической техники.

Новое место базирования Центра подготовки космонавтов ВВС представляло собой большую поляну, размер которой составлял примерно два на полтора километра. Размещалось это место в красивом смешанном лесу. Будущий городок космонавтов должен был расположиться в 43 километрах от Москвы по Северной железной дороге. Это тоже было очень удобно: с одной стороны, база космонавтов размещалась недалеко от столицы, а с другой стороны оказывалась надежно скрыта от глаз иностранных дипломатов и работников зарубежных посольств, которые по совместительству занимались еще и разведывательной деятельностью.

На территории Центра подготовки космонавтов в трех зданиях разместили штаб и тыловые подразделения. Будущих космонавтов – опять же в целях обеспечения секретности и безопасности – рядом с административными зданиями тогда решили не селить. Всем им и личному составу будущего Звездного городка

для жилья выделили квартиры в поселке Чкаловский, который находился от ЦПК на расстоянии 6-7 км.

Из воспоминаний Бориса Смирнова, фотографа и кинооператора Центра подготовки космонавтов:

«Трудно поверить, но в начале 60-х годов Центр подготовки космонавтов был почти что нищей организацией. Весь он тогда помещался в одном двухэтажном доме неподалеку от платформы «41-й километр» по Монинской ветке Ярославской железной дороги. Там были и учебные классы, и столовая, и штаб. Из транспорта - два «газика» и один автобус. Когда кончался казенный бензин, будущим космонавтам, чтобы поехать по делам в Москву, приходилось сбрасываться по рублю». На перебазирование в Подмоскovie будущим космонавтам командование щедро дало трое суток.

Первоначально первый космический полет человека ориентировочно и слишком оптимистично был намечен на 5 ноября 1960 года – канун очередной годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Но уже летом 1960 года стало ясно, что эти планы далеки от реальности. Космический корабль «Восток», на котором предстояло штурмовать космос, не был еще готов даже к испытаниям в беспилотном варианте. Молодые космонавты пока учились разбираться в космической технике на тренажере – имитаторе космического корабля.

В конце июня 1960 года фактические руководители подготовки советских космонавтов Н.П.Каманин и Е.А.Карпов решили, что готовить к первым полетам сразу двадцать человек нерационально. Отсутствие в ЦПК своей учебно-лабораторной базы, количество имеющихся на тот момент тренажеров космического корабля «Восток» (всего один!) не могли обеспечить одновременную и качественную подготовку такого большого количества космонавтов. Поэтому из первых двадцати будущих покорителей космоса выделили «ударную» шестерку. В ее состав первоначально были включены Валентин Степанович Варламов, Юрий

Тайна гибели Юрия Гагарина

Алексеевич Гагарин, Анатолий Яковлевич Карташов, Андриян Григорьевич Николаев, Павел Романович Попович и Герман Степанович Титов.

В первую очередь при отборе в лидирующую группу учитывали «габариты» будущих космонавтов, результаты различных нагрузочных проб, успехи в теоретических занятиях, уровень физической подготовки. А еще учитывались физиологические параметры потенциальных пилотов «Востоков». Почему в «шестерке» не оказалось, например, Бориса Волынова и Георгия Шонина? Просто те, кто отбирал лидирующую группу, посчитали, что кандидат Борис Валентинович Волынов слишком широк в плечах, а кандидат в космонавты Георгий Степанович Шонин - слишком высок.

Однако, вскоре по медицинским показаниям из состава «шестерки» были Валентин Варламов и Анатолий Карташов.

Валентин Варламов купался в озере и при прыжке в воду повредил позвоночник в районе шеи. 24 июля 1960 года он поехал с друзьями из отряда космонавтов купаться на Медвежьи озера, которые находились недалеко от Чкаловской. С берега к суку дерева была привязана веревка-«тарзанка». Первым с нее прыгнул Валерий Быковский - удачно. За Быковским прыгнул Георгий Шонин. Вошел в воду, вынырнул и крикнул оставшимся на берегу ребятам, что здесь мелко, и он поцарапал лицо. Валентин Варламов не обратил внимания на предостережение Георгия и прыгнул следующим. Через пару секунд он появился на поверхности воды, держась за шею ниже затылка. Вылез на берег, быстро оделся и незаметно для остальных купающихся в озере космонавтов пошел в сторону шоссе. На попутной машине Валентин Варламов добрался до госпиталя.

Сначала после рентгеновского снимка врачи предположили, что у него в результате удара головой о дно озера произошло смещение позвонков. Но более глубокое медицинское обследование показало, что у

Валентина произошли компрессионные множественные переломы шейных позвонков. После такой травмы разрешить ему полет в космос медики уже не рискнули. 6 марта 1961 года Валентина Варламова отчислили из отряда космонавтов, но он остался служить в Центре подготовки космонавтов. Но судьба и в дальнейшем не была к нему благосклонна. 2 ноября 1980 года у себя дома Валентин Варламов поскользнулся на кафельной плитке в ванной комнате, ударился головой об радиатор парового отопления и скончался от кровоизлияния в мозг.

Анатолий Карташов был зачислен в отряд последним. Чтобы догнать уже готовившихся товарищей, ему предложили вести подготовку по особой ускоренной методике. По этой ускоренной методике ему, в частности, требовалось пройти все испытания на центрифуге в течение всего одного дня. Предусмотрен был только пятиминутный отдых между тренировками, да и то, не сходя с кресла. В целом, вся эта «процедура» являлась вопиющим нарушением методики проведения тренировки на центрифуге. В результате 16 июля 1960 года у Анатолия Карташова при испытаниях на центрифуге на запредельной перегрузке 12 единиц обнаружили мелкие множественные кровоизлияния на спине. Карташов был направлен на дополнительные обследования в госпиталь, прошел их успешно и снова стал готовиться к космическому полету.

Анатолий Карташов по-прежнему был в числе кандидатов в шестерку – 27 сентября 1960 года на него и еще пятерых его товарищей (Валерия Быковского, Юрия Гагарина, Андрияна Николаева, Павла Поповича и Германа Титова) составили служебно-политические характеристики как на слушателей-космонавтов, рекомендованных для ускоренной подготовки к первому пилотируемому полету в космос. Но, видимо, у медиков оставались сомнения насчет здоровья Анатолия Карташова. 11 октября 1960 года выходит официальный приказ о формировании «шестерки», вместо Карташова в составе лидирующей группы появляется Григорий

Нелюбов. В апреле 1961 года Анатолия Карташова по неизвестной причине не допустили к сдаче итоговых экзаменов со второй группой космонавтов. Карташов обиделся и написал раппорт с просьбой отчислить его из отряда космонавтов. Поторопился, как были убеждены его коллеги по отряду...

Подготовка советских космонавтов велась в глубокой тайне. Фамилии еще не летавших в космос пилотов засекречивались вплоть до середины 80-х годов прошлого века, до самого начала «перестройки». Советскому народу откровенно врал об отсутствии серьезных проблем и трагических случаев при подготовке космических полетов. В книге Б.Лукиянова «Мы верим, друзья, караваны ракет...» приводится цитата из дневника некоего инженера-испытателя Л.Марьянина, который «решительно опровергает вымыслы зарубежной печати»:

«За все время подготовки советских космонавтов не было ни одного несчастного случая или вообще какого-либо неприятного случая. Это следует отметить в связи с отдельными высказываниями в зарубежной прессе о якобы имевших место в СССР авариях при подготовке космических полетов. Никаких аварий ни с кем не было».

Это откровенная ложь. 23 марта 1961 года в отряде космонавтов произошла трагедия. Валентин Бондаренко, самый молодой слушатель в отряде космонавтов, участвовал в «марафоне» в сурдобарокамере. Тренировка проводилась в «рваном» режиме, когда нарушается длительность условных «дня» и «ночи». Кроме того, хотя на кораблях «Восток» используется обычное для земной атмосферы соотношение составляющих воздух газов, а в сурдобарокамере почему-то было повышенное содержание кислорода. Якобы при проведении очередного медицинского эксперимента Валентин Бондаренко снял с тела датчики, протер места их крепления ватой, смоченной в спирте и, не глядя, отбросил ее в сторону. Использованная вата

попала в спираль работающей электроплитки. Вата загорелась. Валентин бросился ее тушить сам, якобы забыв подать на пульт аварийный сигнал. Пламя перекинулось на шерстяной костюм Бондаренко, в сурдокамере начался большой пожар. Кроме того, именно в этот момент бригада наблюдавших за экспериментом медиков и инженеров работала в неполном составе. Космонавта эвакуировали из сурдобарокамеры, но ожоги были настолько серьезными, что спасти жизнь Валентину Бондаренко не удалось.

С конца июня 1960 года лидирующая группа из шести слушателей-космонавтов получила приоритет и при проведении различных тренировок, и при доступе к тренажерам будущего космического корабля «Восток». Остальные четырнадцать будущих покорителей космоса тоже продолжали подготовку, но по программе с гораздо меньшей интенсивностью. В чем это выражалось? Первая группа получила приказ заниматься по 14 часов в сутки, вторая имела «щадящий» режим занятий - всего лишь по 10-12 часов в сутки.

Из воспоминаний Ивана Акандиновича Колосова - кандидата медицинских наук, полковника медицинской службы в отставке, который в 1960–1976 годах проходил службу в Центре подготовки космонавтов в должностях помощника ведущего врача, ведущего врача и начальника Лаборатории летно-космической подготовки:

«Рабочий день у меня начинался с 7 утра на зарядке вместе со слушателями-космонавтами. В 8.30 мы разъезжались на тренировки или на полеты и домой возвращались в 20-21 час. На тренировки нам приходилось ездить в Москву, Подлипки, Томилино и Раменское. Работали слушатели и врачи много и с большим желанием. Помыслы у всех нас были одни - как можно лучше провести тренировку. К концу дня все сильно уставали, но ночной сон полностью восстанавливал силы, и на следующий день мы вновь ехали на тренировки».

Тайна гибели Юрия Гагарина

Все те испытания и тренировки, о которых речь шла выше, потом назовут «общекосмической подготовкой» (ОКП). Ее и сегодня – правда, в несколько ином виде - проходят все кандидаты в космический полет.

Подготовка показала, что явного лидера по всем параметрам среди космонавтов нет. Борис Волинов был лучшим парашютистом, Валерий Быковский лучше других перенес испытания в сурдобарокамере, Андриян Николаев - на центрифуге, а Георгий Шонин - в термокамере. Юрий Гагарин и Герман Титов не были лидерами ни в одном из направлений подготовки, но везде, как правило, занимали второе или третье место.

Итак, космонавты были готовы к космическому полету. Постепенно доводился до требуемого уровня надежности и космический корабль «Восток», на котором одному из них предстояло совершить первый пилотируемый орбитальный полет вокруг Земли. Шли испытания кораблей-спутников, пассажирами которых были собаки. К сожалению, второй корабль с собаками Лисичкой и Чайкой на орбиту не вышел из-за аварии двигательной установки первой ступени. Следующая попытка запуска животных в космос с возвращением их на Землю была предпринята 19 августа 1960 года. В этот день впервые в мире удалось запустить в космос, а затем вернуть на Землю живыми и здоровыми собак Белку и Стрелку вместе с другими живыми организмами.

Успех, как известно, окрыляет. 11 октября 1960 года Никита Сергеевич Хрущев подписывает Совместное Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, в котором запуск человека в космос объявляется особо важной задачей и намечается на декабрь 1960 года.

Но жизнь очень скоро внесла коррективы в намерения советских политиков и конструкторов. 24 октября 1960 года на Байконуре в результате взрыва на стартовой позиции баллистической ракеты Р-16 погибли 108 испытателей космической техники. Советскому руководству нужен был приоритет в космических исследованиях. Но не любой ценой. Королеву позвонили

из ЦК партии и дали новое указание: не спешить с пилотируемым стартом, дабы не уронить престиж социалистического государства и не рисковать людьми.

Но даже если оставить в стороне мнение из «очень высоких кабинетов», успешное проведение лётно-конструкторских испытаний корабля-спутника в августе 1960 года в любом случае еще предстояло закрепить новыми удачными пусками беспилотных кораблей. Сергей Павлович Королев не собирался рисковать жизнями испытателей космической техники и принял твердое решение: только после двух удачных полетов беспилотных кораблей с собаками на борту мог последовать первый полет человека в космос.

Как назло, началась черная полоса неприятностей. Очередной запуск корабля-спутника состоялся 1 декабря 1960 года. Выведение на орбиту и сам полет в космическом пространстве прошли нормально. Но при возвращении на Землю случилась беда. Из-за нерасчетного угла входа в плотные слои атмосферы корабль вместе с собаками Пчелкой и Мушкой пошел на посадку по продолжительной пологой траектории и должен был сесть за пределами территории Советского Союза. Секретный космический корабль не должен был попасть в чужие руки. Поэтому система аварийного подрыва объекта уничтожила беспилотный корабль еще в верхних слоях атмосферы.

22 декабря состоялся следующий пуск, но вновь произошла авария: раньше положенного времени выключилась двигательная установка третьей ступени, и корабль произвел аварийную посадку в лесах Якутии, недалеко от города Туры. К счастью, летевшая в космос собака осталась жива.

Следующие пуски кораблей-спутников инженеры и конструкторы готовили с особой тщательностью. Они должны были стать «зачетными» перед запуском в космос человека.

К этому времени теоретическая и практическая подготовка космонавтов к предстоящему первому полету

человека в космос была полностью завершена. 17 и 18 января 1961 года специальная комиссия принимала экзамены по готовности к космическому полету у первой «шестерки». Комиссия, которая принимала экзамены, была весьма серьезной и представительной по своему составу: председатель комиссии – генерал-лейтенант Каманин Н.П., члены комиссии: военные медики генерал-лейтенант Волынкин Ю.М., генерал-майор Бабийчук А.Н., полковники Карпов Е.А., Яздовский В.И., академик Сисакян Н.М., главный конструктор завода №918 «Звезда» (изготовление скафандра, кресла космонавта и носимого аварийного запаса) Алексеев С.М. и другие.

В книге «Мировая пилотируемая космонавтика» сама процедура выпускных экзаменов описана достаточно подробно:

«В ходе экзамена каждый слушатель из кабины макета ЗКА (так конструкторы и заводчане-изготовители именовали космический корабль «Восток» – С.Ч.) в течение 40-50 мин докладывал об оборудовании корабля, о действиях космонавта на различных этапах полета. По ходу доклада члены комиссии задавали вопросы. Особое внимание уделялось навыкам ориентации корабля перед включением тормозной двигательной установки. На следующий день в ЦПК состоялся экзамен по теоретическому курсу космического полета. Каждый слушатель тянул билет с тремя вопросами и отвечал после 20-минутной подготовки. Затем следовало несколько дополнительных вопросов».

По их результатам тогда была определена такая последовательность участия сдавших экзамены кандидатов в космических полетах: Ю.А.Гагарин, Г.С.Титов, Г.Г.Нелюбов, А.Г.Николаев, В.Ф.Быковский, П.Р.Попович (хотя само тестирование будущие пилоты «Востоков» прошли с такими оценками: по знанию бортовых систем космического корабля и условий его полета Гагарин, Титов, Николаев и Попович получили оценки «отлично», а Нелюбов и Быковский – «хорошо»). Н.П.Каманин запишет в своем дневнике:

Тайна гибели Юрия Гагарина

«И вчера, и сегодня я часто спрашивал себя: «Кто из этой шестерки прогремит на весь мир и войдет в историю как человек, совершивший первый космический полет? Кто из них, возможно, поплатится жизнью за дерзкую попытку нарушить тишину космоса голосом представителя Земли?» Мне кажется, что при нормальной работе техники любой из шестерых справится с ролью космонавта. Все они - отличные «человеческие экземпляры». О Гагарине, Титове и Нелюбове можно сказать, пожалуй, только одно - эти трое пока не имеют никаких отклонений от эталона космонавта».

Руководитель отборочной комиссии Евгений Анатольевич Карпов позже, уже после первого полета человека в космос, напишет (цитируется по книге В.И.Гагариной «Каждый год 12 апреля»):

«Для первого полета нужен был человек, в характере которого переплелись бы как можно больше положительных качеств. И тут были приняты во внимание такие неоспоримые гагаринские достоинства:

Беззаветный патриотизм.

Непреклонная вера в успех полета.

Отличное здоровье.

Неистощимый оптимизм.

Гибкость ума и любознательность.

Смелость и решительность.

Аккуратность.

Трудолюбие.

Выдержка.

Простота.

Скромность.

Большая человеческая теплота и внимательность к окружающим людям».

Но прошедшая 18 января экзаменационная комиссия только констатировала выбор в пользу Юрия Гагарина, который фактически уже состоялся несколькими месяцами ранее.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Виктора Васильевича Горбатко (В.Полетаева, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

«Когда я понял, что первым в космос полетит Гагарин? Наверное, тогда, когда нас (космонавтов – С.Ч.) собрали в Институте авиационной и космической медицины, и мы впервые встретились с Сергеем Павловичем Королевым. И первый, кого он поднял, был Юра. А потом стал называть наши фамилии по алфавиту – Аникеев, Быковский, Воынов, Горбатко... И Гагарина Сергей Павлович больше всех расспрашивал: о составе семьи, о летном опыте... Когда мы ушли, я Леонову сразу сказал: «Леха, учти, Юра – первый кандидат». Значит, уже рекомендации были от нашего командования, чтобы Королев обратил внимание на Гагарина».

О выборе первого космонавта планеты делился воспоминаниями и дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Павел Романович Попович:

«Все мы были подготовлены отлично, но лететь можно было только одному. Мы, конечно, видели, что и Сергей Павлович, и главком ВВС Константин Андреевич Вершинин, и Евгений Анатольевич Карпов, и Николай Петрович Каманин благоволили к Юрию. Однажды Евгений Анатольевич спросил меня: «Паша, как ты думаешь, кто должен полететь?» Я сразу ответил: «Гагарин». Он рассмеялся: «Я думал, ты укажешь на себя».

А Сергей Павлович Королев сказал так: «Первым летит Гагарин, его дублирует Титов. Вторым летит Титов. А вы, – Сергей Павлович посмотрел на меня и Николаева, – будете в космосе демонстрировать дружбу народов СССР, вы первыми в мире осуществите групповой полет».

Но почему именно Гагарин? Конечно, никакой протекции, своей «волосатой руки» у простого военного летчика из заполярного гарнизона не было. Просто сыграли роль, во-первых, личное обаяние Гагарина, и, во-вторых, его нацеленность на будущий полет – он не

был абсолютным лидером в ходе подготовки, но оказался в числе тех немногих, кто в сумме по всем видам тренировок оказался подготовлен лучше других.

И, казалось бы, дорога в космос Гагарину открыта, но... Буквально накануне первого старта человека в космос у представителей «компетентных органов» возникли претензии к некоторым кандидатам в космонавты, в том числе и из первой «шестерки». «Юрий Гагарин – был полтора года на оккупированной врагом территории, а Павел Попович – около двух лет! И этих людей допустили к подготовке космического полета, к работе на секретной технике?!» Потребовалось даже обращение к заведующему отделом ЦК КПСС по оборонной работе Ивану Дмитриевичу Сербину, чтобы обвинение было снято: все-таки ребятам, которые оказались в немецком тылу в годы войны, было в годы военного лихолетья по 6 – 9 лет.

Готовили космонавтов к старту и по «партийной линии». Еще 13 марта 1961 года состоялось партийное собрание Центра подготовки космонавтов по теме «Как я готов выполнить приказ Родины». На этом партийном собрании космонавты Юрий Гагарин и Герман Титов доложили коммунистам о своей готовности к космическому полету.

9 марта 1961 года состоялся полет четвертого космического корабля-спутника. Собака Чернушка и одетый в скафандр космонавта манекен «Иван Иванович» облетели Землю и успешно приземлились.

Пятый корабль-спутник стартовал 25 марта 1961 года. Полет собаки Звездочки и еще одного манекена также прошел практически без замечаний.

На запуске с космодрома пятого корабля-спутника присутствовала в полном составе вся лидирующая «шестерка»: Валерий Быковский, Юрий Гагарин, Григорий Нелюбов, Андриян Николаев, Павел Попович и Герман Титов. Будущие космонавты были доставлены на аэродром «Ласточка» на космодроме тремя самолетами «ИЛ-14» по два человека в каждом. Это

Тайна гибели Юрия Гагарина

делалось для страховки: даже при аварии двух самолетов одновременно обязательно останется в живых третий состав космонавтов.

Сергей Павлович Королев и военное руководство ЦПК считали, что пилотам, готовящимся к космическому полету, необходимо воочию увидеть пуск ракеты-носителя. Будущие космонавты наблюдали запуск ракеты-носителя с космическим кораблем со смотровой веранды первого измерительного пункта с расстояния чуть меньше одного километра. Зрелище уходящей ввысь ракеты потрясло их. До сих пор они воспринимали ракету-носитель несколько отстраненно, абстрактно, всего лишь как некий объект, который должен помочь им выйти на орбиту. А 25 марта они увидели всю ту мощь, на вершине которой им предстояло подняться в космос.

3 апреля 1961 года Никита Сергеевич Хрущев провел очередное заседание Президиума ЦК КПСС. Один из вопросов повестки дня - решение о запуске советского человека в космос. Президиум ЦК партии дал «добро» на запуск во второй декаде апреля 1961 года космического корабля «Восток» с человеком на борту.

5 апреля 1961 года Главком Вершинин подписал и удостоверения пилотов-космонавтов Юрию Гагарину, Григорию Нелюбову и Герману Титову – до первого старта человека в космическое пространство оставалось всего семь дней. Это означало, что в космос полетит один из этой тройки. Лидирующей «шестерки» больше не существовало.

Впрочем, это стало ясно уже к 15 марта 1961 года. К этому сроку были готовы только три скафандра: для Юрия Гагарина, Григория Нелюбова и Германа Титова. Почему? Ведь первому полету в космос был дан и организационный, и финансовый приоритет.

Из воспоминаний Николая Ивановича Драй, специалиста НПП «Звезда» (В.Полетаева, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Когда образовался первый отряд, на «Звезду» пришла команда: определить, сколько нужно скафандров. Мы прикинули по размерам, по росту – изготовили пять костюмов, и отправили в отряд. Примерно год спустя приходит телефонограмма: ни один космонавт в скафандр не вмещается. Оказалось, что за месяцы тренировок практически у всех объем груди стал больше на два размера. Накачали мышцы, такие мощные стали ребята!»

Теперь предстояло из троих космонавтов выбрать одного, того, кто 12 апреля сядет в кабину космического корабля «Восток» и отправится на околоземную орбиту. Однако, негласно выбор, уже был сделан...

Формальное решение о назначении Юрия Алексеевича Гагарина основным пилотом для выполнения первого космического полета состоялось 10 апреля 1961 года на заключительном заседании Государственной комиссии. На этом же заседании Герман Степанович Титов и Григорий Григорьевич Нелюбов были назначены соответственно первым и вторым дублерами Гагарина. Была утверждена окончательная дата полета - 12 апреля 1961 года.

Впрочем, по некоторым сведениям, опубликованным в прессе уже послесоветское время, окончательное решение о выборе первопроходца космоса принял лично Председатель Совета Министров СССР и Первый секретарь ЦК КПСС Н.С.Хрущев. Решение было принято примерно за двадцать дней до предполагаемой даты полета. В основу этого решения легли, прежде всего, служебно-деловые качества будущего космонавта – это должен быть «высоко дисциплинированный человек, который бы точно выполнил поставленную задачу, ни на букву не отступая от инструкций, и чтобы никакой «самодеятельности» во время космического полета». Было учтено и социальное происхождение Юрия Гагарина – из рабочих! - и его членство в КПСС. Дублер Гагарина Герман Титов тогда еще был комсомольцем. Как можно доверять такое

Тайна гибели Юрия Гагарина

ответственное дело, как первый полет в космос, не коммунисту? Кроме того, Хрущеву не понравились имя Титова, а у Нелюбова – его фамилия. Ну, никак не мог первый советский космонавт, русский по национальности, носить имя Герман или не совсем благозвучную фамилию Нелюбов! Поэтому Хрущев совершенно волюнтаристским способом выбрал для первого полета именно Юрия Гагарина. Однако, как показала история, этот выбор в пользу именно Юрия Гагарина был, пожалуй, одним из самых удачных действий Никиты Сергеевича Хрущева за всю его многолетнюю политическую карьеру...

Предстоящий полет был очень рискованной затеей. Да, космический корабль и ракета–носитель уже, вроде бы, отработаны в ходе полетов беспилотных космических аппаратов. Да, собаки – испытатели хорошо перенесли условия космического рейса. Но все-таки никто не мог дать стопроцентную гарантию, что техника не подведет, а космонавт останется жив и здоров.

Говорят, что в дикторской студии Центрального радио, в сейфе у диктора Юрия Левитана, лежали три конверта, опечатанных сургучовыми печатями. Три варианта сообщения ТАСС, находившиеся внутри конвертов, отредактировал сам Сергей Павлович Королев. В первом конверте было сообщение ТАСС о том, что в СССР удачно запущен в космос первый в мире пилотируемый космический корабль с человеком на борту, полет проходит нормально, самочувствие космонавта хорошее. Во втором сообщении говорилось, что запуск космического корабля произведен, но в ходе полета возникли технические неполадки и космонавту может потребоваться помощь других стран, на территории которых возможна посадка космического корабля с человеком. В третьем варианте сообщалось о выведении космического корабля на околоземную орбиту и о гибели космонавта в ходе полета. По телефонному звонку Юрий Левитан должен был вскрыть

один из конвертов и зачитать нужное сообщение ТАСС. По ситуации...

Настал день отлета будущих пилотов первого «Востока» на космодром. Георгий Шонин вспоминал:

«Перед отлетом наших друзей мы собрались всем отрядом, чтобы сказать им напутственные слова. Не удержался и я.

- Мы завидуем вам! Завидуем хорошей дружеской завистью. Поэтому, оставаясь здесь, на земле, всем сердцем будем с тем из вас, кому поручат выполнить первый в истории человечества космический полет, - обратился я ко всем троим, хотя мы предполагали, что полетит все-таки Юрий...

Конечно, нам всем хотелось быть на месте Юрия. Еще острее это желание было у тех, кто прошел с ним непосредственную подготовку к полету. И несмотря на это, в группе были самые добрые, дружеские отношения. Никакого намека на соперничество, никакого «духа соревнования». Все делали одно общее и очень важное для страны дело. И все свои помыслы и усилия мы подчинили успешному завершению этого задания».

Утром 12 апреля 1961 года в 9 часов 7 минут по московскому времени ракета-носитель с космическим кораблем «Восток» оторвалась от Земли и пошла в небо. Через несколько минут от телеметрической службы пришло сообщение о том, что космический корабль вышел на орбиту вокруг Земли. Юрий Гагарин по радио сообщил, что чувствует себя нормально.

Но практически сразу стало ясно, что возникла серьезная угроза для жизни Гагарина. Две ступени ракеты-носителя «Восток» отработали без замечаний. «Сюрприз» преподнесла третья ступень: произошло несвоевременное выключение ее двигателей. К моменту отключения двигателей корабль уже поднялся на орбиту, апогей которой оказался существенно выше расчетной орбиты. Если на «Востоке» в момент посадки произойдет отказ тормозной двигательной установки, то сход с такой высокой орбиты с помощью аэродинамического

Тайна гибели Юрия Гагарина

торможения корабля в атмосфере Земли мог занять по разным оценкам от двадцати до пятидесяти суток. Система жизнеобеспечения в корабле Юрия Гагарина была рассчитана на работу в течение всего десяти суток.

Конечно, сам космонавт о возникшей проблеме не знал. Пожалуй, лучше всех о том, что чувствовал в те первые минуты полета Юрий Гагарин, напишет позднее Владимир Высоцкий:

Я отдал рапорт весело, на совесть,
Разборчиво и очень делово.
Я думал: вот она и невесомость,
Я вешу нуль – так мало, ничего!..
И стало тесно голосам в эфире,
Но Левитан ворвался, как в спортзал,
И я узнал, что я впервые в мире
В историю «Поехали!» сказал.

Наверное, душевное состояние Гагарина в те мгновения космического полета действительно передано верно, но на самом деле с сообщением ТАСС, все было несколько иначе. «Восток» вышел на орбиту, прошел над Азией, Тихим океаном, уже летел над Американским континентом, а сообщения ТАСС в эфире все не было.

В 9 часов 22 минуты по московскому времени на американской радарной станции Шамия, расположенной на Алеутских островах, засекли появление на околоземной орбите советского космического корабля и переговоры космонавта с одним из наземных измерительных пунктов. Через две минуты после этого последовал доклад оператора дежурному офицеру из Центрального разведывательного управления США: «Русские запустили в космос космический корабль с человеком на борту». Сообщение немедленно ушло в штаб-квартиру ЦРУ в Лэнгли, а оттуда – сразу в Белый Дом. В два часа ночи по местному времени Президент США Джон Фитцджеральд Кеннеди был разбужен, и ему сообщили невероятную и в политическом отношении очень неприятную новость: СССР снова опередил США в

Тайна гибели Юрия Гагарина

космических исследованиях, советский космонавт летит по околоземной орбите на космическом корабле.

В 9 часов 52 минуты «Восток» уже обогнул Землю и пролетал над Африкой, когда, наконец, советское Центральное радио прервало свои обычные передачи. В эфире зазвучал торжественный голос Юрия Левитана...

Полет проходил нормально. Неприятности начались перед самой посадкой.

Согласно расчетной схеме полета, после ориентации корабля «Восток» по Солнцу, на нем должна была включиться ТДУ (тормозная двигательная установка). После этого по программе полета должно было произойти разделение приборного отсека и спускаемого аппарата, в котором находился Юрий Гагарин. Шарообразная капсула «Востока» с космонавтом по баллистической траектории должна была устремиться к Земле. Но этого не произошло. О том, как в реальности происходил спуск с околоземной орбиты корабля «Восток», рассказал сам Юрий Гагарин в отчете Государственной комиссии:

«Я почувствовал, как заработала ТДУ (тормозная двигательная установка – С.Ч.). Через конструкцию ощущался небольшой шум. Я засекаю время включения ТДУ. Включение прошло резко. Время работы ТДУ составило точно 40 секунд (преждевременное отключение ТДУ привело к недобору тормозного импульса – 132 метра в секунду, вместо расчетных 136 метров в секунду). Как только включилась ТДУ, произошел резкий толчок, и корабль начал вращаться вокруг своих осей с очень большой скоростью. Скорость вращения была градусов около 30 в секунду, не меньше. Все кружилось. То вижу Африку, то горизонт, то небо. Только успеваю закрываться от Солнца, чтобы свет не падал в глаза. Я поставил носик к иллюминатору, но не закрывал шторы.

Мне было интересно самому, что происходит. Разделения нет. Я знал, что по расчету это должно было произойти через 10–12 секунд после включения ТДУ. По

моим ощущениям, больше прошло времени, но разделения нет...

Я решил, что тут не все в порядке. Засек по часам время. Прошло минуты две, а разделения нет. Доложил по КВ каналу (коротковолновая радиосвязь – С.Ч.), что ТДУ сработала нормально. Прикинул, что все-таки сяду, тут еще все-таки тысяч шесть километров есть до Советского Союза, да Советский Союз тысяч восемь километров, до Дальнего Востока где-нибудь сяду. Шум не стоит поднимать. Как мне показалось, обстановка не аварийная, ключом я доложил «ВН» – все нормально. Лечу, смотрю – северный берег Африки, Средиземное море, все четко видно. Все колесом крутится, – голова, ноги. В 10 часов 25 минут 37 секунд должно быть разделение, а произошло в 10 часов 35 минут».

Только в плотных слоях атмосферы стальные ленты креплений, которые связывали спускаемый аппарат и приборный отсек «Востока», перегорели под действием высоких температур. Шарообразный отсек с космонавтом, наконец, стабилизировался и дальше уже спускался по штатной схеме посадки.

Интересно, что вплоть до второй половины 80-х годов факт катапультирования Юрия Гагарина из корабля «Восток» на этапе спуска в земной атмосфере тщательно скрывали. Советские верхи очень хотели официально зарегистрировать полет Гагарина в качестве авиационного рекорда, а по правилам Международной авиационной федерации (ФАИ) пилот должен был находиться на борту летательного аппарата от момента взлета до самого приземления. Для полетов на корабле «Восток» штатной была схема катапультирования космонавта на заключительном этапе спуска. Но советскому руководству был нужен рекорд, ибо «без бумажки – ты букашка, а с бумажкой – человек»! Поэтому и устно, и документально в течение двадцати с лишним лет все советские ученые, инженеры, писатели и прочие причастные к космонавтике лица дружно врали: «Гагарин приземлился внутри космического корабля «Восток»!

Тайна гибели Юрия Гагарина

Враки – враками, но собственно к бессмертному подвигу Юрия Алексеевича Гагарина это массовое пропагандистско-политическое вранье никакого отношения не имеет.

Только 5 мая 1961 года, почти через месяц после полета Юрия Гагарина вокруг Земли, Соединенные Штаты Америки смогли дать хоть какой-то ответ на прорыв СССР в космос. Космонавт Алан Шепард совершил баллистический полет на капсуле «Меркурий», установленной на ракете-носителе «Редстоун». «Меркурий» поднялся на высоту 187,4 километра, а потом опустился на парашюте в воды Атлантического океана. Весь полет продлился всего 15 минут 22 секунды.

С момента возвращения из космического полета Юрий Гагарин превратился фактически в символ торжествующего социализма. Уже примерно через месяц после возвращения из звездного рейса советское руководство отправило покорителя космоса в первую зарубежную поездку с пропагандистской «Миссией мира». Первый космонавт планеты посетил Чехословакию, Финляндию, Англию, Болгарию и Египет. В том же году последовали Польша, Куба, Бразилия, Канада, Исландия, Венгрия, Индия, Цейлон (Шри-Ланка), Афганистан.

В январе-феврале 1962 года Гагарин как «посол мира и социализма» побывал в Объединённой Арабской Республике (Египет) с семидневным визитом. Президент ОАР Гамаль Абдель Насер наградил Юрия Гагарина высшим орденом республики «Ожерелье Нила».

Кстати, награды на Юрия Алексеевича сыпались как из рога изобилия. Особенно отличились социалистические страны. Гагарин был награжден медалью «Золотая Звезда» Героя Социалистического Труда Народной Республики Болгария и орденом Георгия Димитрова, медалью «Золотая Звезда» Героя Социалистического Труда Чехословацкой Социалистической республики, орденом Крест Грюнвальда I степени Польской Народной Республики, орденом «Плайя Хирон» Кубы, орденом

Тайна гибели Юрия Гагарина

Государственного Знамени Венгерской Народной Республики, орденом Карла Маркса Германской Демократической Республики и многими другими орденами и медалями.

Не отставали в стремлении наградить первого космонавта планеты и некоторые из развивающихся стран: Юрий Гагарин был удостоен ордена «За заслуги в области воздухоплавания» Бразилии, ордена, знака и Большой ленты Африканской Звезды к ордену «Свет во тьме» Либерии, ордена Звезды 2-го класса Индонезии.

Немало поездок у Гагарина было и по республикам, областям и городам Советского Союза. Везде появление Юрия Алексеевича собирало толпы людей. Юрий Гагарин стал символом счастливого и светлого будущего для всего советского народа.

Параллельно стремительно шел и карьерный рост первого космонавта. Уже 23 мая 1961 года он был назначен старшим инструктором-космонавтом, командиром первого отряда космонавтов, а с 16 января 1963 года - командиром всего отряда космонавтов. 20 декабря 1963 года Гагарин назначается заместителем начальника Центра подготовки космонавтов по летно-космической подготовке и одновременно начальником отдела летно-космической подготовки.

Очередные воинские звания Юрий Гагарин также получил досрочно: уже 12 июня 1962 года он стал подполковником, а к октябрьским праздникам в следующем году получил звание полковника. Путь от старшего лейтенанта до полковника Юрий Алексеевич прошел в рекордном темпе - за два с половиной года.

Руководители советской космонавтики понимали, что у многих потенциальных первых советских космонавтов не хватает образования для качественной подготовки к космическим полетам. Поэтому уже летом 1961 года было принято решение о коллективном обучении первого отряда космонавтов в авиационной академии. 3 сентября 1961 года Юрий Гагарин и его

Тайна гибели Юрия Гагарина

коллеги по отряду поступили в Военно-воздушную инженерную академию им.Жуковского.

Не мог ни быть привлечен Юрий Гагарин и к общественно-политической деятельности в рамках советской государственной системы. В 1962 году Гагарин избирается депутатом Верховного Совета СССР 6-го и 7-го созывов. Он также избирался членом ЦК ВЛКСМ на XXIV и XXV съездах комсомола.

И, конечно же, Юрий Алексеевич участвует в подготовке всех следующих советских космических полетов. 6 августа 1962 года Герман Титов стартовал в космос на корабле «Восток-2». Он встретил на околоземной орбите «семнадцать космических зорь» и благополучно вернулся на родную Землю.

В групповом полете двух космических кораблей «Восток-3» (11-15 августа 1962 года) и «Восток-4» (12-15 августа 1962 года) дружбу народов СССР блестяще продемонстрировали чуваш Андриян Николаев и украинец Павел Попович. Трех- и четырехсуточный полеты дали советским ученым много новой научной информации. На «Востоках» еще не было стыковочных механизмов, однако блестящая работа баллистиков сделала возможным очень близкую по космическим масштабам встречу двух кораблей на околоземной орбите.

На следующий год групповой полет повторили, но уже с новым набором «космических рекордов». В рекордный для того времени по продолжительности пятиясуточный полет на корабле «Восток-5» (14-19 июня 1963 года) отправился Валерий Быковский. Через день компанию ему составила на корабле «Восток-6» первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова (16-19 июня 1963 года).

В начале 1964 года Сергею Павловичу Королеву пришла в голову идея, которая очень многим проектантам в его конструкторском бюро показалась сначала совершенно фантастической, если не сказать бредовой. Читая в переводной прессе о том, как усердно

по ту сторону Атлантического океана американцы готовят полет двухместного корабля «Джемини», Главный конструктор предложил переделать космический корабль «Восток» таким образом, чтобы в нем могли совершить полет на орбиту два или даже три космонавта одновременно. Кроме того, Королев всерьез доказывал, что из такого модернизированного «Востока» можно будет осуществить еще один шаг в освоении космоса - выход космонавта в скафандре из корабля, летящего по околоземной орбите.

Новая космическая программа получила общее название «Восход». В рамках ее предполагалось подготовить два варианта космического корабля: первый (заводское обозначение ЗКВ) – для полетов двух или трех космонавтов, второй (заводское обозначение ЗКД, рабочее название «Выход») – для обеспечения выхода человека из корабля в космос.

В целом конструкция космического корабля «Восход» была аналогична кораблю «Восток». «Восход» состоял из двух основных отсеков: шарообразного спускаемого аппарата (кабины космонавтов) и приборного отсека (отсека для размещения двигательной установки и оборудования). По сравнению с кораблем серии «Восток» космический корабль «Восход» был дополнительно снабжен новым приборным оборудованием (дополнительной системой ориентации с ионными датчиками, усовершенствованной телевизионной и радиотехнической аппаратурой и др.), резервной твердотопливной установкой и системой мягкой посадки.

Идея Сергея Павловича Королева переделать одноместный «Восток» в многоместный «Восход» нашла понимание и поддержку у Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета министров СССР Никиты Сергеевича Хрущева. В начале шестидесятых годов социально-экономическое положение СССР стало ухудшаться, и советскому руководству остро требовались новые политические эффекты для

поддержания своего веса как внутри страны, так и во всем мире. Американцы готовят в 1965 году полет двухместного космического корабля «Джемини»? Что же, мы не имеем права отставать, мы должны обогнать США! Поэтому мы отправим в космос не двух, а сразу трех человек, и не в 1965, а в 1964 году! США собираются осуществить выход своего космонавта из кабины корабля в открытое космическое пространство? Наш космонавт сделает это раньше американцев, мы должны сохранять свое лидерство в космической гонке!

В этой погоне за очередным успехом в космосе политические руководители СССР часто не задумывались о том, какой ценой будет достигнут этот успех. Речь шла не только о дополнительных финансовых расходах, которые ложились тяжелым бременем на народное хозяйство страны. Для советских космонавтов предстоящие полеты на многоместных «Восходах» были куда более серьезным риском, чем старты на одноместном «Востоке». Ведь при модернизации корабля из одно- в многоместный с «Востока», в частности, убиралось катапультируемое кресло, чтобы обеспечить размещение в кабине корабля двух или трех космонавтов. Это означало, что в первые секунды полета ракеты-носителя и при спуске космического корабля в атмосфере после завершения орбитального полета экипаж «Восхода» было невозможно спасти в случае аварийной ситуации.

12 октября 1964 года в 10 часов 30 минут ракета-носитель с космическим кораблем ЗКВ № 3 («Восход») стартовала с первой площадки космодрома Байконур. На борту корабля находился экипаж, состоящий из командира корабля подполковника Комарова Владимира Михайловича и членов экипажа: научного сотрудника–космонавта, кандидата технических наук Феоктистова Константина Петровича и врача–космонавта Егорова Бориса Борисовича.

13 октября 1964 года программа односуточного полета была полностью выполнена. «Восход» успешно

сошел с орбиты и в 10 часов 47 минут приземлился в 312 километрах северо-восточнее города Кустанай (Казахская ССР).

Увы, пропагандистский эффект от нового советского достижения в области освоения космического пространства оказался смазан политическими реалиями – в тот же день Пленум ЦК КПСС снял со всех постов и отправил на пенсию Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР Никиту Сергеевича Хрущева. Это была мировая новость № 1, а успешный полет советского многоместного корабля занял в те дни только вторые позиции.

Полет «Восхода» был первой ступенькой масштабного космического проекта полетов многоместных кораблей, который задумали Сергей Королев и его коллеги. Вторым шагом должен был стать выход в космос из космического корабля одетого в скафандр космонавта – конечно же, снова первый в мире. Американцы собираются осуществить подобную операцию весной 1965 года. Что же, мы должны стартовать раньше и обеспечить советский приоритет в «космической гонке».

18 марта 1965 года в 10 часов 00 минут по московскому времени с первой площадки космодрома Байконур был осуществлен запуск космического корабля ЗКД № 4 («Восход-2»). На его борту находился экипаж в составе командира корабля, полковника Беляева Павла Ивановича и второго пилота подполковника Леонова Алексея Архиповича.

Подготовка к выходу второго пилота в космическое пространство началась сразу же после выведения корабля на околоземную орбиту. На втором витке вокруг Земли Алексей Леонов вышел в открытый космос. В безопорном пространстве он совершил пять отходов и подходов к кораблю. Самый первый отход он выполнил на минимальное расстояние – около одного метра. В последующих отходах второй пилот удалялся от корабля на полную длину фала – на пять метров.

Когда «Восход-2» пролетал над Сибирью, Алексей Леонов вернулся внутрь корабля. Это удалось сделать с трудом, поскольку скафандр раздулся из-за большой разницы во внутреннем и внешнем давлении.

Готовясь к посадке, космонавты заметили некоторые отклонения в системе ориентации корабля на Солнце. Было принято решение о посадке корабля на 18-м витке с помощью ручного управления.

Управляемый Павлом Беляевым корабль сошел с орбиты и 19 марта 1965 года в 12 часов 02 минуты совершил посадку в 180 километрах от города Перми. Так как место посадки оказалось в тайге, поисково-спасательная служба смогла эвакуировать космонавтов только через двое суток после приземления – 21 марта.

В 1965 году американцы один за другим стали отправлять в космос свои корабли: «Джемини-3, 4, 5». А в СССР после полета «Восхода-2» установилось «затишье». Ситуация очень беспокоила советских космонавтов, и в конце октября 1965 года они даже направили по этому поводу коллективное письмо в ЦК КПСС и лично товарищу Леониду Ильичу Брежневу. Это письмо – с подачи генерала Николая Каманина – подписали летчики-космонавты СССР Ю.Гагарин, А.Леонов, П.Беляев, Г.Титов, А.Николаев, В.Быковский.

Письмо ушло в ЦК КПСС. Но прошел месяц, второй, третий... Ответа не было. 5 января 1966 года генерал Николай Каманин делает в своем дневнике следующую запись:

«На настроении ребят (т.е. летчиков-космонавтов СССР – С.Ч.) сказывается и неопределенное отношение высокого руководства к их письму в ЦК КПСС. Прошло уже три месяца, как оно вручено Брежневу, но за это время никто даже не побеседовал с космонавтами по содержанию письма. Полнейшее равнодушие наших руководителей к космосу можно объяснить только растерянностью и боязнью разворошить серию наших провалов».

Тайна гибели Юрия Гагарина

Время «Востоков» и «Восходов» уходило. На стапелях уже стояли космические корабли нового поколения – «Союзы».

Ошибочным будет считать, что жизнь Юрия Гагарина после космического полета превратилась в нескончаемую череду пропагандистских поездок, учебу в академии и подготовку новых космических стартов. Юрий Алексеевич жил полноценной жизнью, в которой было место и работе, и отдыху.

Довольно часто космонавты первого отряда выезжали на охоту. Обычно собиралось человек двадцать: генерал Николай Петрович Каманин, Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Владимир Комаров, Георгий Шонин, Алексей Леонов, Евгений Хрунов, Борис Воынов, инструкторы и методисты из Центра подготовки космонавтом, шоферы. Ездили в Подмосковье, в район Спас – Клепиков Рязанской области или в охотничье хозяйство «Нагорье», расположенное в семидесяти километрах севернее Переславля-Залесского. Охотились на лося, тетеревов, глухарей, зайцев. Но главным занятием все-таки была не столько охота, сколько просто отдых: посидеть у костра, приготовить шашлык, побродить по лесу. Охота была лишь поводом отдохнуть.

«Весна. Нас пригласили в воскресенье поохотиться, - вспоминал через много лет Георгий Шонин. - Выдался чудесный солнечный день. И хоть еще везде полно снега, чувствуется – весна решительно вступает в свои права.

Мы поднялись спозаранку и без усталости бродим по лесу, по полянам, хмельные от весенних запахов и птичьих перезвонов. Мы ни капельки не огорчены тем, что ягдташи и ружья на этот раз оказались ненужными атрибутами нашей экипировки. Только Юрий вернулся из лесу с трофеем. Он и Алексей Леонов долго скрадывали глухаря, подбираясь к нему во время его любовной песни, застывая в неудобных позах, когда птица умолкала и озиралась вокруг красными глазами.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Приехали домой и стали прощаться у автобуса. И тут Юрий, единственный с добычей и от этого чувствующий себя неловко, запротестовал:

– Так, ребята, не пойдет! Вот что: через полтора часа жду вас с женами у себя дома. Валя успеет зажарить этого красавца. Я думаю, попробовать на всех хватит.

И мы пришли. И всем хватило. Всем понравился жареный глухарь, хотя некоторым гостям (а было нас человек двадцать) он напоминал жареную курятину. И все еще раз (в который!) слушали сначала Юрия, а затем Алексея, как они подбирались к этой ужасно хитрой птице... А потом пели. Все пели, даже Валерий Быковский. Мы тогда любили и умели, собравшись вместе, попеть задушевные песни».

От глаз пронырливых журналистов не удалось скрыть периодические выезды едва ли не всего первого отряда космонавтов за пределы Звездного городка. Говорят, что именно тогда среди отечественных «акул пера», писавших о космонавтике, родилась веселая частушка:

«Городок наш ничего,
Населенье таково,
Что небесные ребята
Составляют большинство.
Ищет пресса тут и там,
Рыщет пресса по кустам:
Ах, куда ведет Гагарин
Космонавтов по утрам?..»

Сами космонавты тоже не чурались юмора и постоянно подшучивали друг над другом. Вспоминает бывший начальник политотдела Центра подготовки космонавтов полковник Иван Крышкевич.

«Как-то после собрания космонавт Георгий Шонин подвез Юрия Гагарина на своей новой машине к дому. Юра похвалил обновку: «Замечательный лимузин!» Может быть, тогда и возникла у него идея разыграть Георгия. Гагарин договорился с Алексеем Леоновым и Борисом Волиновым спрятать автомобиль. Поздно

вечером тихонько оттащили его в гараж Гагарина. На следующее утро Юра приходит к Шонину и говорит: «Давай поедem на работу на твоей машине». Тот посмотрел в окно и ахнул: лимузин исчез. Юра тоже выглянул, «изумился» и предложил: «Надо сразу сообщить в ГАИ, пусть начнут искать».

Когда я (то есть полковник И.Крышкевич – С. Ч.) приехал в гарнизон, комендант доложил: «Товарищ полковник, за время моего дежурства никаких происшествий не случилось. За исключением того, что у Шонина угнали машину». Я не смог удержаться от замечания: «Ничего себе, никаких происшествий». Минут через 15 заходят ко мне в кабинет Юрий и Алексей Леонов. И очень официально докладывают, что у Шонина кто-то похитил машину. Я уже по тону стал догадываться, что это шутка. Говорю: «Юра, хватит. Признавайтесь, куда вы дели авто?» Леонов засмеялся и признался. Часа два еще помучили Шонина, а потом вернули ему автомобиль».

При всей своей всемирной знаменитости Юрий Алексеевич оставался простым и доступным для общения человеком. Как-то мать Георгия Степановича Шонина Софья Владимировна приехала погостить в Звездный городок к сыну.

«Увидев на стене портрет Юрия Гагарина, - пишет писатель и поэт Семен Цванг, - она сказала:

- Я бы очень хотела увидеть Гагарина.

- Нет проблем, - ответил Георгий и тут же вышел на балкон и свистнул. Тотчас в ответ послышался голос Гагарина, жившего этажом выше:

- Что случилось, Жора?

- Юра, спустись ко мне, мама приехала, хочет борщом украинским тебя угостить.

Через минуту две Юрий Гагарин, распахнув объятия, приветствовал Софью Владимировну».

Но космос по-прежнему звал Гагарина к себе. Ему предстояло стать одним из первых испытателей нового космического корабля «Союз».

Тайна гибели Юрия Гагарина

20 августа 1965 года генерал Николай Каманин записал в своем дневнике:

«Говорил по телефону с Королевым. Согласовал с Сергеем Павловичем кандидатов на роль командиров кораблей для первых двух «Союзов». Я назвал Гагарина, Николаева, Быковского и Комарова. Королев согласился с этими кандидатурами».

Хотя работы по созданию многоцелевого космического корабля 7К-ОК («Союз») Сергей Павлович Королев и его соратники начали еще в 1962 году, и первые полеты стояли в планах уже на четвертый квартал 1964 года, но из-за организационных, технологических и финансовых проблем изготовление космического корабля «в металле» все откладывалось и откладывалось. Только во второй половине 1965 года в сборочных цехах завода появились первые «Союзы».

Увы, Сергею Павловичу Королеву не суждено было проводить в полет первый «Союз». 14 января 1966 года он умер на операционном столе во время сложной хирургической операции...

16 ноября 1966 года были окончательно сформированы два экипажа для выполнения первого полета по новой программе. Предполагалось, что на «Союзе-1» полетит Владимир Комаров (его дублер - Юрий Гагарин). Планировалась стыковка в космосе с «Союзом-2», на котором должны были стартовать на орбиту Валерий Быковский, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов (дублировали их соответственно Андриян Николаев, Валерий Кубасов и Виктор Горбатко).

17 января 1967 года состоялось совещание у Василия Мишина с участием космонавтов. Были озвучены планы на ближайшее будущее: после беспилотного полета корабля «Космос-140» перейти к реализации пилотируемой программы.

Виктор Кекушев, друг космонавта Владимира Комарова, позднее вспоминал:

«Володя однажды мне сказал что машина (то есть корабль 7К-ОК («Союз») – С.Ч.) еще «сырая», но что нужно

Тайна гибели Юрия Гагарина

лететь. Так и сказал: «Ты сам понимаешь, почему я лечу. Другого выхода нет. Другой не может полететь. Я беру всю ответственность на себя».

«Я прекрасно понимаю, что значило для Володи сказать: «Я не полечу», - комментировал ситуацию, сложившуюся перед стартом «Союза-1», дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Павел Попович. - Полетел бы Юрий Гагарин. Это само собой разумеется».

А Юрия Гагарина Владимир Комаров пускать в космос не хотел: полет действительно предстоял опасный.

Подготовка к пилотируемому полету вступила в завершающую стадию. 30 марта 1967 года Юрий Гагарин сдал комплексные экзамены по подготовке к старту - теорию и практику управления кораблем на тренажере. Сдал на «отлично». Такую же высшую оценку получил и Владимир Комаров.

На пресс-конференции перед стартом в космос первого корабля серии «Союз» Юрий Гагарин скажет журналистам:

- С моей точки зрения, очень хорошо, что выполнение столь сложного задания поручили именно Владимиру Комарову. Выбор очень удачный. Это высокообразованный, отлично тренированный космонавт. Необходимо подчеркнуть, что выполнять программу он будет не просто как летчик-космонавт, а как человек, ставший за несколько лет космической подготовки специалистом своего дела. Инженерный космический профиль стал для него профессией. Подобная деталь очень важна, если учесть характер нынешнего задания.

20 апреля на второй площадке космодрома Байконур состоялось заседание Государственной комиссии. Решили: пуск корабля «Союз-1» осуществить 23 апреля 1967 года в 3 часа 35 минут по московскому времени, а корабля «Союз-2» - 24 апреля 1967 года в 3

Тайна гибели Юрия Гагарина

часа 10 минут. Генерал Николай Каманин доложил о готовности экипажей:

- Товарищ председатель! Товарищи члены Государственной комиссии! Здесь присутствуют восемь космонавтов. Все они полностью закончили программу подготовки в ЦПК, сдали экзамены специальной экзаменационной комиссии, назначенной приказом Главнокомандующего ВВС из представителей промышленности, Минздрава, Академии наук и Министерства обороны. По теоретической подготовке, знанию материальной части корабля, по умению управлять кораблем и его системами все космонавты получили оценки «отлично». На технической позиции экипажи провели занятия на борту кораблей, консультировались с конструкторами и разработчиками систем, прослушали и записали в бортжурналы рекомендации по действиям в особых случаях. Космонавты прошли программу медицинского обследования и признаны годными для выполнения космического полета.

На основании изложенного, от имени командования Военно-Воздушных Сил вношу предложение назначить:

1) командиром активного корабля «Союз» и командиром группы космических кораблей - Комарова Владимира Михайловича;

2) командиром пассивного корабля «Союз» - Быковского Валерия Федоровича;

3) членами экипажа, выходящими в космос, - Хрунова Евгения Васильевича, Елисеева Алексея Станиславовича.

Запасной экипаж предлагаю назначить в следующем составе: а) командир активного корабля и командир группы космических кораблей – Юрий Алексеевич Гагарин; б) командир пассивного корабля – Андриян Григорьевич Николаев; в) члены экипажа, выходящие в открытый космос, - Виктор Васильевич Горбатко и Валерий Николаевич Кубасов.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Прошу Государственную комиссию утвердить наше предложение.

Государственная комиссия единогласно утвердила предложение ВВС.

23 апреля 1967 года, ночь перед стартом. Космонавты и сопровождающие их лица вышли из гостиницы, сели в автобусы и поехали на стартовую позицию.

Сохранились кинокадры о той поездке. Еще не рассвело, за окном автобуса непроглядная темень. Владимир Комаров сидит спиной вперед по ходу движения. Напротив него - все остальные космонавты: Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Алексей Леонов, Валерий Быковский, еще не летавшие в космос Евгений Хрунов, Валерий Кубасов, Виктор Горбатко. Дружно поют песню «Заправлены в планшеты космические карты» - такова традиция.

Интересно, что на Юрии Гагарине его обычная офицерская форма. То есть в день старта дублера Комарова Гагарина не стали даже переодевать в летный костюм и наклеивать медицинские датчики, как это делали с дублерами во всех предшествующих полетах. А это означало, что при любых раскладах у «Союза-1» есть только один пилот - Владимир Комаров...

В ослепительно-ярких лучах прожекторов виднеется в облаках пара, вся в белом инее ракета-носитель с космическим кораблем «Союз-1». Ровно в три часа по московскому времени, за два часа до старта, прибывает автобус с космонавтами. Владимир Комаров строевым шагом направляется к членам Государственной комиссии, рапортует:

- Товарищ председатель Государственной комиссии! Летчик-космонавт Комаров к полету на космическом корабле «Союз» готов!

- Желаю вам счастливого полета! – отвечает председатель Государственной комиссии генерал Керим Алиевич Керимов.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Комаров, одетый в серые брюки и голубую куртку, в окружении коллег-космонавтов, врачей и испытателей космической техники не торопясь направляется в сторону стоящей на стартовой позиции ракеты. До самого лифта Комарова провожали Василий Павлович Мишин, Юрий Алексеевич Гагарин и Николай Петрович Каманин.

Последние объятия и пожелания перед стартом. Вместе с Владимиром Комаровым в кабине лифта к вершине ракеты поднимается и Юрий Гагарин. Вот уже на верхней площадке виден Владимир Комаров, его руки сжаты в приветствии над головой. Космонавт делает легкий поклон Земле и людям, которые готовили этот полет. Еще раз приветственно взмахивает рукой, и забирается через округлое отверстие люка внутрь орбитального отсека космического корабля.

«Комарова и Гагарина в автобусе привезли на старт, - вспоминал заместитель Главного конструктора Борис Черток. - Позднее Гагарин рассказывал, как он поднимался в лифте вместе с Комаровым на верхнюю площадку фермы обслуживания и оставался у корабля до закрытия люка:

- Я был последним, кто видел его живым и сказал: «До скорой встречи!» [1.1].

Валерий Кудряшов в книге «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)» пишет:

«За два часа до пуска Комаров В.М. в бытовом отсеке пилотируемого космического корабля попрощался и расцеловался с Гагариным Ю.А., членами боевого расчёта (старший лейтенант Снежко Б.В., старший лейтенант Некряч Б.Е.) и слесарем экспериментального завода ЦКБЭМ Кротовым И.К. Из бытового отсека он с помощью боевого расчёта спустился в спускаемый аппарат, сел в кресло, установил радиосвязь с Землёй и начал проверки бортовой аппаратуры» [1.2].

Генерал Николай Каманин и космонавты Юрий Гагарин и Андриян Николаев переходят в бункер

Тайна гибели Юрия Гагарина

управления стартом. Примерно через две-три минуты из бункера устанавливается связь с бортом корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Юрий Гагарин поочередно с коллегой-космонавтом Андрияном Николаевым ведет разговор с Владимиром Комаровым по системе радиосвязи. Владимир Комаров четко, методично и неторопливо докладывает о ходе проверки оборудования. Гагарин и Николаев сообщают информацию о ходе подготовки к запуску ракеты-носителя.

Ракета оторвалась от пусковой площадки в 3 часа 35 минут по московскому времени 23 апреля 1967 года.

«Информация с НИПов, контролирующих активный участок, не вызывала никаких сомнений, - вспоминал Борис Черток. - Через 540 секунд пришел доклад, что корабль отделился и вышел на орбиту ИСЗ.

Первый корабль «Союз» с человеком на борту!

Мы аплодировали. Но тут же спохватились. Теперь формально власть управления полетом перешла к нам» [1.1].

Радость и в самом деле была преждевременной. Неприятности начались сразу же после выхода космического корабля на орбиту.

Снова обратимся к воспоминаниям Бориса Чертока:

«Первый доклад телеметристов ударил по натянутым нервам: «По данным НИП-4 и НИП-15 все антенны раскрыты. Пока не открылась левая панель солнечной батареи... перепроверяем по току Солнца».

Была надежда, что панель солнечной батареи раскрылась, но не работает датчик. Корабль ушел за радиогоризонт, успокоенный после возмущений отделения.

(Кроме того, нераскрывшаяся панель солнечной батареи заблокировала антенны телеметрической системы. Не работала система коротковолновой связи. С бортом корабля «Союз-1» можно было связаться только в диапазоне ультракоротких волн, что на практике означало резкое уменьшение дальности возможной радиосвязи с космическим кораблем – С.Ч.).

Тут подоспел доклад из группы анализа. Они обнаружили, что не открылись дублирующая антенна телеметрической системы и козырек, защищающий солнечно-звездный датчик 45К от загрязнения выхлопами двигателей. Им мешала нераскрывшаяся панель солнечной батареи. Дублирующая антенна, это еще куда ни шло - обойдемся, но 45К! Если он не будет искать Солнце и звезды, ни закрутка, ни солнечная, ни звездная ориентация для коррекции не пройдут» [1.1].

С нераскрывшейся плоскостью солнечной батареи и неработающим солнечно-звездным датчиком о маневрировании в космосе можно было забыть.

Через полтора часа после старта, когда 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») облетел вокруг Земли и снова вошел в зону радиосвязи с территории СССР, Владимир Комаров доложил в Центр управления полетом, что одна из двух солнечных батарей корабля – левая – действительно не раскрылась. Этот факт ставил под угрозу полного срыва всю программу полета из-за уменьшения энергетических ресурсов корабля ровно наполовину.

«Космонавт делал все возможное и невозможное, чтобы как-то подчинить своей воле непослушный корабль, - пишет в книге «Тайны ракетных катастроф» Александр Железняков. - Кроме того, что он пытался исправить оборудование, а Комаров был высококлассным инженером и мог это сделать, он предпринимал и «экстраординарные действия», например, стучал по тому месту обшивки, за которой находился механизм, открывающий панели солнечных батарей. Увы, но освободить их от стопора ему не удалось» [1.3].

На 13-м витке только дальневосточным наблюдательным пунктам удалось услышать доклад Владимира Комарова о ситуации на борту корабля. Космонавт на «глухих витках» не спал. Комаров доложил, что снова предпринял попытки закрутки на Солнце. Закрутка не получалась, «ток от Солнца» не поднимался выше 12-14 ампер. Для заряда буфера требовалось не

менее 23-25 ампер. Попытки провести ориентацию с помощью ионных датчиков также оказались безуспешными.

Группа электропитания в Центре управления полетом, подсчитав электрический баланс до 19-го витка, предупредила, что после 17-го витка возможен переход корабля на резервную батарею. Тянуть с посадкой за 19-й виток электрики категорически не советовали – электропитание корабля могло прекратиться в любой момент, и тогда «Союз-1» стал бы просто безжизненной глыбой металла, летящей по околоземной орбите.

На восемнадцатом витке Юрий Гагарин вышел на связь с Владимиром Комаровым. Как можно четче произнося слова, неторопливо стал передавать на борт корабля важнейшую инструкцию о том, как выполнить посадку корабля на Землю в сложившихся экстремальных условиях:

- Ручную ориентацию корабля по бегу Земли осуществить ровно в 5 часов на светлой части орбиты, развернуть «Союз-1» на 180 градусов для ориентации по посадочному варианту (то есть двигательной установкой вперед, по направлению полета – С.Ч.). Перед входом в земную тень включить стабилизацию на гироскопах КИ-38. При выходе из теневой зоны вручную подправить ориентацию корабля. Так держать! В 5 часов 57 минут 15 секунд включить сближающе-корректирующий двигатель. Расчетное время работы двигателя – сто пятьдесят секунд. После ста пятидесяти секунд работы, если не будет выключения от интегратора, выключить двигатель вручную.

Владимир Комаров принял инструкцию с Земли и понял ее. На осуществление такого варианта посадки космонавтов не тренировали. Этот режим предпосадочных операций родился в Центре управления полетом только потому, что никакие стандартные схемы посадки не работали, и это окончательно стало ясно только на шестнадцатом витке.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Теперь космонавту предстояло сосредоточиться и точно выполнить то, что ему предложила Земля. Конечно, эта придуманная впопыхах схема ориентации корабля и его торможения была очень рискованной операцией - если бы ориентация корабля «Союз-1» в этот момент нарушилась, сближающе-корректирующий двигатель мог не затормозить, а наоборот даже разогнать корабль. В этом случае корабль поднялся бы на более высокую орбиту, с которой возвращение на Землю было уже невозможно – на борту просто не осталось бы топлива для любой новой попытки спуска. Космонавт остался бы на околоземной орбите и погиб, поскольку уже через несколько витков закончился бы ресурс электробатарей, и перестала бы работать система жизнеобеспечения. Даже теоретически поднять с Земли второй космический корабль – «Союз-2» – для стыковки и спасения Владимира Комарова не имело смысла: система сближения без электричества уже просто бы не работала, а навести «вслепую» корабль-спасатель было невозможно.

Когда корабль на девятнадцатом витке снова вошел в зону связи с Землей, Владимир Комаров сообщил, что стабилизировал корабль в предпосадочное положение. Из пространства над теневым полушарием Земли корабль «Союз-1» вышел уже в сориентированном для спуска положении.

И снова на связи с Владимиром Комаровым был Юрий Алексеевич Гагарин. Сохранилась запись тех переговоров:

«Гагарин: «Как самочувствие? Как дела? «Заря», прием».

Комаров (бодрым голосом): «Самочувствие отличное! Все в порядке!»

Гагарин: «Поняли! Вот тут товарищи рекомендуют дышать поглубже. Ждем на приземлении! Я – «Заря», прием!»

Комаров: «Спасибо, передайте всем».

Тайна гибели Юрия Гагарина

24 апреля 1967 года, точно в расчетный момент времени, была включена двигательная установка космического корабля. Орбитальная скорость корабля стала падать. Спускаемый аппарат начал спуск в земной атмосфере. Из-за образования вокруг корабля не пропускающего радиоволны плазменного облака, связь с «Союзом-1» прервалась.

В Центре управления полетом все облегченно вздохнули – казалось уже, что все опасности позади, корабль вскоре будет на Земле и специалисты внимательно разберутся в причинах многочисленных отказов. Борис Черток вспоминал:

«Доклада с места посадки мы (то есть работники Центра управления полетом в Евпатории – С.Ч.) ни от кого не дождались. Госкомиссии теперь мы не нужны. Даже Гагарин не мог выяснить по сложной системе связи ВВС, как прошла посадка.

- В этой службе поиска генерала Кутасина (Александра Ивановича – С.Ч.) никогда ничего не узнаешь, - проворчал он. - Пока он не доложит Главкому, никто от него ясного ответа не получит.

От нашего представителя на полигоне удалось узнать, что, по докладу генерала Кутасина, «служба поиска обнаружила спускаемый аппарат на парашюте южнее Орска. Госкомиссия разлетается: кто к месту посадки, а кто - в Москву».

От имени всего руководства ГОГУ (Главной оперативной группы управления космическим полетом – С.Ч.) Агаджанов поздравил и поблагодарил всех участников бессменной круглосуточной вахты и предупредил, что после короткого отдыха к концу дня каждая группа должна представить отчет.

- Товарищи! Прошу всех к восьми часам в столовую. Вы заслужили хороший завтрак, - объявил начальник пункта.

Мы приняли предложение с большим энтузиазмом. Оставив дежурного офицера на связи, разошлись, чтобы

привести себя в порядок перед торжественным завтраком.

Завтрак действительно был отличным, тем более что из особого фонда военного руководства за столом появились бутылки грузинских вин, припасенных на случай пребывания на пункте всей Госкомиссии.

После утоления первых приступов аппетита и жажды мы, наконец, почувствовали, что можем расслабиться. Каждый наперебой говорил о своих переживаниях. Не обошлось «без пережевывания косточек» авторам систем, по вине которых мы оказались в критической ситуации.

В разгар веселых споров вошел офицер, передавший Гагарину срочный вызов на связь.

- Это, наверняка, Москва, - предположил кто-то. - Сейчас мы узнаем порядок торжественной встречи в Москве.

Минут через десять Гагарин вернулся без обычной приветливой улыбки.

- Мне приказано срочно вылетать в Орск. Приземление прошло ненормально. Больше ничего не знаю» [1.1].

Вечером 24 апреля 1967 года в эфире прозвучало сообщение ТАСС, из которого и весь советский народ, и все остальное население земного шара узнали о происшедшей трагедии: космический корабль «Союз-1» разбился при посадке на Землю, космонавт Владимир Михайлович Комаров погиб...

Что же произошло? Было выдвинуто множество версий. По официальной версии, которой придерживалась созданная после гибели космонавта Правительственная комиссия, сработал некий «вероятностный фактор»: по точно не установленной причине на высоте около семи километров над поверхностью Земли не вышел из парашютного контейнера основной парашют. А запасной парашют запутался вокруг тормозного парашюта, который так и не отделился от зажатого в контейнере основного. Корабль

Тайна гибели Юрия Гагарина

на большой скорости врезался в землю, взорвались двигатели мягкой посадки, начался пожар.

Спустя четверть века после трагедии, в 1993 году, в бульварной газете «НЛО», а затем и в книге воспоминаний Бориса Евсеевича Чертока «Ракеты и люди» была озвучена альтернативная «технологическая» версия – якобы при полимеризации тепловой защиты спускаемого аппарата «Союза-1» на заводе-изготовителе в парашютный контейнер попали пары смол, которые и заклеили парашют. Эта версия ни свидетельствами, ни экспериментами, ни документами не подтверждается.

Скорее всего, гибель Владимира Комарова была связана с тем, что на кораблях «Союз» (7К-ОК) первой партии (с № 1 по № 7) в сходных обстоятельствах космического полета возникала похожая цепочка технических неполадок. По-видимому, эта цепочка включала в себя отказ датчиков солнечно-звездной и ионной ориентации, неотделение или неполное отделение приборно-агрегатного отсека, неполноту передачи телеметрической информации на этапе торможения корабля и спуска в атмосфере. Неполадки приводили к баллистическому спуску спускаемых аппаратов этих кораблей с возможными прогарам в тепловой защите или в уплотнениях на стыках люков и корпуса, что в случае корабля «Союз-1» могло привести к деформации стенки парашютного контейнера и, как следствие, к нештатной работе его основной и запасной парашютных систем.

Владимира Комарова торжественно похоронили в Кремлевской стене. Увы, но для советской бюрократии гибель героя-космонавта была только одним из фактов, который требовалось, если и не засекретить, так всячески замалчивать. Вспоминает дочь Владимира Комарова Ирина:

«В первом свидетельстве о смерти, которое выдали маме, в графе «причина» было указано: «Обширные ожоги тела», «место гибели – город Щелково Московской области». И все. Мама показал его Юрию

Алексеевичу Гагарину: «Юрочка, и кто мне поверит, что я вдова космонавта Комарова?». Гагарин побледнел. Можно только догадываться, что он говорил тем, кто выписывал этот, с позволения сказать, документ. Через некоторое время нам принесли другое свидетельство, где уже черным по белому было написано: погиб при выполнении испытательного полета на космическом корабле «Союз-1».

В те же траурные дни в советской прессе была опубликована «клятва верности» товарищей-космонавтов Владимира Комарова:

«Он ушел в бессмертие, погибнув как солдат на космическом посту. Он хотел выиграть бой с космосом, который уже однажды покорял. И он сделал это. Он уже шел обратным путем. Как вдруг...

Володи Комарова уже нет среди нас. Это тяжелая, невозвратимая потеря. Исчезла часть нашей души, часть нашей любви, часть нашего общего дела. Для всех нас он был не просто старшим товарищем, сослуживцем, а и самым чутким, добрым другом, звездным братом, ведущим бойцом — коммунистом нашего отряда космонавтов.

Таким он останется в наших сердцах навсегда.

Первопроходцам всегда бывает труднее. Они идут по неизведанным дорогам. И эти дороги не прямые, есть на них крутые повороты, неожиданности, опасности. Но кто однажды ступил на космическую орбиту, тот не захочет сойти с нее никогда. И никакие трудности, препятствия не в силах повернуть его с избранного пути. Пока бьется в груди сердце, космонавт всегда будет штурмовать Вселенную.

Володя Комаров был одним из первых на этом тернистом пути. Он шел по нему, не ведая страха, с присущим ему мужеством, непоколебимой силой воли прокладывал новые космические трассы. И когда ему представилась возможность снова пойти в трудный испытательный полет, он, как и прежде, без страха и сомнения вышел на рубеж.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Володя сделал все возможное, чтобы полностью выполнить программу научных исследований и завершить испытание. Как подобает бойцу — коммунисту, он с честью выполнил задание Родины.

Мы очень хорошо знали Володю Комарова. Несколько лет жили рядом, в одной дружной семье космонавтов. Мы по-хорошему завидовали широте и разносторонности его натуры. Володя в любом деле проявлял себя неустойчивым тружеником, активным общественником.

О прекрасных душевных качествах Владимира Комарова можно рассказывать очень много. Это был исключительно скромный, приятный, отзывчивый, всегда готовый прийти на помощь человек. Каждому из нас он помогал в учебе, тренировках, в повседневной жизни. Его знания, его опыт были открыты для всех, с кем он вместе работал и учился. Володя был и останется для нас Человеком с большой буквы, примером безупречного и честного выполнения своего служебного и партийного долга.

Он горячо любил жизнь во всех ее чудесных проявлениях. И не только любил, но и делал все, чтобы она была еще краше.

До боли обидно, что этот прекрасный человек ушел от нас преждевременно. Он многого не успел сделать для своей Родины, которой был так беззаветно предан. Его мужество, героизм всегда будут служить для нас, космонавтов, примером. Подвиг Владимира Комарова переживет века. Мы продолжим дело, которому он отдал самое прекрасное — жизнь. Мы не пожалеем сил, чтобы проложить новые пути в безбрежных звездных мирах».

Под клятвой подписались все уже побывавшие на орбите летчики-космонавты СССР: Юрий Гагарин, Валентина Николаева-Терешкова, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, Константин Феоктистов, Борис Егоров, Павел Беляев, Алексей Леонов.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Космонавт Павел Попович вспоминал:

«Приходили сотни писем, в которых люди спрашивали и недоумевали: как такое могло случиться?

Юрий Гагарин счел своим долгом ответить на эти письма. Он писал:

«Как бы хотелось всем нам поверить, что Володя Комаров жив... Увидеть его улыбку... Но надо смотреть правде в глаза.

В те дни мы думали о многом. О том, что, может быть, чересчур бодрые репортажи журналистов о нашей работе способствовали тому, что космические полеты воспринимались некоторыми как заведомо счастливый и легкий путь к славе...

Мы сами умом понимали, что случиться может всякое, а сердцем не верили. И никак не думали, что беда так близка. Комаров сделал важное дело: испытал новый корабль, но и другое очень важное дело сделал он: заставил всех нас быть еще собраннее, еще придирчивее к технике, еще внимательнее ко всем этапам проверок и испытаний, еще бдительнее при встрече с неизвестным.

Его полет и гибель учат нас мужеству. Мы научим летать «Союз». В этом я вижу и наш долг, долг друзей перед памятью Володи...»

(Вот эта гагаринская фраза «мы научим летать «Союз» почти через год, - уже после гибели Юрия Гагарина и летчика Владимира Серегина в авиационной катастрофе 27 марта 1968 года, - обернется широко распространенными слухами о том, что Гагарин и Серегин на самом деле стали жертвами не авиационного происшествия, а стартовали в космос на корабле «Союз-2». Ракета якобы взорвалась на старте. Гибель двух космонавтов советское руководство решило выдать за авиационную катастрофу – как это уже было после гибели маршала Митрофана Ивановича Неделина во время взрыва боевой ракеты на Байконуре 24 октября 1960 года).

Слухов после гибели Владимира Комарова появилось так много, что уже через месяц, в мае 1967

Тайна гибели Юрия Гагарина

года, Юрию Гагарину фактически пришлось опровергать многие из них в интервью корреспонденту «Комсомольской правды» Ярославу Голованову:

«Журналист: «Юрий Алексеевич, должно быть, отчасти и по нашей журналистской вине скупая информация о полете Владимира Михайловича послужила причиной различных слухов, отражение которых мы находим и в письмах. Нас спрашивают, правда ли, что В.М.Комаров терял сознание во время орбитального полета, что отказывала радиосвязь, что он замерз, что во время спуска на борту «Союза» возник пожар и т. п. Очень досадно слышать все эти небылицы. Находясь на пункте связи космодрома, я слышал доклады Владимира Михайловича с орбиты, вплоть до последнего его доклада...»

Юрий Гагарин: «Комаров замечательно работал все время своего испытательного полета. Ни разу он не докладывал ни о каких неполадках в системах жизнеобеспечения космического корабля. Это было видно и по телеметрическим показаниям аппаратуры. Все время полета радиосвязь была устойчивой, слышимость прекрасной.

Помните, какой спокойный, вроде бы даже нас успокаивающий голос был у Володи? Он работал, ел, спал (в это время он, естественно, не говорил с Землей) по программе.

После доклада, о котором вы говорите, связь с кораблем действительно прервалась. Корабль вошел в плотные слои атмосферы, и его наружные антенны сгорели. Так и должно было произойти. Так было и во время моего полета на «Востоке», так было во время приземления всех других советских космических кораблей. Но в то время «Союз» был уже в зонах видимости наземных радиолокационных станций, которые словно передавали его с рук на руки, вернее, с луча на луч. Доложенные ими параметры спуска еще раз подтвердили, что этап активного торможения с помощью тормозной двигательной установки и последующее

Тайна гибели Юрия Гагарина

пассивное торможение в плотных слоях атмосферы проходят абсолютно нормально, не вызывают и тени тревоги, полностью совпадают с расчетом. Отклонение от заданной точки приземления могло изменяться лишь в пределах буквально нескольких километров уже ввиду чисто местных условий: непредвиденных изменений в направлении и скорости ветра на разных высотах.

На финише все было отлично до того момента, когда должна была сработать парашютная система».

Видимо, уже тогда, весной 1967 года, Юрий Гагарин твердо решил: в испытательный полет на втором «Союзе» должен пойти именно он. Но хотели ли допустить снова Гагарина в космос в советских «верхах»?

2. Приказ: «Подрезать крылья!»

После полета Юрия Гагарина в космос в 1961 году в советском руководстве крепло убеждение, что Гагарин теперь – это живой символ советской социалистической системы, с идеологической точки зрения «полномочный представитель СССР во всех странах мира». А раз так его следует поберечь. Лучше больше не выпускать в космические полеты. Да и от полетов на самолетах постараться оградить. Нет, полеты пассажирскими лайнерами – это пожалуйста, это необходимо, чтобы Гагарин продолжал колесить по миру и самим фактом своего появления прославлять «великий и могучий Советский Союз». А вот от полетов на тренировочных и военных самолетов Гагарина нужно отговорить. А может быть, если не получится отговорить, просто запретить ему летать. Обычным армейским приказом. Эдуард Шершер в своей книге «Тайна гибели Гагарина. Почему падают самолеты» писал:

«Известно, что на просьбу Ю.Гагарина разрешить ему летать на истребителе бывший в то время Главкомом ВВС маршал авиации К.А.Вершинин ответил примерно так: «У нас есть, кому летать и без товарища Гагарина». Видимо, в верхах считали, и не без основания, что Ю.Гагарин - это народное достояние, и подвергать его жизнь лишней раз опасности не следует. Ведь недаром же говорят, что обеспечить 100% безопасность полетов можно только в одном случае - не производя никаких полетов» [2.1].

Вот и генерал Николай Каманин отмечал в своем дневнике:

«2 марта (1963 года – С.Ч.).

Гагарин сейчас заканчивает медицинское обследование. Ему могут дать аттестат годности к

полетам, а у нас не решен главный вопрос о Гагарине - будем ли мы его готовить к повторным космическим полетам? Мне кажется, что не нужно рисковать «Колумбом космоса», посылая его в полет, который может выполнить любой другой космонавт. Гагарин сам добивается разрешения летать и готовить себя к будущим космическим полетам. Нужно будет попробовать убедить его отказаться от полетов и готовить себя на роль одного из главных руководителей космической деятельности в СССР» [2.2].

Лев Данилкин в книге «Юрий Гагарин» писал:

«Начальство опекало и требовало «побережься» - а он все время сигнализировал, что хочет еще, что не собирается вести жизнь фарфорового сувенира, - и, раз не давали летать, часто ездил прыгать с парашютом. Есть истории о том, как он отрабатывал чрезвычайно сложные прыжки с приводнением в Феодосии. Есть о том, как в Киржаче Гагарин с Беляевым угодили под кинжальный ветер - и приземлились на лесосклад: «Стоит навес, а во дворе беспорядочной грудой навалены бревна. Беляев угодил в кучу бревен, а Гагарин приземлился на крышу, провалился по пояс. Оба чудом уцелели...». Рисковал все время, ему нравилось (не говоря о том, что гонял — по-настоящему, с авариями - на своем катере и своих автомобилях)» [2.3].

Еще одно свидетельство существования такого запрета на полеты для Юрия Алексеевича и указание на те круги военно-политической элиты, которые это решение инициировали, находим в книге С.М.Белоцерковского «Гибель Гагарина: факты и домыслы»:

«Вопрос о запрещении летать Ю.А.Гагарину возникал и обсуждался в верхних эшелонах руководства. Вот что рассказал об этом Н.А.Миронов:

«Это было в 1962 или 1963 г. Я замещал заведующего сектором отдела административных органов ЦК КПСС. Позвонил Главнокомандующий Военно-Воздушных Сил К.А.Вершинин:

Тайна гибели Юрия Гагарина

- У нас есть мнение запретить Ю.А.Гагарину полеты на самолете в качестве летчика. Нам надо его сохранить как первого космонавта. На него мы возлагаем большие надежды в будущем. Хотелось бы, чтобы Вы нас поддержали в этом.

Мой ответ был таков:

- Такое решение правомочно решить командование ВВС и нет необходимости подтверждать его в высших партийных инстанциях. Что касается целесообразности такого решения, то оно правильное и необходимое. Гагарин нужен нам как первый космонавт» [2.4].

Воспоминания Н.А.Миронова, который в 1962-1963 годах «замещал заведующего сектором отдела административных органов ЦК КПСС», очень интересны хотя бы тем, что «временный» партийный чиновник далеко не первого ранга мог фактически решать судьбы космонавтов, в том числе и судьбу первого космонавта планеты. Но есть один нюанс: не удалось найти никаких следов этого влиятельно товарища Н.А.Миронова.

Зато легко обнаруживается Николай Романович Миронов, который с 30 мая 1959 года был заведующим Административным отделом ЦК КПСС. Среди задач, которые решал отдел, значились: руководство и контроль за деятельностью управлений и отделов военных ведомств, партийных и комсомольских армейских организаций, политотделов военных округов и флотов, ведомств госбезопасности и внутренних дел, органов прокуратуры, Верховного Суда СССР, органов государственного контроля, здравоохранения, социального обеспечения. Миронов считался одной из ключевых фигур в партийно-политической номенклатуре СССР в 1959-1964 годах. Но карьера высокопоставленного чиновника ЦК КПСС была недолгой: он погиб в авиационной катастрофе под Белградом 19 октября 1964 года вместе с начальником Генерального штаба Вооруженных сил СССР Маршалом Советского Союза С.С.Бирюзовым и несколькими генералами в составе советской военной делегации, летевшей на

Тайна гибели Юрия Гагарина

празднование 20-летия освобождения Белграда от немецких оккупантов.

Леонид Иванов в книге «Правда о СМЕРШ» писал о Николае Миронове:

«Нельзя не заметить, что в стране Н.Миронова знали мало, широким массам его имя ничего не говорило. Но в руководстве партии, в силовых структурах его хорошо знали: это была сильная и авторитетная фигура. Он обладал колоссальной политической волей и умением достигать поставленных целей, О степени его влияния на высшее руководство страны, включая Л.Брежнева, ходили легенды.

- Ещё один теневой лидер, - заметит кто-то. Это не совсем так. Ведь погиб-то он не на вершине карьеры. Что такое 50 лет для человека, «под которым» и до антихрущевского переворота «ходили» армия, КГБ, ГРУ, внутренние и пограничные войска, правоохранительные органы. Говорят, что он сыграл большую роль в смещении Хрущева».

Бывший председатель Комитета государственной безопасности в 1961-1967 годах Владимир Ефимович Семичастный утверждал, что занимаемая им должность председателя КГБ после прихода к власти Брежнева «готовилась для Николая Романовича Миронова, который потом погиб... Я это чувствовал».

Вполне возможно С.М.Белоцерковский просто перепутал отчество Н.Миронова, который походя решил на долгие годы судьбу Юрия Гагарина. Но если это так, то разговор с Н.Мироновым, в котором он делился своими воспоминаниями, мог состояться только в 1962-1964 годах. Сергей Михайлович Белоцерковский в те годы был профессором Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е.Жуковского. Вопрос, как и когда профессор Белоцерковский мог беседовать с начальником Административного отдела ЦК партии Мироновым, остается открытым.

С отстранением от космоса Юрия Гагарина почти получилось: начиная с 1961 и по 1966 год, он не

Тайна гибели Юрия Гагарина

готовился к космическим полетам. Да, Гагарин значился как кандидат в некоторых перспективных программах пилотируемых полетов, но всерьез не тренировался. Хотя мечтать о новых полетах не переставал. Вот что писал Лев Данилкин:

«Луна была Святым Граалем, навязчивой идеей Гагарина. Его страшно удручало, что во время своего полета он не видел ее; он жаловался на это, прибавляя, впрочем: «Но это не беда, посмотрю в следующий раз». Она действовала на него магнетическим образом с юности - он к месту и не к месту поминал ее и мечтал о ней, как люди, всю жизнь промыкавшиеся по общежитиям, мечтают о собственной квартире. В Саратове, когда он только-только записался в аэроклуб и над ним принялись подшучивать приятели - не забудь, мол, как научишься, и нас прокатить, он угрожал им: «Подождите, я еще вас на Луну свожу!». Когда он появлялся откуда-нибудь неожиданно, то на вопрос, откуда он взялся, он непременно отвечал: «С Луны».

...Именно Луна - а не начальник ЦПК и не моральный кодекс строителя коммунизма - требовала от Гагарина праведной жизни и самоотречения; Луна была главным стимулом, который держал его в форме. Стимулом - и наглядной иллюстрацией фольклорных мудростей из серии «близок локоть, да не укусишь» и «видит око, да зуб неймет».

...Луна была очень-очень близко — и очень-очень далеко. Лиса и виноград».

Говорят, что у Юрия Гагарина был и еще один достаточно сильный мотиватор, чтобы слетать на Луну – якобы он дал клятву похоронить часть праха Главного конструктора ракетно-космических систем Сергея Павловича Королева на лунной поверхности:

«Ночь после смерти С. П. Королева, 15 января 1966 года, Гагарин - вместе с женой, А. Николаевым и В. Терешковой - провел в Останкине, в доме Королева. Осознавая, что Королев умер по чужой вине, «Юра, выругавшись, грохнул с силой кулаком по столу, словно

задыхаясь, с яростью и надрывной злостью рассказывал о многочисленных ошибках врачей во время операции, начиная с момента дачи наркоза и кончая историей с аппаратом для массажа сердца. Потом долго молчал, кусая губы. ...А потом неожиданно: «Не будь я Гагариным, если я... я должен взять прах Королева, запаять в капсулу и доставить ее на Луну. Андриян, если ты со мной, если ты меня поддерживаешь, тогда поклянемся». Крепко сжимая руки, повернулись ко мне: «Разбей». Я ударила по их рукам...» [2.5].

«Задумка была такая. Мы собирались в 1968 году сесть на поверхность Луны, и там первый, кто на нее высадится, должен был выкопать что-то вроде могилы и похоронить в ней прах Королева, то есть не отправить, как потом ходили слухи, с какой-нибудь ракетой на Луну и оставить прах где придется, а сделать все по-человечески, как это делают на Земле. Это не афишировалось. Мы, самые первые космонавты, по предложению Юры решили сами, что только так это должно быть» [2.6]. «Было такое наше тайное решение. Если бы мы стали выходить со своим предложением наверх (в ЦК), надо было бы пройти такое согласование, что вряд ли бы мы когда-нибудь дождались нужного нам решения. Поэтому мы решили это между собой и дали друг другу слово, что это во что бы то ни стало должен сделать тот, кто полетит на Луну первым. Ведь Сергей Павлович так мечтал сам побывать на Луне. Вот мы и хотели... хотя бы так осуществить его мечту: сделать так, чтобы он был первым человеком, которого на Луне похоронили. Если бы мы обратились в ЦК, там сразу бы возник вопрос: «А почему первым должен быть Королев, а не Циолковский или даже какой-нибудь вождь, например, кусочек Ленина?!» Так что мы всё решили сами! Может быть, мы и были как мальчишки, но так подсказывала нам совесть» [2.5].

«17 января вечером - было уже совсем темно - траурный кортеж двинулся в крематорий у Даниловского монастыря. Гроб въехал в печь в 21 час 17 минут» [2.7].

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Владимир Комаров... по поручению Гагарина... спускался в преисподнюю московского крематория, ему и отсыпали прах» [2.7].

«Добытый пепел сперва завернули мы в самый обычный машинописный лист, так, как это делают, когда запечатывают порошки. Потом заложили его в специальную капсулу. Сам я эту капсулу не видел. Ее забрал к себе на хранение до нужного момента Юра. Жены наши об этом не знали. Нам казалось, что это им ни к чему. Впрочем, может, Гагарин жене и говорил. Не знаю. Хранил ли он прах дома? Сомневаюсь. Скорее мог хранить на работе. В сейфе...» [2.6].

«Через несколько месяцев Нина Ивановна (вдова С.П.Королева – С.Ч.) вспомнила эти слова и спросила Юру: было ли такое? Он признал, что часть праха у него. Нина Ивановна сказала, что так делать нельзя, что это не по-христиански, прах нельзя делить. Гагарин обещал вернуть» [2.7].

Но когда началась подготовка к стартам на орбиту нового пилотируемого корабля «Союз», Гагарин все-таки настоял на том, чтобы начать реальную подготовку. Генерал Николай Каманин отмечал в своем дневнике:

«5 августа (1966 года – С.Ч.).

Решили, что командирами первых двух кораблей будут Комаров и Быковский, а их дублерами - Николаев и Гагарин.

Был у меня Гагарин. Наша очередная попытка встречи с Брежневым опять провалилась: Брежнев улетел на юг. Гагарин просил меня разрешить ему начать тренировочные полеты на самолетах и парашютные прыжки. Полеты я ему разрешил, а по поводу прыжков мы договорились, что парашютные тренировки он пройдет за 2-3 месяца до его полета в космос. Мы за повторный полет Гагарина, но не на первых кораблях серии «Союз». В 1967 году Гагарин, возможно, снова слетает в космос.

...На 1966 год намечается 9 пилотируемых полетов: 4 - на «Восходах» и 5 - на «Союзах». В 1967 году

планируется выполнить 14 полетов, в 1968-м - 21 полет, в 1969-м - 14 полетов и в 1970 году - около 20. В общем, за пятилетку предстоит совершить около 80 полетов многоместных кораблей (по два-три космонавта на борту)» [2.8].

Так или иначе, решение «снова в космос» Гагариным было принято, и уже для полета в апреле 1967 года «Союза-1» Юрий Алексеевич готовился как дублер основного пилота Владимира Комарова. Правда, все знали, что это формальное дублерство – полетит именно Комаров, при любых раскладах полетит. Примерно за месяц до старта в партийных верхах подули «политические ветры» явно не в пользу участия Юрия Гагарина в будущих космических полетах. Из дневников генерала Николая Каманина:

«27 марта (1967 года – С.Ч.)

После заседания Смирнов попросил остаться Вершинина, Пашкова и меня. Леонид Васильевич сказал, что он на большом заседании и в присутствии космонавтов ничего не говорил о возможности повторных полетов Гагарина в космос, но в ЦК и правительстве многие высказываются против его повторных полетов. «Гагариным мы рисковать не можем», - таково мнение руководства. Я высказался категорически против такой точки зрения (Вершинин поддержал меня). Я сказал, что рано Гагарина превращать в музейный экспонат, - если мы отнимем у Гагарина перспективу дальнейших полетов в космос, мы погубим его. Сейчас мы держим Гагарина на режиме (меньше встреч, приемов и выпивок и больше спорта, занятий техникой и полетов) и этим сохраняем его здоровье и работоспособность. Запретить космические полеты, полеты на самолетах, парашютные прыжки... так можно дойти до запрета заниматься спортом, автомобилем и даже ходьбой (умирают и на ходу). Выслушав такую взволнованную тираду в защиту жизненных интересов Гагарина, Смирнов и Пашков вынуждены были согласиться с моими аргументами.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Смирнов сказал: «Пока объявлять что-либо Гагарину не нужно, но Министерство обороны должно высказать свою точку зрения и подготовить материалы по этому вопросу для Политбюро» [2.9].

Именно поэтому 23 апреля 1967 года в день старта «Союза-1» на стартовую позицию дублер Юрий Гагарин провожал основного пилота Владимира Комарова в обычной военной форме, даже не переодеваясь в летный костюм космонавта.

После трагической гибели Владимира Комарова над космическими планами Юрия Гагарина стали сгущаться тучи. Генерал Николай Каманин писал в своем дневнике:

«29 апреля (1967 года – С.Ч.).

Был в ЦПК, более часа беседовал один на один с Гагариным. Сейчас после гибели Комарова возможность нового полета в космос для Гагарина стала еще более проблематичной. Юра и сам понимает это. Мы договорились с ним, что в ближайшие месяцы он сосредоточит все внимание на академических занятиях, с тем, чтобы в первой половине 1968 года защитить диплом» [2.9].

Но, видимо, после трагической гибели Владимира Комарова Юрий Гагарин все же твердо решил еще один или два раза слетать в космическое пространство. Ему очень хотелось совершить достаточно длительный полет по околоземной орбите и побывать на поверхности Луны. Поэтому все его действия в тот период имеют четкую цель – «вернуться в космос». Правда, Юрий Алексеевич решил делать это поэтапно: сначала добиться права летать на самолетах, потом окончить обучение в академии и защитить диплом и лишь затем ставить вопрос о своем конкретном участии в предстоящих космических экспедициях. Записи в дневниках генерала Николая Каманина свидетельствуют о том, что в период с мая 1967 года по март 1968 года кандидатура Гагарина в списки потенциальных

Тайна гибели Юрия Гагарина

участников орбитальных и лунных полетов не рассматривалась:

«7 мая (1967 года – С.Ч.).

Был у Мишина. Василий Павлович ознакомил меня с планом работ по «Союзам».

На вопрос Мишина: «Кого будем посылать в первый полет на активном корабле?» - я ответил: «К полету будут готовы Николаев, Береговой, Волынов и Шаталов - любой из них отлично справится со стыковкой кораблей». Мишин показал мне адресованное ему письмо от Феоктистова, в котором тот просит послать его в очередной космический полет на «Союзе».

15 октября (1967 года – С.Ч.).

Был вчера в ЦПК, советовался с Кузнецовым, Гагариным, Крышкевичем, Хлебниковым и другими товарищами по составу группы космонавтов для подготовки экспедиции на Луну.

Более года тому назад моим решением в ЦПК были созданы три группы космонавтов:

- 1) для полетов на кораблях «Союз»;
- 2) для облета Луны на корабле Л-1;
- 3) для экспедиции на Луну на корабле Л-3.

Первые две группы уже начали подготовку к полетам.

В состав группы для экспедиции на Луну мы решили рекомендовать Леонова, Быковского, Николаева, Поповича, Воронова, Хрунова, Горбатко, Артюхина, Кубасова, Макарова и Рукавишникова (последние трое из ЦКБЭМ).

8 февраля (1968 года – С.Ч.).

В разное время, но по одному и тому же вопросу заезжали Гагарин и Титов. Оба доложили, что готовятся 19 февраля защищать дипломные работы в Академии имени Жуковского. В этом году Гагарин и Титов будут много летать: Гагарин восстановится как летчик первого класса и займется руководством летно-космической подготовки в ЦПК, а Титов будет заканчивать свое

Тайна гибели Юрия Гагарина

оформление в качестве летчика-испытателя и кандидата на облёт орбитального самолета Микояна».

Хотя Юрию Гагарину и было авансом присвоено внеочередное звание летчика 1-го класса, он все еще по своей реальной подготовке оставался летчиком на уровне едва 3-го класса, имея общий налет с момента окончания летного училища всего 379 часов – и это за десять лет летной карьеры! Налет Юрия Алексеевича за все годы после его полета в космос составил:

- 1962 год – 0 часов;
- 1963 год - 7 часов;
- 1965 год - 40 часов 30 минут;
- 1966 год - 46 часов;
- 1967 год - 24 часа.

И это не потому, что Юрий Алексеевич не хотел летать. Напротив, Гагарин рвался в небо.

Вода и камень точит. Настойчивость первого космонавта планеты принесла плоды. В конечном итоге, Юрий Гагарин был допущен к полетам. Для того чтобы вновь начать летать, нужно было всего лишь изменить приказ Главкома ВВС. И Гагарин этого добился - новый приказ маршала К.Вершинина гласил: «Допустить к полетам в установленном порядке». Николай Каманин отмечал в своем дневнике:

«8 августа (1967 года – С.Ч.).

Был в Центре. Гагарин вернулся из отпуска и сегодня уже летал. Он очень рвется к полетам и прыжкам с парашютом. Прыжки и космические полеты ему уже запретили, а летать на самолетах разрешается только с инструкторами. Я против такой перестраховки и превращения 33-летнего Гагарина в музейную ценность, но пока наши попытки добиться большей свободы в полетах для Гагарина не увенчались успехом. Я поставил перед Юрой главную задачу: до 1 мая 1968 года закончить академию имени Жуковского, получить диплом инженера, а потом уже полностью переключиться на подготовку космонавтов к пилотируемым полетам.

30 ноября (1967 года – С.Ч.)

Звонил Гагарин, он уж третий день сидит на аэродроме Чкаловская и «ловит погоду» для самостоятельного вылета на «МИГ-17». В принципе я не возражаю против самостоятельных полетов космонавтов на самолетах (после сформирования учебно-тренировочного полка такие возможности появились), но эти полеты надо организовать очень тщательно и продуманно. Гагарин уже семь лет не летал самостоятельно, а командир полка полковник Серегин и начальник ЦПК генерал Кузнецов, уступая нажиму Гагарина, настаивают на том, чтобы выпустить его в самостоятельный полет. Проверкой установлено, что за весь этот год Гагарин налетал с инструктором всего 8 часов, и выпускать его в полет одного при плохой ноябрьской погоде (снегопад, видимость 1-2 километра и менее) - это почти преступление. Я запретил Гагарину самостоятельный вылет. Позицию Гагарина можно понять, но роль Кузнецова в этом деле просто позорная: он заигрывает с Гагариным, хочет показать себя добрым дядей, а меня - выставить перед космонавтами в роли зажимщика их самостоятельных полетов» [2.9].

Журналист Валерий Поволяев в номере общественно-политической газеты «Тихоокеанская звезда» от 12 апреля 2000 года опубликовал статью «19 минут до бессмертия», в которой рассказ еще об одном «мотиваторе», который появился у Юрия Гагарина в его стремлении вернуться к активной летной деятельности:

«...Все началось с того, что американцы решили снять фильм «Советы в космосе», где по сценарию были запланированы полеты на боевых реактивных машинах двух первых советских космонавтов Юрия Гагарина и Германа Титова. Титов как летчик был сильнее Гагарина - он, готовясь к будущему пилотированию космического «челнока» «Буран», прошел полную программу подготовки летчика-испытателя второго класса и налетал довольно большое количество часов. Гагарин же после окончания училища лишь два года пробыл в части и сделаться настоящим летчиком-истребителем просто не

успел. Для того, чтобы стать настоящим асом и чувствовать себя в небе так же уверенно, как и на земле, надо было налетать не менее тысячи часов. У Гагарина этого времени не было. Особенно после полета в космос. Хотя на кителе у него и красовался знак летчика-истребителя первого класса: это звание ему автоматически присвоили вместе с другими почетными званиями.

Человек, который командовал отрядом космонавтов, весьма суровый генерал-полковник (Николай Петрович Каманин – С.Ч.), обо всем этом знал и, будучи прекрасно осведомленным о том, что Гагарин в одиночку не сумеет безукоризненно совершить взлет и посадку на боевом самолете - особенно под взглядами кинокамер, ведь обязательно где-нибудь произойдет сбой, а то и больше, чем просто сбой, - все-таки дал «добро» и на съемку, и на показательный полет.

15 ноября 1967 года в Домодедово - съемки производились там - перегнали два самолета МИГ-21. Одна машина была боевой, другая - учебной, для полетов с инструктором, так называемая «спарка». День выдался погожий, сквозь папиросную наволочь облаков просвечивало слабое осеннее солнце - для съемок погода лучше не надо. Кинокамеры уставились своими зрачками на самолеты. Герман Титов, который хорошо знал, чем пахнет кабина боевого самолета, когда тот идет в небо, и чем отличается «взлетный» запах от того, когда МИГ возвращается на землю, забрался в кабину и через несколько минут пошел на взлет. Свою часть «киносценария» он выполнил безукоризненно, на пять, а вот Гагарин чувствовал себя неуверенно. Принял доклад от техника - он слушал доклад, опустив голову, будто был в чем-то виновен, потом по лесенке поднялся наверх и занял вторую кабину, которая считается инструкторской; первую же кабину занял летчик первого класса Александр Справцев, командир звена МИГов.

То, что самолет взлетел с двумя пилотами, вызвало у гостей недоумение. Ведь Гагарин - летчик

первого класса. А раз у него первый класс, то он должен летать, как птица. Что-то здесь было не то, и дотошные американцы стали приставать с расспросами к нескольким летным чинам, что в тот момент находились в Домодедово.

Когда «спарка» приземлилась, они плотным кольцом окружили Гагарина. Но Гагарин на вопросы отвечать не стал, раздвинул руками кольцо интервьюеров. Сел в машину и уехал домой.

На следующий день он пришел к Кузнецову - какой-то незнакомый, с жесткой горькой складкой, залегшей около рта. Как сейчас помнит Кузнецов, Гагарин произнес следующее:

- Товарищ командир, кому нужна была эта авантюра с полетами? Хотели миру показать, что Гагарин сам, без няньки не летает? Я - ваш заместитель по летно-космической подготовке и должен летать не хуже остальных! Поэтому прошу возбудить официальное ходатайство перед командованием, чтобы прекратили мои бесчисленные поездки по стране и за границу. Прошу планировать меня на полеты вместе со всеми. А подлетывать от случая к случаю, как вчера, не хочу. Не намерен больше позориться!

Кузнецову все было понятно: Гагарин - человек не то чтобы с характером, способным свернуть горы, он просто смотрит на себя со стороны и прекрасно понимает, что такое хорошо и что такое плохо, он уязвлен. В будущем такого быть больше не должно... Кузнецов решил поддержать космонавта» [2.10].

Однако нужно признать, что из-за большой общественной нагрузки и учебы в академии имени Жуковского времени на это у первого космонавта Земли практически не оставалось. Так, за весь 1967 год его общий налет с инструкторами составил всего двадцать четыре часа.

Кроме того, Гагарину нужно было всерьез сосредоточиться на написании диплома в академии: уже

Тайна гибели Юрия Гагарина

феврале-марте 1968 года предстояла защита дипломного проекта.

Поэтому 2 декабря 1967 года Юрий Гагарин подал рапорт начальнику ЦПК ВВС генерал-майору Николаю Федоровичу Кузнецову с просьбой до 1 мая 1968 года освободить его от обязанностей заместителя для сдачи последней экзаменационной сессии, работы над дипломным проектом и его защиты. В рапорте он, в частности, отмечал:

«Прошу Вашего ходатайства перед вышестоящим командованием об освобождении меня от обязанностей заместителя начальника части по летно-космической подготовке до 1 мая 1968 г.

Указанное время необходимо для сдачи последней экзаменационной сессии в академии имени проф. Н.Е.Жуковского, работы над дипломным проектом и его защиты.

Считаю морально неоправданным находиться на должности заместителя начальника в/ч 26266 по летно-космической подготовке, не имея возможности летать самому и контролировать летную подготовку подчиненного состава».

Генерал-майор Николай Кузнецов отнесся к желанию Гагарина с полным пониманием и наложил свою визу на его рапорт:

«В связи со сложившейся в данное время обстановкой считаю целесообразным предоставить полковнику Гагарину Ю.А. необходимое время для завершения учебного процесса в академии имени профессора Н.Е.Жуковского.

Самостоятельный полет на боевом самолете и дальнейшие тренировочные полеты перенести в наиболее благоприятные метеорологические условия весенне-летнего периода 1968 года».

В свою очередь генерал Николай Каманин, курировавший Центр подготовки космонавтов в качестве начальника отдела по подготовке и обеспечению космических полётов Главного штаба ВВС, 8 декабря

Тайна гибели Юрия Гагарина

1967 года написал на рапорте «Согласен», а в своем дневнике отметил:

«Получил рапорт Гагарина - он очень обижен запретом самостоятельного вылета на самолете и просит освободить его от должности заместителя начальника ЦПК, полагая, что будучи руководителем лётно-космической подготовки космонавтов он сам обязан много летать. Сейчас главная задача для Гагарина - окончание Академии имени Жуковского до мая 1968 года, - а потом мы разрешим ему летать, но лишь при организации полетов более строгой, чем та, при которой собирался это сделать генерал Кузнецов в ноябре. Придется серьезно поговорить с Юрой».

3. Тот роковой день...

Дата 27 марта 1968 года навсегда останется в истории человечества: в этот день трагически оборвалась жизнь первого космонавта планеты Земля Юрия Алексеевича Гагарина.

В феврале 1968 года Юрий Гагарин успешно защитил диплом в академии им.Жуковского. Теперь Юрию Алексеевичу требовалось решить окончательно, принимать ли участие в пилотируемых космических программах. И если участвовать, то в каких именно.

К предстоящим полетам в космос на кораблях 7К-ОК («Союз») готовились космонавты (основной и дублирующий экипажи) Андриян Николаев, Георгий Береговой, Борис Воынов, Алексей Елисеев, Евгений Хрунов, Георгий Шонин, Виктор Горбатко и Валерий Кубасов. Теоретически у Гагарина еще был шанс «вклиниться» в эту «восьмерку» - ведь он уже проходил подготовку к стыковке двух «Союзов» на околоземной орбите в 1966-1967 годах. Разумеется, лететь Юрий Алексеевич мог только командиром одного из двух кораблей. Если исключить четверых космонавтов, которые готовились по программе выхода в открытый космос и перехода из корабля в корабль (Алексея Елисеева, Евгения Хрунова, Виктора Горбатко и Валерия Кубасова), Гагарин мог занять только командирское кресло вместо кого-то из четверки: Андрияна Николаева, Георгия Берегового, Бориса Воынова и Георгия Шонина. Николаев, Воынов и Шонин были «одноклассниками» Гагарина по первому отряду космонавтов, «своими». А вот Береговой был из «чужаков», да еще и старше больше, чем на десять лет своих молодых коллег. Не в этом ли причина, что отношения Гагарина и Берегового обострились именно зимой-весной 1968 года?

Тайна гибели Юрия Гагарина

Космос – космосом, но в первую очередь после успешной защиты диплома Гагарину для возвращения к реальной подготовке к космическим рейсам требовалось возобновить полеты на военных самолетах. Кроме того, занимая должность заместителя начальника Центра подготовки космонавтов ВВС, Юрий Гагарин по своему служебному положению должен был летать.

Ждать долго Юрий Алексеевич не мог. Тренировочные полеты на самолетах Юрий Гагарин возобновил на аэродроме Чкаловский 13 марта 1968 года – уже через месяц после успешной защиты дипломного проекта.

На аэродроме Чкаловский базировалась специальная летная часть, которая обеспечивала авиационные тренировки советских космонавтов. Николай Сергеев и Сергей Грачев писали в статье «Гибель Ю.А.Гагарина. Очевидное и вероятное»:

«В марте-апреле 1967 г. был сформирован 70-й отдельный испытательно-тренировочный авиационный полк особого назначения (ОИТАПОН, в/ч 21215) с базированием на подмосковном аэродроме Чкаловский. Он состоял из 1-й истребительной и 2-й смешанной эскадрилий, а также ТЭЧ. 23 марта 1967 г. на должность командира этого полка был назначен Герой Советского Союза полковник-инженер В.С.Серегин. До этого он был летчиком-испытателем 1-го класса в ГК НИИ ВВС, «доводил до ума» истребители МиГ-15 различных модификаций. Летчик-фронтовик с общим налетом около 2 тыс. часов и пятилетним опытом инструкторской работы. Среди рекомендовавших его на эту должность был и Ю.А.Гагарин. На аэродроме Чкаловский совместно с 70-м ОИТАПОМ базировались летные подразделения инспекторского полка ВВС, ГК НИИ ВВС и авиабригада особого назначения. Организация совместных полетов требовала высокой степени координации их проведения. В воздушном пространстве района аэродрома также было весьма тесно. Рядом проходили воздушные коридоры аэропортов московской воздушной зоны, а

Тайна гибели Юрия Гагарина

также аэродром Летно-исследовательского института в Раменском, где постоянно шли интенсивные полеты» [3.1].

До 22 марта 1968 года Юрий Алексеевич Гагарин успел выполнить восемнадцать полетов с инструктором на учебном самолете «МиГ-15УТИ». Общая продолжительность полетов составила почти девять часов. С Юрием Гагариным по очереди летали инструкторы 70-го отдельного исследовательского авиаполка, который обеспечивал все авиационные тренировки отряда космонавтов: заместитель командира эскадрильи майор Есиков, командир звена майор Лашков, капитан Хмель и командир эскадрильи подполковник Устенко.

После возобновления летных тренировок за две недели марта 1968 года Юрий Гагарин налетал семь часов. Это не так уж мало вообще, но «катастрофически мало для того, чтоб в крайней ситуации суметь за секунды принять единственно правильное решение» (по мнению летчика Г.Санина).

По мнению генерала Ю.Куликова, начальника службы безопасности полетов ВВС в те годы, Юрия Гагарина можно было отнести по наличию практических навыков к уровню бесклассных выпускников летного училища, да и то с натяжкой - другого с таким опытом в летных кругах могли бы назвать «цыпленком». Поэтому первым шагом к катастрофе 27 марта 1968 года стало присвоение Юрию Гагарину, в нарушение всех летных правил, квалификации «Летчик 1-го класса», которая требует не менее 2200 часов безаварийного налета на самолетах.

Понятно, что ни за неделю, ни за месяц две тысячи часов не налетаешь. Гагарину нужно было еще летать и летать, чтобы восстановить и развить свои летные навыки. Юрию Алексеевичу хотелось подтвердить свой 1-й класс летного мастерства реальными полетами.

Однако по итогам мартовских тренировочных полетов уровень подготовки Гагарина сочли

достаточным, и Юрий Алексеевич был допущен к самостоятельному пилотированию на самолете «МиГ-17» (бортовой № 19). Были запланированы два простейших полета: по кругу, с продолжительностью 30 минут каждый (это называлось «упражнение 4 КБП ИА-67»).

Казалось бы, цель достигнута. Небо снова открылось для первого космонавта планеты.

Но не тут-то было. Начальник ЦПК ВВС генерал Николай Кузнецов за день до первого самостоятельного полета Юрия Гагарина неожиданно обратился к генералу Николаю Каманину с достаточно странной просьбой – Кузнецов сам, лично, хотел проверить подготовку Гагарина к самостоятельным полетам. Для этого он просил совершить еще один дополнительный вылет на самолете МиГ-15УТИ. Якобы для того, чтобы лично убедиться в готовности Юрия Гагарина к самостоятельным полетам.

Но генерал-лейтенанта Николая Каманина отказал в этой просьбе, а в своем дневнике отметил:

«26 марта 1968 года. Генерал Кузнецов доложил мне, что завтра предполагается выпустить Гагарина в самостоятельный полет на самолете МиГ-17. Кузнецов просил меня разрешить ему лично проверить на самолете МиГ-15УТИ подготовленность Гагарина к самостоятельному вылету. Совместный полет Гагарина с Кузнецовым я запретил, прямо заявив последнему, что он давно утратил навыки летчика-инструктора. Я разрешил командиру полка В.С.Серегину проверить завтра технику пилотирования у Гагарина, а генералу Кузнецову приказал лично проверить организацию выпуска в полет Гагарина, проанализировать и доложить мне воздушную обстановку и метеоусловия. Право на разрешение самостоятельного вылета Гагарина я оставил за собой».

Свое удивление неожиданной активностью генерала Кузнецова выразил и С.М.Белоцерковский в книге «Гибель Гагарина»:

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Вызывает удивление отношение к полетам начальника ЦПК генерала Кузнецова Н.Ф. Его активная летная практика закончилась еще в 1954 году в должности летчика-инспектора Управления боевой подготовки ВВС. Затем – учеба в Военной академии Генштаба, а в 1957-1963 гг. – начальник Черниговского ВВАУЛ. Вряд ли он имел устойчивые летные навыки, а тем более – допуск к полетам инструктором... А вот Серегин с 1964 года имел квалификацию военного летчика 1-го класса, которую ежегодно подтверждал. Его общий налет составил 1982 ч. (из них – в сложных метеоусловиях и ночью – 700 ч.). Кроме того – с 1963 года допущен к полетам инструктором на самолетах МиГ-15УТИ и МиГ-21У во всех условиях полета. Его отношение к летной подготовке Гагарина было весьма напряженным. Ведь программа для остальных космонавтов предусматривала только тренировочные полеты с инструктором, а всемирно известный Первый космонавт, который в ЦПК был для Серегина начальником, готовился летать самостоятельно».

В чем причина такого неожиданного усердия со стороны тогдашнего начальника ЦПК?

Обратимся к воспоминаниям самого Николая Федоровича Кузнецова:

«Ю.А.Гагарин уверенно шел к намеченной цели. Специально разработанную для него программу (вывозную) утвердил Н.П.Каманин. Все ее упражнения выполнялись точно, в строго установленной последовательности, до полной отработки каждого из них.

В постоянных хлопотах и заботах пролетели осень и зима. Перед началом нового учебного года все летчики и технический состав сдали зачеты по знанию эксплуатируемой материальной части, метеорологическому обеспечению, радиосвязи, технике пилотирования, самолетовождению, знанию особых случаев в полете и т. д. Хорошо ответил на все вопросы придирчивой комиссии и Юрий Алексеевич Гагарин.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Вместе с другими летчиками приказом командира части он был допущен к полетам.

В первых числах марта Ю.А.Гагарин вылетел на космодром.

Возвратившись из командировки, Юрий Алексеевич приступил к прерванным полетам и уже 13 марта летал с инструктором в зону на спарке. Без замечаний выполнил полет на сложный пилотаж. Кроме того, в закрытой кабине летал по приборам и дважды по кругу – для шлифовки элементов взлета и посадки.

...На 22 марта Гагарину были запланированы полеты с летчиком первого класса А.М.Устенко. Выдерживая точно заданный режим, Юрий Алексеевич блестяще выполнил в зоне фигуры пилотажа, произвел точный расчет и отличную посадку. Затем так же успешно выполнил второй полет по кругу.

Самолет зарулил на стоянку. Оставив парашют в кабине, Устенко по лестнице спустился вниз, за ним последовал Гагарин.

- Товарищ командир! Разрешите получить замечания! – обратился Гагарин, приложив руку к шлемофону.

Стараясь не упустить самых малых деталей, Устенко по элементам разобрал оба полета.

- Грубых ошибок нет. Нет соответственно и серьезных замечаний, - заключил инструктор. – Прошу лишь обратить внимание на отдельные мелкие недостатки, о которых я вам уже говорил. А в остальном — все хорошо...»

Итак, последний контрольный полет, 22 марта 1968 года, с Юрием Алексеевичем Гагариным осуществил командир эскадрильи подполковник А.М.Устенко, который, оценив все действия своего подшефного в воздухе на «отлично», дал разрешение на самостоятельные полеты. В июле 1988 года сам Устенко писал:

«Хотя Ю.А.Гагарин был уже известным человеком во всем мире, чувство скромности никогда его не

Тайна гибели Юрия Гагарина

покидало. Он не требовал к себе особого отношения, был таким, как многие его товарищи, хотя по внутренней собранности, аккуратности и настойчивости чувствовалась великая сила в этом человеке. Он имел манеру негромко разговаривать, часто и умело пользовался юмором, что соответственно всех уравнивало, а его делало еще более земным и привлекательным. Внутренняя дисциплинированность, аккуратность отложили, естественно, отпечаток на всю его профессиональную подготовку. Ю.А. Гагарин все указания на полеты записывал подробно. Вел, как и все летчики, тетрадь подготовки к полетам. Схемы полета и действия свои на каждом этапе им описывались грамотно и досконально всегда были изучены. Особые случаи в полете он знал очень хорошо и практически все действия отработал на тренажах в кабине самолета. В полет брал накопленный планшет, где были нанесены схемы заходов на запасные аэродромы и порядок связи при выходе на них. Ю.А.Гагарин в кабине самолета чувствовал себя уверенно. Готовился к полетам он основательно, не отступая от норм и правил. Вслепую знал расположение кранов, тумблеров. В технике пилотирования не допускал резких движений. На замечания в воздухе реагировал своевременно» [3.2].

Отметим еще раз: именно 22 марта 1968 года Юрий Алексеевич Гагарин получил допуск к самостоятельным полетам. Заметим, что при всех этих положительных оценках со стороны инструкторов, генерал Кузнецов, тем не менее, накануне, 26 марта 1968 года, обращается к генералу Каманину с просьбой совершить вместе с Гагариным еще какой-то «контрольный полет». Не странно ли? Что не устраивает начальника ЦПК в подготовке Юрия Гагарина?

Продолжим чтение мемуаров генерала Н.Ф.Кузнецова о событиях 26 марта 1968 года:

«...На аэродроме, в классе подготовки к полетам, собрались летчики и космонавты. В строгой последовательности на стенах развешаны аккуратно

оформленные красочные плакаты по всем упражнениям курса боевой подготовки с точными расчетами, схемами и методикой их выполнения. Отдельные, наиболее ответственные упражнения дополнены внизу объемными макетами. На стеллажах вдоль стены разложены по всем упражнениям курса методические пособия и документы, регламентирующие летную работу. Вдоль торцевой стены - классная доска, на ней во всю длину - большой лист с плановой таблицей (основной документ на день подготовки и проведения полетов). В верхней части надпись краской: «Плановая таблица полетов», и далее мелом: «27 марта 1968 года». С левой стороны, по порядку номеров, столбцом перечислены фамилии летчиков, в строку - их позывные и бортовые номера самолетов (Эту таблицу составлял подполковник Владимир Ильич Ткаченко - заместитель командира полка – С.Ч.).

Гагарину были запланированы два полета с командиром части В.С.Серегиним без заправки, на спарке № 18. Один из них, в течение двадцати пяти минут, в зону, а второй - по кругу, на высоте пятьсот метров. После часового перерыва Юрий Алексеевич должен был выполнить два самостоятельных полета по кругу на боевом самолете № 17» [3.3].

Как мы видим, Н.Ф.Кузнецов достаточно точно описывает «Плановую таблицу полетов» на 27 марта 1968 года. Судя по описанию, таблица тщательнейшим образом подготовлена, выписана без помарок и дополнений. У Юрия Гагарина будет сложный день – сразу четыре полета, хоть и с перерывом.

Итак, кажется, все предельно ясно по предстоящим на этот день полетам. Однако есть и иное мнение. Вот что писал в своих воспоминаниях Герой Советского Союза, летчик-испытатель Степан Анастасович Микоян:

«...Мне довелось участвовать в работе комиссии по расследованию причин этой катастрофы, поэтому я счел необходимым высказать свое мнение,

Тайна гибели Юрия Гагарина

основывающееся на фактических данных и косвенно обоснованных предположениях.

По плану, в этот трагический день, 27 марта 1968 года, сделав накануне полеты с инструктором и командиром эскадрильи, Гагарин сразу должен был лететь на одноместном МиГ-17. Но генерал Н.А.Кузнецов попросил недавно назначенного командиром полка Владимира Сергеевича Серегина сделать с Гагариным еще один контрольный полет на «спарке» МиГ-15УТИ (самолете с двойным управлением). Благое желание начальника Центра подготовки космонавтов еще раз проверить готовность летчика обернулось трагедией. Гагарин и Серегин разбились на самолете МиГ-15УТИ в конце полета в зону на пилотаж».

Чьи воспоминания более точны – Кузнецова или Микояна? Планировался ли «контрольный полет» на МиГ-15УТИ самим планом авиационной «реанимации» Юрия Гагарина, или был придумкой тогдашнего начальника Центра подготовки космонавтов?

Вернемся к чтению воспоминаний начальника Центра подготовки космонавтов генерала-майора Кузнецова:

«(26 марта 1968 года – С.Ч.) Задачу на полеты по приказанию В.С.Серегина поставил его заместитель С.М.Сухинин, один из опытнейших методистов, летчик-испытатель первого класса.

А.М.Устенко ознакомил летчиков с плановой таблицей, являющейся составной частью общего плана полетов. Каждому летчику он поставил конкретные задачи на весь день.

Командир эскадрильи, проверив качество подготовки запланированных к полетам летчиков, остался вполне доволен их знаниями.

- Теперь всем следовать в ангар на тренаж, самолеты готовы, - сказал А.М.Устенко и вместе с летчиками пошел одеваться.

Юрий Алексеевич подошел к спарке № 18. Его встретил пожилой техник и доложил о готовности

самолета для тренировки. Гагарин пожал ему руку и поблагодарил за работу. Затем обошел вокруг машины, внимательно осмотрел ее и, легко поднявшись по лестнице на крыло, принял привычную позу в кабине. Опробовал действие рулей, пристегнул парашют и привязные ремни. Застегнул шлемофон, осмотрел по порядку приборы. Фонарь оставался открытым. Стоя на ступеньках лестницы, к нему через борт нагнулся командир звена. На все вопросы Гагарин отвечал уверенно и точно.

Командира звена сменил командир эскадрильи. Юрий Алексеевич обстоятельно отвечал на все вопросы, уверенно и четко действовал рулями при выводе машины из «штопора». С.М.Сухинин провел завершающий этап и о готовности к полетам доложил командиру части В.С.Серегину».

Итак, Юрий Алексеевич Гагарин прошел полную подготовку к предстоящим ему завтра полетам. Как утверждает в своих мемуарах Н.Ф.Кузнецов, накануне дня полетов, 26 марта 1968 года Юрий Гагарин лично осмотрел свой самолет под номером 18, на котором он должен был завтра лететь. С чем тут поспоришь? Все, вроде бы, ясно. И никаких нареканий, – если судить по приведенному выше тексту воспоминаний, - подготовка Гагарина у начальника ЦПК не вызывает.

Но как тогда быть с записью от 26 марта 1968 года в дневниках генерала Николая Петровича Каманина? Каманин утверждал, что во второй половине дня 26 марта к нему приехал генерал-майор Н.Ф.Кузнецов и стал просить назначить еще один полет с инструктором для Юрия Гагарина. Причем в роли этого инструктора-контролера готов был выступить сам Николай Федорович Кузнецов.

Генерал Каманин отказал категорически – потому что такой полет был чистой воды авантюрой: Кузнецов хоть и не утратил окончательно летных навыков, но к роли инструктора был явно не подготовлен. Но раз Кузнецов просит о дополнительном полете, то так и быть,

пусть его действительно выполнят. Кого послать в этот полет вместе с Гагариным? Пусть летит полковник В.С.Серегин, командир части, опытный летчик-инструктор.

Из этого следует, что – если верить воспоминаниям Кузнецова и учитывать запись в дневниках Каманина, - сначала дважды лететь с Гагариным 27 марта на «спарке» МИГ-15УТИ должен был В.С.Серегин, но Н.Ф.Кузнецов хотел его заменить лично. Зачем? Он не доверял командиру части Серегину? Но Каманин на предложение Кузнецова не повелся и приказал осуществить полет, как, вроде бы, изначально и планировалось, именно В.С.Серегину. Но тогда почему его приказ звучит несколько странно? Читаем:

«Я разрешил командиру полка В.С.Серегину проверить завтра технику пилотирования у Гагарина, а генералу Кузнецову приказал лично проверить организацию выпуска в полет Гагарина, проанализировать и доложить мне воздушную обстановку и метеоусловия. Право на разрешение самостоятельного вылета Гагарина я оставил за собой».

Что значит «разрешил», если – по воспоминаниям Кузнецова – у Серегина на завтра уже запланированы два полета с Гагариным на «спарке» МИГ-15УТИ?

А с другой стороны к «крепости» воспоминаний Кузнецова подступает еще один вполне логичный и уместный вопрос: какие могут быть еще проверочные полеты на МИГ-15УТИ с Серегиним, заранее запланированные в «Плановой таблице полетов» на 27 марта 1968 года, если 22 марта 1968 года Юрий Гагарин уже получил допуск на самостоятельный полет? А если получил, то такой допуск он еще должен получить по итогам полетов на «спарке» 27 марта 1968 года?

И еще вопрос: что, сразу же, лишь с часовым перерывом после получения этого допуска, Гагарин должен лететь самостоятельно на МИГ-17? Ну, а если, предположим, В.С.Серегин не дал бы допуск к самостоятельным полетам Юрию Алексеевичу после

Тайна гибели Юрия Гагарина

двух контрольных взлетов с ним на МИГ-15УТИ, то как можно было заранее планировать самостоятельные полеты Гагарина в тот же день на МИГ-17? И если право разрешения на самостоятельный вылет Гагарина генерал Каманин оставил за собой, то что же, генерал Кузнецов действительно намеревался в часовой перерыв между полетами Гагарина и Серегина на «спарке» МИГ-15УТИ и самостоятельным вылетом Юрия Алексеевича на МИГ-17 дозвониться до Каманина и получить его разрешение на самостоятельный полет первого космонавта планеты?

Все эти вопросы заставляют подвергнуть серьезному сомнению воспоминания начальника Центра подготовки космонавтов, генерал-майора Н.Ф.Кузнецова.

Несколько иной взгляд на события 26 марта 1968 года не только у С.А.Микояна, которого мы цитировали выше, но и у летчика-инструктора, полковника Николая Константиновича Сергеева, много лет спустя взявшегося за самостоятельное расследование гибели экипажа «МИГ-15УТИ»:

«Как вспоминает заместитель командира полка подполковник в отставке Владимир Ильич Ткаченко, кто же из высокопоставленных бюрократов решил подстраховаться от случайностей и дал Юрию Гагарину этот незапланированный дополнительный полёт с командиром полка Владимиром Серегиным.

Ответ на этот вопрос мы нашли прямо из первейшего первоисточника, а именно, всё это было подробно изложено в дневнике генерала Каманина. Протицируем:

«...26-го марта в 15.00 под председательством Г.А.Тюлина началось заседание Госкомиссии по кораблю Л-1.

После заседания Госкомиссии генерал Кузнецов доложил мне, что завтра предполагается выпустить Гагарина в самостоятельный полет на самолете МиГ-17 (и при этом Кузнецов молчит о том, что – если верить его опубликованным в 1987 голу воспоминаниям! – у Юрия Гагарина в тот же день запланированы два полета на

Тайна гибели Юрия Гагарина

«спарке» МИГ-15УТИ – С.Ч.). Кузнецов просил меня разрешить ему лично проверить на самолете МиГ-15УТИ подготовленность Гагарина к самостоятельному вылету. Совместный полет Гагарина с Кузнецовым я запретил, прямо заявив последнему, что он давно утратил навыки летчика-инструктора. Я разрешил командиру полка В.С.Серегину проверить завтра технику пилотирования у Гагарина, а генералу Кузнецову приказал лично проверить организацию выпуска в полет Гагарина, проанализировать и доложить мне воздушную обстановку и метеоусловия. Право на разрешение самостоятельного вылета Гагарина я оставил за собой».

Ну вот и все. Вот так вот и «родился» этот ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ полёт с Серегиним, который и привел в последствии к смертельной катастрофе. Дальнейшие рассуждения по поводу этого полета просто излишни. Потому как любой лейтенант-летчик подробно расскажет вам рабочий распорядок работы полка. 26-го марта - день предварительной подготовки к полетам. В 8.30 утра построение полка. Затем доведение (уже готовой) плановой таблицы, обед, в три часа контроль готовности к полетам и в 16.30 конец рабочего дня, летчики расходятся по домам.

А теперь обратим внимание, что в 16.30 лётчики уже разошлись по домам, а у генерала Каманина в 15.00 началось заседание комиссии и где-то в 16 – 16.30 это заседание закончилось, и после этого состоялся разговор с генералом Кузнецовым насчет этого дополнительного полета (Это если комиссия за час-полтора справилась с вопросами, которые рассматривала на своем заседании. Реально время работы комиссии могло быть и большим. И Кузнецов явно не ждал Каманина в приемной Г.А.Тюлина со своей просьбой еще раз лично проверить Гагарина в полете. Видимо, Каманин уже вернулся в свой кабинет, когда ему позвонил или даже лично приехал Кузнецов. Время на часах уже вполне могло быть 17.00-18.00 – С.Ч.)

Тайна гибели Юрия Гагарина

...Т.е. плановая таблица была уже сделана на чистовик, а этот полет с Серегиным в ней даже и не упоминался (напомним, что в воспоминаниях Н.Кузнецова в «Плановой таблице полетов» на день 27 марта 1968 года заранее спланированы два полета на «спарке» МИГ-15УТИ Гагарина и Серегина – С.Ч.).

На следующий день, 27-го марта летчики прибыли на аэродром, на полеты. Разведка погоды, предполетный тренаж и начало полетов, согласно плановой таблицы.

Командир полка В.С.Серегин прибыл на полёты 27-го марта 1968 г. с опозданием. Как потом выяснилось, он вообще не должен был летать в этот день. На этот день у него были запланированы другие организационно-хозяйственные мероприятия. Прибыв на аэродром, он заслушал доклад своего заместителя подполковника Ткаченко о ходе подготовки к полетам, после чего Ткаченко вручил ему шифровку из Москвы, где ему предписывалось ЛИЧНО проверить Гагарина перед самостоятельным вылетом. Серегин был возмущен. За разъяснениями обратился к генералу Кузнецову. Тот ему подтвердил, что это приказ из Москвы, лично от генерала Каманина и его надо выполнять (если все было именно так, как считает полковник Н.К.Сергеев, то возникает вполне закономерный вопрос: если Кузнецов получил указание от Каманина для Серегина проверить подготовку к полету Гагарина, почему Кузнецов еще вечером не уведомил об этом «счастливого стрелочника» полковника Серегина? – С.Ч.)

Возмущению Серегина не было предела. Очевидцы, наблюдавшие со стороны, вспоминают, что его реакция сплошь состояла из «нелитературных» выражений (жаль, однако, что Н.К.Сергеев не приводит фамилии этих очевидцев - С.Ч.).

И это вполне логично. Во-первых, Серегин никогда не летал с Гагариным. У него было достаточно инструкторов, чтобы летать с его летчиками. Во-вторых, Гагарин должен был лететь САМОСТОЯТЕЛЬНО. Он был абсолютно и полностью подготовлен лететь сам на Миг-

17-м. Этот полет (на МИГ-15УТИ –С.Ч.) был чистой формальностью, он был совершенно не нужен. Ну и третьих, и это самое главное, Серегин представлял и знал, что значит у кого-то забрать спарку и полететь внеплановый полет. Это значит, что надо «перекроить» как минимум одну треть плановой таблицы.

Все эти обстоятельства буквально вывели Серегина из себя. И чтобы выполнить внеплановый полет с минимальными потерями для плановой таблицы, Серегин и распорядился притащить из ТЭЧ спарку бортовой номер 18.

Вот тут, только в одном этом месте мы позволим себе высказать наше предположение, что в данном случае Серегин, видимо, подумал, что раз вам надо, чтобы я слетал с Гагариным, то я летаю «за пассажира». Если летчик подготовлен и готов лететь самостоятельно, то ты ему посади в заднюю кабину хоть медведя, хоть мешок, хоть... С кем угодно летчик взлетит, полетит, прилетит и сядет!

...Вот в таких максимально раздраженных чувствах Серегин и полетел с Гагариным в качестве «пассажира». Причем, даже и в этом случае надо иметь ввиду, что «пассажир» - это был опытейший инструктор и, в случае необходимости, всегда мог подсказать: «Юра, доверни чуток влево, доверни чуток вправо, прибери обороты, увеличь вертикальную скорость...»

Мог подсказать ВСЕГДА, только... не в случае потери пространственной ориентировки.

Однако, дело в том, что случай потери пространственной ориентировки - явление довольно редкое и, видимо, в тот момент, момент максимально расстроенных чувств, об этом явлении никто не задумался и не вспомнил.

Решение на полет было принято, и они полетели.

Таким образом, рассмотрев в этой главе эти два вопроса: планировалась ли спарка номер 18 на полеты 27-го марта, и куда был запланирован лететь Юрий Гагарин в этот день согласно плановой таблицы, я думаю,

ни у кого уже не осталось сомнений, что спарка в этот день летать не должна была, и что контрольного полета у Гагарина запланировано не было.

Спарка стояла в ТЭЧ, и у нее в задней кабине инструктора была снята ручка управления самолетом» [3.1].

Но если на МИГ15УТИ в то роковое утро не был готов лететь В.С.Серегин, то и Ю.А.Гагарин тоже не был готов к полету именно на этом самолете под номером 18. Накануне, при подготовке к полету, Гагарин, скорее всего, прошел инструктаж и принял к полету самолет МИГ-17, на котором 27 марта 1968 года ему предстоял самостоятельный полет.

В статье «Гибель Ю.А.Гагарина. Очевидное и вероятное» того же полковника Николая Сергеева и Сергея Грачева содержится еще целый ряд фактов, имеющих прямое отношение к подготовке рокового полета 27 марта 1968 года:

«Получив допуск к самостоятельному полету в пятницу 22 марта, Гагарин в тот же день прошел углубленный медосмотр, и в его медкнижке появилась запись: «...Продлить срок действия решения ЦВЛК на 2 месяца до 22 мая 1968 г. Годен к летной работе без ограничений». После этого он отправился отдыхать — впереди были выходные. Воскресенье провел с женой Валентиной Ивановной, находившейся в больнице. В понедельник 25 марта командир полка В.С. Серегин поставил задачу о планировании полетов на среду 27 марта. Плановую таблицу полетов составили начальник штаба Е.А.Ремезов и заместитель командира полка В.И.Ткаченко. В ней значился и самостоятельный полет Ю.А. Гагарина на МиГ-17. Серегин этот документ утвердил и подал на КП аэродрома Чкаловский для согласования, поскольку планировались совместные полеты нескольких авиачастей. На следующий день проводилась предварительная подготовка авиатехники и летного состава к полетам. Гагарин расписался в своей летной книжке о полученном допуске к самостоятельному

Тайна гибели Юрия Гагарина

вылету на МиГ-17. Контроль готовности к полетам состоялся во второй половине дня, и все разъехались по домам» [3.1].

Если все приведенные выше Сергеевым и Грачевым факты действительно имели место, то как быть теперь с воспоминаниями начальника ЦПК генерал-майора Н.К.Кузнецова, утверждающего, что 26 марта 1968 года Юрий Гагарин активно готовился к вылету на самолете МИГ-15УТИ? Как быть с приведенной им в его воспоминаниях таблицей расписания полетов на 27 марта 1968 года?

...Утром 27 марта 1968 года на имя Юрия Алексеевича Гагарина в Звездный городок пришло письмо «от одной из американских нотариальных контор». «В письме сообщалось, что созданное в США акционерное общество готово рассмотреть просьбу мистера Гагарина в случае, если он захочет приобрести земельный участок на Луне. Разумеется, ему, как первому космонавту, предоставляются льготы». Офицер, распечатавший письмо, предложил тут же позвонить Юрию Гагарину и рассказать ему об этом предложении - «пусть посмеется» [3.4].

Но в тот день было уже не до смеха...

Начальник Центра подготовки космонавтов ВВС генерал Николай Кузнецов в своей книге «Годы испытаний» позднее вспоминал:

«День в среду 27 марта 1968 года выдался пасмурным. Была низкая облачность. Летчики и космонавты, которым предстояло летать, после завтрака пошли переодеваться в специальную комнату на аэродроме, где хранилась их полетная одежда.

Вместе со всеми одевался и Юрий Гагарин. Сняв тужурку, галстук и рубашку, в одной белой майке-сетке он прошел в соседнюю комнату к врачу для предполетного осмотра.

Усадив Юрия Алексеевича на стул, врач посчитал пульс, измерил давление и предложил термометр.

Тайна гибели Юрия Гагарина

- Ну что вы, доктор, не верите, что ли? - пошутил Гагарин. - Вы такой специалист, что по одному пульсу все болячки у каждого из нас знаете. Уже лет восемь почти ежедневно смотрите...

Записав все данные осмотра в журнал, врач серьезно ответил:

- Все в порядке, товарищ полковник, можете летать!

- Иначе быть не должно, - улыбаясь, сказал Гагарин.

Вернувшись от врача, Юрий Алексеевич снял туфли и поставил вниз шкафа, а брюки с присущей ему аккуратностью повесил на перекладину внутри. Переложив необходимые документы в верхние карманы кожаной куртки, застегнул молнии, взял шлемофон, кислородную маску и направился в класс, куда летчики собирались для предполетной подготовки.

(Эти точные описания действий Юрия Гагарина, приведенные так подробно в книге генерала Кузнецова, поневоле вызывают вопросы: начальник ЦПК, что же, и в раздевалку ходил за своим заместителем Гагариным, и в медицинский кабинет? – С.Ч.)

По пути зашел в кабинет к В.С.Серегину.

- Почему до сего времени не вылетел разведчик погоды? - строго спросил Владимир Сергеевич своего заместителя Ремезова.

- Не разрешает местное начальство, - ответил Евгений Артамонович. - У них на мерной базе проходит испытание тяжелый самолет.

- Разве он не знает, что это наше время, а данные разведки погоды должны быть известны летчикам на предполетной подготовке?

- Я говорил ему об этом, - продолжал Ремезов. - Но Николай Терентьевич и слушать не хочет, говорит - подождите.

(Пушко Николай Терентьевич, генерал-майор авиации, в 1961-1972 годах возглавлял филиал Государственного научно-исследовательского института ВВС (в/ч 22737) – С.Ч.)

Тайна гибели Юрия Гагарина

- Надо еще позвонить - предложил Гагарин.

- Генерал уже звонил. Его на месте нет и, наверное, не будет! - Резко сказал Серегин и, посмотрев на часы, обратился ко мне:

- Разрешите на предполетную? Уже время...

В классе, где собрались летчики, Серегин заслушал доклад инженера о готовности материальной части к полетам и отпустил его для проведения контроля.

- Товарищ Лыков, доложите о погоде на сегодня в нашем районе.

Начальник метеослужбы вышел к доске и укрепил на ней развернутые синоптические карты. Карандашом показал движение воздушных масс за сутки и в последние часы. Подробно доложил о состоянии погоды в нашем районе.

- Держите связь с разведчиком погоды, - приказал Серегин, - Данные сообщите летному составу.

Начальник связи доложил о проведенном тренаже, уточнил позывные летчиков, радиотехнических средств, их режим работы и частоту. Штурман указал запасные аэродромы, напомнил посадочные курсы на них, позывные приводных средств и правила восстановления ориентировки.

- Все летчики имели достаточный ночной отдых, прошли предполетный медицинский осмотр, практически здоровы и допускаются к полетам, - коротко доложил врач.

Заслушав доклады начальников служб и других специалистов, Серегин оценил обстановку.

- Работать будем по первому варианту! - объявил он свое решение и указал на плановую таблицу для простых метеоусловий. - Первым вылетает на облет боевого самолета номер семнадцать - Мальков. Сразу после взлета доложите погоду в районе аэродрома, а затем в районе испытательных полетов и при заходе на посадку. За Мальковым вылетают парой Устенко на машине номер двадцать шесть и Есиков на машине номер двадцать семь. За ними вылетаем в зону мы с

полковником Гагариным на спарке номер восемнадцать. Затем Андреев, тоже на спарке, и далее в последовательности, которая указана в таблице. Всем внимательно следить за погодой, при малейшем ухудшении докладывать руководителю полетов. Тем, кто идет по маршруту, при докладе о прохождении поворотных пунктов информировать о погоде. При переходе с рубежа в набор высоты точно выдерживать курс, не уклоняться вправо, так как южнее, в зоне, будут пилотировать самолеты. При выполнении фигур пилотажа внимательно смотреть и не допускать уклонения на юг - рядом коридор гражданской авиации».

Сразу возникает вопрос: кто летит на «спарке» с Андреевым? Почему практически никто в воспоминаниях и свидетельствах не вспоминает второго летчика из этого экипажа - Анатолия Григорьевича Колосова, который был вторым пилотом на этом самолете с позывным «614»? А ведь именно Колосов в свое время сыграл в жизни Юрия Алексеевича Гагарина очень важную роль!

«В 1955 году Гагарин был призван в армию и направлен на обучение в Чкаловское (ныне г.Оренбург) 1-е военное авиационное училище лётчиков имени К.Е.Ворошилова. По теоретическим предметам он имел «пятерки», но вот практические занятия давались будущему первому космонавту с трудом. У Гагарина долго не получалась посадка самолета, из-за чего он не мог пройти аттестацию.

Инструктором его был Анатолий Колосов, который и спас Гагарина от отчисления. Дело в том, что у Гагарина был невысокий рост, что мешало летчику правильно рассчитать расстояние до земли. Однако эту проблему решили просто — подложили на сиденье специальную подкладку. Но главной причиной неудач Гагарина было то, что налет его на учебных самолетах был в два раза меньше по сравнению с другими курсантами. Колосов, видя сильное желание Гагарина стать летчиком, уговорил командира полка полковника Полшкова не

Тайна гибели Юрия Гагарина

подписывать документы на отчисление и дать Юрию еще один шанс. 25 октября 1957 года Гагарин окончил училище с отличием» [3.5].

В авиаполк на аэродроме Чкаловский Анатолий Колосов был переведен по приглашению и при содействии самого Юрия Алексеевича Гагарина.

Есть в приведенном выше фрагменте из воспоминаний генерала Кузнецова и еще одна странность: полковник Серегин очень подробно рассказал о том, кто летит в первые вылеты, до его полета с Гагариным, а обо всех остальных – следует просто отсылка к таблице? Может быть, было что-то такое, что таблицей полетов заранее не предусматривалось, и Серегин устно устанавливал приоритеты? И не был ли этим «нежданчиком» для командира авиационной части и его подчиненных именно предстоящий совместный полет Юрия Гагарина и Владимира Серегина на спарке номер восемнадцать МИГ-15УТИ?

Любопытный штришок содержится и в воспоминаниях о дне 27 марта 1968 года того самого летчика В.М.Андреева:

«Серегин сказал, что они сейчас с Юрием Алексеевичем первыми вылетят в зону с тем расчетом, чтобы он до ухудшения погоды успел слетать самостоятельно».

То есть полковник Серегин еще до полета с Гагариным был уверен в способности Юрия Алексеевича самостоятельно совершить полет на МИГ-17 в тот же день? Значит ли это, что Владимир Сергеевич Серегин считал полет на МИГ-15УТИ пустой и ненужной формальностью при уже имевшемся у Юрия Гагарина еще с 22 марта 1968 года допуске к самостоятельному полету?

И вот еще одна цитата из воспоминаний В.М.Андреева:

«Мой вылет на облет был запланирован на пять минут позже их (Гагарина и Серегина – С.Ч.) взлета...

Когда я вырулил, то оказалось, что они еще стоят на предварительном старте, т.к. в это время садились большие самолеты. Первым стоял МиГ-15УТИ б/н 18, за ним - пара МиГ-21, а затем - мой».

Теперь сравним этот порядок «на старте» с тем, который обозначен в воспоминаниях генерала Кузнецова: они не совпадают. Что за «пара МиГ-21» вклинивается между самолетом Гагарина и Серегина и самолетом Андреева? Это «вылетают парой Устенко на машине номер двадцать шесть и Есиков на машине номер двадцать семь»? Но почему тогда нарушен порядок вылета?

Читаем дальше мемуары генерала Кузнецова:

«Серегин посмотрел на часы, затем в окно и, обращаясь к руководителю полетов, тихо, с сожалением заметил:

- Видимо, с началом придется задержаться. Сплошные помехи...

В кабинет вошел Ремезов и доложил:

- Товарищ командир, разведчик погоды вышел в девять пятьдесят и сообщил, что видимость у земли шесть - восемь километров. Облачность слоисто-кучевая десять баллов. Высота нижней кромки девятьсот, верхней - тысяча двести. Второй слой - десятибалльная тонкая. Нижний край - четыре с половиной, верхний - четыре семьсот. Далее - ясно.

- Задача, полагаю, всем ясна. Обстановка тоже. Данные о погоде слышали? Теперь по самолетам! - объявил командир и начал собирать на столе бумаги.

- Юрий Алексеевич, вы идите, принимайте самолет, а я задержусь. Позвоню начальству.

Гагарин, Николаев и другие космонавты с группой летчиков, разговаривая, направились к стоянке самолетов,

- У тебя, Юра, на боевом только два полета по кругу? - спросил Гагарина шедший рядом Дмитрий Заикин (космонавт первого набора – С.Ч.).

Тайна гибели Юрия Гагарина

- Да, Дима. Так положено при первом вылете. Потом, кажется, ты будешь летать на этой машине? - отозвался Гагарин.

- Ты облетаешь, испытываешь, а потом я на ней пойду по маршруту, - шуткой ответил Заикин.

Техник А.А.Левицких четко доложил:

- Товарищ полковник, самолет номер восемнадцать к полету подготовлен, заправлен полностью, в подвесных баках - по сто литров (зачем в простом тренировочном полете Гагарину и Серегину подвесные баки, да еще и заправленные? - С.Ч.). Проверял и осматривал машину инженер Самарин.

Осмотрев самолет и надев парашют, Юрий Алексеевич занял место в первой кабине. Пристегнул привязные ремни, присоединил к сети шлемофон и кислородный шланг к системе. Маску пока не надевал.

«Подключить питание!» - подал он команду технику.

Опробовал рули управления. Включил радио и стал слушать доклады разведчиков погоды. Рядом загудела самолеты, поднимая ввысь снежные вихри. Одна за другой устремились крылатые машины по рулежке к взлетной полосе. Прошло несколько минут, а Серегин почему-то не появлялся... Гагарин сидел в кабине, готовый к полету. Видя все это, я подошел к самолету.

- Что случилось, Юрий Алексеевич? Почему задержка?

- Командир начальству звонит. Выясняет отношения! - ответил Гагарин. В его голосе звучало явное недовольство (интересно, кто это загадочное «начальство» с которым Серегин «выясняет отношения» перед плановым, - если верить воспоминаниям Н.Ф.Кузнецова, - полетом с Ю.А.Гагариным? - С.Ч.).

Вскоре подошел Серегин. Выслушал доклад техника, поздоровался с ним и, быстро надев парашют, занял место во второй, инструкторской кабине.

«Готовы?» - громко спросил он Гагарина.

«Так точно!» - тут же последовал ответ.

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Запрашивайте и запускайте!» [3.3].

Начальник штаба полка Евгений Артамонович Ремизов тоже поделился своими воспоминаниями о том роковом дне:

«В день полетов 27 марта утром я находился в своем кабинете. Прибыл полковник Серегин (Владимир Сергеевич – С.Ч.) и вызвал меня. Начался разговор о погодных условиях и о подготовке Юрия Алексеевича к самостоятельному вылету. Пришел генерал Кузнецов (Николай Федорович - С.Ч.) и попросил посмотреть вместе с ним полетную документацию Юрия Алексеевича. Мы взяли летную книжку, полетные листы, стали смотреть его проверки и посчитали налет (вот какая была необходимость делать это именно в день «контрольных полетов»? – С.Ч.). В это время в кабинет вошел Юрий Алексеевич. Он уже переоделся в летную кожаную куртку и брюки от летного костюма. Выглядел он бодро, улыбался. Так он, ни слова не говоря, моргнул мне, указывая кивком головы на сидящего спиной к нему генерала Кузнецова, как бы говоря: «Что, начальство проверяет?» Я ему показал жестом, что все нормально. И он вышел из кабинета.

Затем я его видел, когда он выходил с каким-то летчиком из штаба, следуя на аэродром (по всей видимости, с Дмитрием Заикиным – С.Ч.). Погода в этот день с утра была такой, когда можно было принять решение на полеты по простому варианту или при повышенном минимуме. Я предложил генералу Кузнецову пройти на метеостанцию, еще раз проанализировать прогноз погоды и решить вопрос относительно самостоятельного вылета Юрия Алексеевича. Я высказал свое предложение: «После полета Юрия Алексеевича с Серегиным мы запишем в книжку допуск к самостоятельному вылету, а в этот день выпускать не будем» [3.6]

А как же вылет Юрия Гагарина с инструктором Устенко? Что, тот полет не был финальным? И допуск Гагариным 22 марта 1968 года не был получен? Николай

Тайна гибели Юрия Гагарина

Сергеев и Сергей Грачев в статье «Гибель Ю.А.Гагарина. Очевидное и вероятное» даже приводили текст этого разрешительного допуска:

«22 марта 1968 г. МиГ-15УТИ. Упр. 2 КБП ИА-67. Контрольный полет в зону и по кругу. Метео: 8 баллов, Ниж. - 6000м, Нверх. - 7000м, видимость - более 10 км. Общая оценка - отлично. Вывод: разрешаю тренировочные полеты на самолете МиГ-17 днем в простых метеоусловиях согласно плану УТП. Командир иаэ подполковник Устенко» [3.1].

Снова предоставим слово начальнику штаба полка Евгению Артамоновичу Ремизову:

«Мы прошли к синоптикам. По их докладам погода к этому времени была следующей: облачность с разрывами, нижний край 900 м, верхний - 4000 м, но ожидалось ухудшение метеоусловий. Генерал Кузнецов согласился с моим предложением, и было принято решение: Юрия Алексеевича в этот день проверить, а самостоятельно выпустить в следующий летный день после предварительного контрольного полета (отметим, что никакого иного решения реально быть и не могло, поскольку накануне, 26 марта 1968 года, генерал Н.П.Каманин оставил за собой право на разрешение Юрию Гагарину идти в самостоятельный полет на МИГ-17 – С.Ч.).

С метеостанции мы вместе с генералом Кузнецовым Н.Ф. пошли на аэродром к самолету, в котором сидел Юрий Алексеевич. Генерал Кузнецов подошел к самолету, встал на стремянку и о чем-то говорил с Юрием Алексеевичем. Я в это время находился метрах в пяти от самолета и их разговора не слышал, а только наблюдал это. Затем генерал Кузнецов отошел от самолета и сказал мне, что почему-то задерживается начало полетов. Мы пошли на КП (командный пункт – С.Ч.) полка.

В это время из домика, где размещался КП полка, вышел Серегин В.С. и пошел к нам навстречу. Он был несколько возбужден и сказал нам: «Сейчас

осуществлялся полет на километраж и нам временно задержали полеты. Но теперь разрешили». Владимир Сергеевич пошел к самолету Гагарина, а мы с генералом зашли на КП» [3.6].

Исходя из этих воспоминаний Евгения Артамоновича Ремизова, можно предположить, что загадочным «начальством», которому Владимир Сергеевич Серегин звонил перед полетом, скорее всего, был генерал-майор авиации Пушко Николай Терентьевич, который именно в то утро «по соседству» проводил «полеты на километраж».

И еще одно интересное свидетельство о последних минутах перед тем роковым полетом 27 марта 1968 года от космонавта Владимира Александровича Шаталова:

«Последний раз я увидел Гагарина уже в кабине самолета. Он сидел в передней кабине, пристегнувшись ремнями. Полковник Серегин стоял рядом, перегнувшись через борт кабины, и давал последние указания, оживленно жестикулируя. Гагарин очень серьезно слушал и согласно кивал головой. Я обратил внимание на то, как долго и тщательно Серегин уточняет задание, исходя из конкретной обстановки дня. Наконец, указания закончились. Серегин занял место в задней кабине. Юра запустил двигатель, прогазовал, опробовал системы, дал команду «убрать колодки» и порулил на старт» [3.6].

То есть какие-то предполетные наставления давали Юрию Гагарину последовательно генерал Н.Ф.Кузнецов и полковник В.С.Серегин. Теперь невозможно установить, насколько совпадали эти указания. Например, генерал мог наставлять Юрия Алексеевича на тщательное выполнение полетного задания без импровизаций, а полковник мог рекомендовать Гагарину выполнить только часть задания из-за ухудшения погоды, а потом вернуться на аэродром.

Почему нервничал в то роковое утро опытный летчик, Герой Советского Союза, ветеран Великой

Тайна гибели Юрия Гагарина

Отечественной войны, командир полка Владимир Сергеевич Серегин?

Подполковник в отставке Владимир Ильич Ткаченко долгое время работал в Центре подготовки космонавтов, являлся ведущим инженером того самого «серегинского» специального авиаполка. В одном из своих интервью он поделился воспоминаниями как о событиях 27 марта 1968 года, так о тех, которые этому дню предшествовали:

«В 1968 году Юрия Гагарина назначили заместителем начальника Центра подготовки космонавтов по лётной подготовке, но без допуска к лётной работе. Как теперь говорят, это были типичные аппаратные игры. Популярность Гагарина и быстрый рост в званиях, делали его конкурентом для начальства. Вот и появилась идея «задвинуть» его, назначив на такую должность, где он быстро бы «нейтрализовался».

Тогда у нас уже было порядочное число космонавтов, и к ним, а в особенности к Гагарину, относились не соответственно должности или званию, а как к национальной святыне. Хотя начальством Серёгину и было сказано: «Для вас все космонавты – рядовые лётчики», – это не снимало дополнительного груза ответственности со всего полка – от командира до техника. Так сказать, для самооправдания повесили мы при входе в часть лозунг «Перед законами лётной работы все равны!».

Странная сложилась ситуация. Гагарин – лётчик. Наш начальник. Он хочет летать. Мы руками и ногами «за». А «сверху» ему ставят палки в колёса. Запрашиваем руководство. На завтра – шифровка из Управления боевой подготовки ВВС: «От полётов отстранить». Гагарин спокоен. А Серёгин вскипел: «Или снимай меня к такой-сякой матери с этого потешного полка, или ноги твоей не будет у самолёта, пока не привезёшь письменный приказ Главкома о допуске к полётам!» Гагарин: «Пожалуйста». И уехал. Привёз приказ Главкома

с юридически безукоризненной формулировкой: «Допустить к полётам в установленном порядке».

Штаб полка составил для Гагарина план подготовки аж на трёх «простынях». Прочли мы его с Серёгиным и сами ужаснулись. Он же спокойно посмотрел на нас и сказал: «Раз так – значит, будем учиться».

Утром 27 марта получаем очередную шифровку: «Лётную подготовку Гагарина проверить лично полковнику Серёгину». Кто-то из высокопоставленных бюрократов и тут решил подстраховаться от случайностей. Серёгин на это отреагировал очень болезненно. Он счёл, что это акт недоверия лично ему как комполка, чьи офицеры готовили Гагарина к полёту. Планировавшийся самостоятельный вылет Гагарина на истребителе МиГ-17 был отменён. К полёту по требованию высшего начальства стали готовить спарку МиГ-15УТИ. Этот внеплановый вылет спарки срочно втиснули в расписание полётов аэродрома «Чкаловский». Гагарин был оживлён и весел. Серёгин нервничал» [3.7].

Из вышеизложенного, отметим, что, по крайней мере, до второй половины дня 26 марта 1968 года полковник Владимир Сергеевич Серегин никаких совместных, а тем более проверочных полетов с Юрием Алексеевичем Гагариным не планировал. Распоряжение лететь с Гагариным, переданное ему утром 27 марта 1968 года от имени генерала Николая Каманина, застало Серегина врасплох. Правда, в воспоминаниях генерала Кузнецова утверждается прямо противоположное: якобы еще накануне в полетной таблице совместный полет Серегина с Гагариным был обозначен.

Юрий Алексеевич Гагарин занял место в передней кабине учебного самолета МИГ-15УТИ с бортовым № 18 (заводской № 612739), а командир полка Владимир Сергеевич Серегин - в задней. Их немного придержали перед взлетом - приземлялся самолет метеоразведки, а потом дали разрешение на взлет. От взлетной полосы самолет оторвался в 10 часов 19 минут.

Тайна гибели Юрия Гагарина

В этом полете у Гагарина и Серегина был позывной «625». Судя по аудиозаписям, которые сохранились, радиообмен позывного «625» с руководителем полетов был кратким и деловым. Выполнялось очень простое задание на полет - упражнение № 2 «Курса боевой подготовки истребительной авиации» (2 КБП ИА-67). Это упражнение предусматривало пилотаж в зоне с выполнением виражей, витков малой спирали, пикирований, боевых разворотов, бочек, полета на минимальной скорости горизонтального полета. В вышеназванном «Курсе боевой подготовки истребительной авиации» (КБП ИА-67) это задание заканчивается фразой: «Полет выполняется без подвесных баков». Отметим, что когда техник Левицких, готовивший самолет МИГ-15УТИ к вылету, доложил о наличии подвесных баков на самолете, Юрий Гагарин никаких вопросов на этот счет не задал. Почему? Если верить воспоминаниям Н.Ф.Кузнецова, еще 26 марта Гагарин, осматривая «спарку», и не мог не заметить подвесных баков, то есть знал об их наличии. Что же получается, Юрий Алексеевич заведомо и сознательно шел на нарушение правил? А вот если воспоминаниям Кузнецова не верить, то полет на «спарке» МИГ-15УТИ был для Гагарина такой же неожиданностью, как и для Серегина (если только Кузнецов как-то не сообщил ему об этом накануне, лично или по телефону). И Гагарин, не готовившийся к полету на этой «спарке» 27 марта 1968 года, просто мог не знать о существовании этого пункта в летных правилах.

Вернемся к воспоминаниям Н.Ф.Кузнецова о том роковом дне:

««Агат!» Я - шестьсот двадцать пятый. Разрешите запуск в зону!» - послышался в динамике на КП голос Гагарина.

«Шестьсот двадцать пятый, запуск в зону разрешаю! Я – «Агат!»

«Вас понял! - ответил Гагарин и тут же громко скомандовал: - От двигателя! Смотреть пламя!»

Заработало стальное сердце машины. Закрутилась, заплясала позади метелица.

Проверив показания приборов, точность настройки радиокompаса, радиосвязь на установленных каналах, Юрий Алексеевич убрал обороты турбины до малого газа, ремешками подтянул к лицу кислородную маску и, нажав кнопку внутренней связи, спросил: «Разрешите выруливать?» Взмахом рук в стороны на уровне головы потребовал убрать из-под колес аэродромные колодки. Техник самолета быстро поднялся по лестнице на левое крыло и посмотрел в кабинах, все ли тумблеры включены. Дал расписаться Гагарину в журнале. Вынул стопора катапульт. Убрал штангу и закрыл фонарь первой кабины. Серегин закрыл второй. Затем техник проверил замки и герметизацию кабин. Сойдя на землю, снял стеллаж, убрал стремянку и приложил руку к головному убору. Это означало - колодки убраны.

Удерживая самолет на тормозах, Юрий Алексеевич увеличил обороты до средних. Подняв руку на уровне лица, он таким образом просил разрешение выруливать со стоянки. Техник, вытянув левую руку по ходу самолета, дал ему «добро». Летчик отпустил тормоза, машина двинулась вперед, развернулась на рулежке и, поднимая снежный вихрь, плавно покатила к старту. Подрулив к началу взлетной, Гагарин остановил машину. Подождя, пока парой взлетят А.М.Устенко и В.М.Есиков, запросил руководителя полетов (и теперь вообще не ясно, что за «пара МиГ-21», - если верить воспоминаниям летчика В.М.Андреева, - сейчас готовится взлетать за самолетом Гагарина, и почему их упорно «не видит» генерал Кузнецов в своих воспоминаниях? – С.Ч.):

«Агат!» Я - шестьсот двадцать пятый, разрешите на полосу?»

Установив самолет на середине полосы и удерживая тормозами, согласовал показания компаса с курсом взлета, после чего запросил разрешение на взлет.

«Шестьсот двадцать пятому взлет в зону разрешаю. Высота - четыре тысячи».

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Шестьсот двадцать пятый вас понял!» - ответил Гагарин.

В 10 часов 19 минут взревела турбина, и спарка с Гагариным и Серегиным стрелой помчалась вперед, навстречу весеннему ветру. Пробежав почти треть полосы, машина устремилась в набор высоты, оставив на земле крутящийся снежный бурун. В это время мы с Ремезовым прошли в помещение метеостанции, чтобы посмотреть метеоданные и оценить погоду перед предстоящим самостоятельным полетом Гагарина на боевом самолете. Через три минуты после Гагарина, тоже на спарке, взлетел по маршруту летчик Андреев (И снова Кузнецов «не видит» эту «пару МиГ-21»! Кто путается в воспоминаниях – Кузнецов или Андреев? – С.Ч.)

«Я - шестьсот двадцать пятый. Зону занял, высота заданная», - послышался из динамика уверенный, знакомый голос Юрия Алексеевича.

«Выполняйте задание!» - распорядился руководитель полетов» [3.3].

Примерно через минуту после взлета Юрия Гагарина и Владимира Серегина - в 10 часов 20 минут с аэродрома Чкаловский действительно поднялась в воздух пара более скоростных самолетов МИГ-21. Набирая высоту и пробивая облачность, они обогнали «спарку» МИГ-15УТИ Юрия Гагарина и Владимира Серегина. По большому счету, это тоже было нарушением, поскольку никто не мог исключить случайного столкновения самолетов в воздухе. Руководитель полета Вячеслав Быковский разрешил этой паре самолетов МиГ-21 набор высоты до 5000 метров, но предостерег ведущего пары: «Справа по курсу от вас «625-й» в наборе». В ответ услышал «Вас понял. Я не вижу, здесь облачность...»

И только потом на взлет пошла «спарка» В.М.Андреева (номер «614»), которой предстоял плановый облет после ремонта. Так и осталось точно не выясненным по сей день, проходил ли самолет МИГ-15УТИ Андреева на пути в свою зону через зону, в

Тайна гибели Юрия Гагарина

которой должны были работать Юрий Гагарин и Владимир Серегин...

Профессор С.М.Белоцерковский пишет в своей книге «Гибель Гагарина: факты и домыслы»:

«Как обычно, радиообмен, который ведется руководителем полетов с летчиками, совершающими полеты, записывается на магнитную ленту. При переговорах строго соблюдается правило, ставшее законом в авиации: получив команду, подтверди ее. Это снижает вероятность ошибочного толкования того или иного указания, что должно быть категорически исключено из летной практики. Конечно же, Гагарин строго придерживался указанного правила.

Магнитофонная запись позволяет не только дословно восстановить содержание переговоров, но и дает нам еще два вида очень важной информации: точный хронометраж времени и живую запись речи» [3.6].

Приведем дословный текст радиообмена между самолетом Гагарина с позывным «625» и руководителем полетов:

«0. Начало полета.

10 часов 8 минут 00 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625, борт 18, прошу запуск».

Руководитель полетов: «625, разрешаю запуск».

10 часов 15 минут 10 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625, прошу на полосу».

Руководитель полетов: «Запрещаю, 625».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял».

10 часов 17 минут 33 секунды.

Руководитель полетов: «625, на взлетную».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял, выполняю».

10 часов 18 минут 42 секунды.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625 к взлету готов».

10 часов 18 минут 45 секунд.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Руководитель полетов: «Взлет разрешаю, 625».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Выполняю».

1. Первый разворот.

10 часов 19 минут 40 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Выполняю первый».

Руководитель полетов: «Понял Вас».

3. Второй разворот.

10 часов 20 минут 45 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625 со второго уход на рубеж».

Руководитель полета: «Разрешаю, 625».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Вас понял».

3. Подход к рубежу.

10 часов 21 минута 46 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625 с рубежа с набором до 4200».

Руководитель полета: «625, разрешаю».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял, выполняю».

Руководитель полета: «Переход на третий».

10 часов 21 минуту 50 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял».

4. Начало набора высоты с рубежа.

10 часов 22 минуты 16 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625, с рубежа в зону 20, с набором до 4200».

Руководитель полета: «Разрешаю двадцатку до четырех».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял Вас».

10 часов 23 минуты 56 секунд.

Руководитель полета: «625, за облака выйдете, доложите».

5. Выход за облака в наборе высоты.

10 часов 24 минуты 00 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625 между облаками».

Руководитель полетов: «Понял».

Тайна гибели Юрия Гагарина

6. Занятие зоны, начало выполнения задания в ней.
10 часов 25 минут 50 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625 зону 20 занял, высота 4200, прошу задание».

Руководитель полетов: «Понял Вас, разрешаю».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял Вас, выполняю».

7. Окончание задания в зоне.

10 часов 30 минут 10 секунд.

Самолет Гагарина с позывным «625»: «625 задание в зоне 20 закончил. Прошу разрешение разворот на курс 320».

Руководитель полетов: «625, разрешаю».

Самолет Гагарина с позывным «625»: «Понял, выполняю» [3.6].

То есть прошло всего 4 минуты 20 секунд вместо положенных на выполнение упражнения 20 минут, и последовал доклад Гагарина: «625-й задание в зоне двадцать закончил, прошу разрешения разворот на курс 320». «625-й, разрешаю», - ответил руководитель полетов. «Понял, выполняю», - произнес Гагарин. Это были его последние слова, которые прозвучали в радиоэфире. В 10 часов 30 минут радиообмен прекратился. Позывной «625» больше на связь не выходил и на запросы не отвечал. Но на это тоже почему-то не обратили внимания.

Полковником инженерных войск в отставке Юрием Григорьевичем Веремеевым на сайте <http://army.armor.kiev.ua/hist/gagarin.shtml> приводится несколько иная концовка последнего радиобмена Ю.А.Гагарина с землей (27 марта 1968г., самолет УТИ-Миг-15, бортовой номер 18, радиостанция РСИУ-3м, позывной «Шестьсот двадцать пятый»):

10ч.32м.07с. Руководитель полета: «Шестьсот двадцать пятый вас не слышу».

10ч.32м.15с. Руководитель полета: «Шестьсот двадцать пятый».

10ч.32м.30с. Руководитель полета: «Шестьсот двадцать пятый шестьсот двадцать пятый».

Тайна гибели Юрия Гагарина

Подчеркивается, что запись приводится «по материалам книги С.М.Белоцерковца». Далее следует такой комментарий Ю.Г.Веремеева:

«Автор располагает копией магнитофонной записи радиообмена между руководителем полетов и самолетом первого космонавта полковника Юрия Алексеевича Гагарина во время его последнего полета. Эта запись полностью совпадает с расшифровкой записи радиообмена, приведенной в книге С.М.Белоцерковца «Гибель Гагарина. Факты и домыслы», Москва, Машиностроение, 1992 г. Остальные данные, приведенные в данной статье, взяты из этой же книги. Я хочу только добавить, что на этой ленте, кроме переговоров руководителя полетов с Гагариным, записаны и переговоры руководителя полетов с летчиками других самолетов, находящихся в воздухе. В частности прослушивается радиообмен с самолетами, имеющими позывные «614», «630», «631», «617». Кроме того, у автора нет уверенности, что все сообщения самолета с позывным «625» (гагаринский самолет) исходили от самого Гагарина. Возможно, что часть из них исходила от Серегина (инструктора). Качество звука невысокое и по тембру голоса автор не мог определить, чей это голос. Поэтому автор полагается на Белоцерковца. Хочется также отметить, что самолеты МиГ-15 системами аварийной регистрации полетных параметров САРПП («черный ящик») не оснащались.

До момента исчезновения отметки на экране локатора в районе аэродрома Раменское (10 час.43 мин. 00 сек.) руководитель полетов непрерывно вызывал шестьсот двадцать пятого. По бортовым часам и наручным часам Гагарина установлено, что самолет столкнулся с землей между 10ч.31мин. и 10ч.32 мин. у деревни Новоселово (120км. северо-восточнее аэродрома Раменское)».

Приведенная выше информация Ю.Веремеева вызывает большие сомнения хотя бы потому, что автором книги «Гибель Гагарина. Факты и домыслы»

является не некий С.М.Белоцерковец, а С.М.Белоцерковский.

Кроме того, приведенной выше концовки радиообмена Гагарина с руководителем полетов в самой книге нет. Читатели могут в этом убедиться лично, если откроют книгу С.М.Белоцерковского «Гибель Гагарина. Факты и домыслы» на странице 72.

И еще штришок. В приведенной Ю.Г.Веремеевым «концовке радиообмена» первый вызов Гагарина после окончания связи с ним в 10 часов 30 минут 10 секунд руководитель начинает в 10 часов 32 минуты 07 секунд – то есть через 1 минуту 57 секунд.

А вот что сказано на этот счет в совершенно секретном документе - записке Д.Устинова, Л.Смирнова, П.Дементьева и других членов Правительственной комиссии по расследованию катастрофы самолета УТИМИГ-15 в ЦК КПСС от 30 августа 1968 года, № ВП-12820сс, рассекреченной и опубликованной в 2011 году:

«В 10 часов 29 минут 57 секунд Ю.А.Гагарин доложил об окончании выполнения задания и попросил разрешения на выход из зоны для возвращения на аэродром. В 10 часов 30 минут 10 секунд он подтвердил приём разрешения. После этого в течение 2 минут 20 секунд связь с ним не велась. На неоднократные запросы руководителя полётов, начатые через 2 минуты 20 секунд, Ю.А.Гагарин не отвечал».

Кому верить: Ю.Г.Веремееву или членам Правительственной комиссии?

Снова обратимся к книге Н.Ф.Кузнецова «Годы испытаний»:

«По условиям упражнения в этом контрольном полете Гагарину предстояло выполнить два виража влево и вправо с креном тридцать градусов. Затем по витку мелкой спирали в обе стороны, два пикирования глубиной по пятьсот метров, вывода боевым разворотом соответственно влево и вправо. Завершалось упражнение выполнением в горизонтальном полете двух «бочек» в обе стороны.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Послушная воле летчика машина выполняла фигуры одну за другой...

« «Агат»! Я - шестьсот двадцать пятый. Задание в зоне закончил. Разрешите выход на курсовой угол триста двадцать», - четко доложил Гагарин через одиннадцать минут после взлета.

«Шестьсот двадцать пятый, я - «Агат»! Выход разрешаю на высоте четыре тысячи!» - ответил руководитель полетов.

По расчету времени на этой высоте при установленной скорости в горизонтальном полете Гагарин должен был через четыре минуты развернуться на привод и получить разрешение руководителя полетов снижаться до высоты круга. Но... запроса не последовало» [3.3].

Отметим, что в отличие от стенограммы переговоров, приведенной С.М.Белоцерковским, в версии Н.Ф.Кузнецова о радиообмене между Гагариным и руководителем полета после слов руководителя «Выход разрешаю» появился еще «довесок»: «на высоте четыре тысячи».

Профессор С.М.Белоцерковский писал о причинах, побудивших летчиков досрочно прекратить выполнение полетного задания:

«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 это 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» [3.6].

Странно, что, судя по расшифровке переговоров, приведенной выше, руководитель полета никак не прореагировал на это решение экипажа самолета сократить программу полета. Только когда стало ясно, что горючего на МИГ-15УТИ остается слишком мало и его возвращение проблематично, забеспокоились.

Правда, иного мнения придерживается подполковник в отставке Владимир Ильич Ткаченко, который долгое время работал в Центре подготовки космонавтов и был ведущим инженером специального авиаполка:

«10 часов 18 минут. Взлёт. По плану контрольный полет должен был продолжаться 30 минут в воздушном полигоне на высоте 4000 метров. Но уже через 12 минут с момента вылета на КП принимают странный доклад Гагарина: «Задание выполнил, иду на точку». Этот доклад выбил все управление полётами из колеи: что за грубое отклонение от святой святых – плана полета?

На запросы руководителя полетами Гагарин не отвечал. От полигона до аэродрома – две, ну от силы три минуты полета. Истекли регламентные сорок минут. Связь потеряна. Самолета нет. Около 15 часов наш летчик Коротков докладывает с вертолета: «Вижу обломки горящего самолета...» [3.7].

27 марта 1968 года во время полета самолета МИГ-15УТИ, который пилотировали Юрий Алексеевич Гагарин и Владимир Сергеевич Серегин, на командном пункте находились начальник штаба первой эскадрильи авиаполка Валентин Аркадьевич Афонькин, руководивший полетами подполковник Вячеслав Иванович Быковский, начальник связи полка Виктор Иванович Панкратьев, заместитель командира полка Степан Максимович Сухинин, инженер полка подполковник Владимир Ильич Ткаченко.

Н.Ф.Кузнецов вспоминал:

Тайна гибели Юрия Гагарина

«Руководитель полетов сам запросил Гагарина, но ответа не получил. Через несколько секунд он настойчиво повторил запрос и потребовал ответа. Но его не было. Он обратился к находящимся в воздухе летчикам, чтобы связались с Гагариным и Серегиным, но все было безрезультатно. Оператор отметку цели на экране радиолокатора потерял сразу же при выходе Гагарина из зоны, но об этом сразу не доложил, пытаясь обнаружить ее вновь.

Управление полетами осуществлялось штатной бригадой с командного пункта, расположенного на противоположной стороне аэродрома. Непосредственно у стоянки самолетов был организован вспомогательный командный пункт инженера. Но он предназначался лишь для прослушивания радиопереговоров летчиков, ведения хронометража и контроля за выполнением плановой таблицы.

Когда я зашел на этот КП, руководитель полетов, включив радиостанцию на полную мощность, непрерывно вызывал на связь Гагарина. Летчики, находившиеся в воздухе, тоже продолжали запрашивать Гагарина и Серегина, но никто из них не отзывался. Эфир молчал. Какое-то недоброе чувство иглой пронзило сердце. Немедленно доложили о сложившейся ситуации на главный командный пункт и попросили включить все имеющиеся в округе радиотехнические средства. Обо всем поставили в известность Каманина. Передали команду летчикам Малькову, Устенко, Есикову и Андрееву, чтобы по мере приближения к аэродрому они снизились до пятисот метров, просмотрели местность, над которой пилотировал Гагарин, а также маршрут выхода из зоны.

Но это никаких результатов не дало. По мере выработки горючего летчики один за другим возвращались на аэродром и производили посадку. Дали команду срочно готовить транспортный самолет Ил-14. Время шло, а данных никаких. Тревога охватила всех. Непонятно, что могло произойти уже при возвращении

домой. Ведь Гагарин четко доложил о выполнении задания...

Попросили у соседей подключить нам в помощь вертолет. Радиостанции и радиолокаторы продолжали будоражить эфир, то и дело посылая запросы. Но эфир хранил молчание...

Время, на которое должно было хватить горючего, давно истекло. Самолету уже надо быть на земле. Не иначе, как что-то случилось. Но что? Рождались мысли, одна мрачнее другой...

В район города Киржача, южнее которого пилотировал в зоне Гагарин, снарядили поисковую группу с радиостанцией на автомашине во главе с секретарем парткома А.В.Козловым» [3.3].

...В тот день ничто не предвещало беды. Жизнь Звездного городка шла в обычном русле. Утром одни космонавты пошли на лекции и на тренировки в тренажерные залы, другие поехали на аэродром для участия в плановых полетах.

В обед, как всегда, все собрались в столовой.

«Пришел Павел Беляев с каким-то странным неподвижным лицом, - вспоминала позднее космонавт Валентина Пономарева. - И я услышала, как он негромко сказал Жоре Шонину:

- Потеряна связь с Гагариным.

Шонин так же негромко спросил:

- Когда?

Павел Иванович ответил:

- В 10.30.

А был уже второй час дня...

После обеда в «отрядную» комнату начал стягиваться народ. Сидели, ждали. Тревога росла. Никаких определенных известий не было. В конце дня сообщили, что обнаружено место падения самолета».

Генерал Николай Каманин был в центре всех событий того рокового мартовского дня:

«В 8.30 утра 27 марта я приехал в Главный штаб ВВС. Как обычно, Главком уже был на месте. Зашел к

Тайна гибели Юрия Гагарина

Вершинину, доложил ему о вчерашних заседаниях Госкомиссий, подписал приказ об испытательных полетах Германа Титова в ГНИКИ ВВС и документ о выделении денежных средств на заказ Киевскому авиационному институту телевизионного тренажера, имитирующего посадку на Луну. Уже собираясь уходить, я высказал Вершинину свое недовольство тем, что меня сегодня вызывают к 10 часам в ВПК, а к 15.30 - в ЦК КПСС по вопросу о допуске Феоктистова к полетам (Константин Петрович Феоктистов рвался в испытательный полет на корабле «Союз» после гибели Владимира Михайловича Комарова, но Н.П.Каманин не хотел его «пускать в космос», поскольку считал, что испытателем может стать только военный летчик-космонавт, а не гражданский инженер, у которого якобы имелись проблемы со здоровьем – С.Ч.), что эта глупейшая возня с Феоктистовым отрывает меня от дела. На это Вершинин сказал: «Дружбу с работниками ЦК и ВПК терять нельзя. Поезжайте объясняться, но отступать запрещаю». Я объяснил Главкому, что сегодня мне хотелось бы быть на Чкаловском аэродроме и поздравить Гагарина с самостоятельным вылетом: он вполне подготовлен к полетам на МиГ-17, и после проверочного полета с командиром полка на МиГ-15УТИ можно будет выпустить его самостоятельно. Главком приказал: «Изучите прогноз погоды, заслушайте Серегина и Кузнецова о результатах проверочного полета и доложите о вашем решении».

В 9.30 из ВПК по телефону сообщили, что сегодня совещания у Титова не будет. Через несколько минут позвонил Тюлин и подтвердил отмену совещания.

В 10.50 мне из ЦПК позвонил полковник Масленников и доложил: «Гагарин с Серегиным взлетели на МиГ-15УТИ в 10 часов 19 минут, в 10.32 с самолетом Гагарина оборвалась связь, через 10 минут в самолете кончится горючее». Сообщение было очень неприятным, но, зная задачи и условия полета и подготовленность экипажа, я надеялся еще, что такой ас, как Серегин, найдет выход из положения, и дело закончится или

вынужденной посадкой, или самое большее - катапультированием летчиков. Доложив Главкому о происшествии и приказав А.И.Кутасину и Л.И.Горегляду организовать поиск, я немедленно выехал на Чкаловский аэродром».

Генерал Кузнецов вспоминал позднее:

«Примерно через час с небольшим прибыл Н.П.Каманин. Собрались в комендантском здании, в кабинете, где были необходимые каналы связи, а через полукруглое окно фонарем просматривался весь аэродром. В район пилотажной зоны обратного маршрута вышел транспортный самолет. Его пилотировал летчик первого класса. Высоту дали триста метров.

Народу в кабинете собралось много. Все были омрачены неизвестностью и охвачены предчувствием беды. Но надежды никто не терял. Высказывались различные предположения. «Быть может, заблудились? На вынужденную сели?» - теплилась надежда. Лишь только раздавался звонок, все срывались с мест, бросались к телефону. Моментально наступала тишина...

Развернули мощную радиостанцию на автомобиле, микрофон и телефон завели в кабинет. Установили связь с экипажем самолета Ил-14. Вскоре подрулил вертолет. Летчику поставили задачу: немедленно лететь в тот же район и на малой высоте обследовать местность.

Короткий день близился к концу. Наступали сумерки. Нервы у всех напряжены до звона, как струны. И вдруг сообщение командира корабля Ил-14: «В двух-трех километрах южнее деревни Новоселово обнаружил в лесу на снежном покрове свежую воронку». Внутри как будто что-то оборвалось... Экипаж вертолета тут же подтвердил доклад командира корабля. Но мы все же еще надеялись и ждали новых сообщений. Может быть, летчики спаслись на парашютах, ведь авиация знает немало подобных случаев.

«Как бы в лесу не замерзли», - кто-то высказал опасение. Тут же стали обзванивать все населенные

пункты того района, но утешительных сообщений не было.

«Нет! Не видели! Самолеты летали, а парашютистов не было», - отвечали нам по телефону обеспокоенные люди.

Группу А.В.Козлова, которая уже достигла Киржача, по радио нацелили в указанный район. От деревни Новоселово до района, где была обнаружена воронка, группа добиралась, утопая по пояс в снегу. Анатолий Васильевич Козлов сразу же организовал оцепление и выставил охрану».

Иван Колосов, участник поисков Гагарина вспоминал:

«Наш вертолет взлетел в 12.20 и пошел курсом, противоположным тому, по которому самолет МиГ-15 должен был возвращаться на аэродром Чкаловский. Периодически мы садились прямо на поляны и дороги, а один раз в поселке Черноголовка на площадку какого-то завода, и спрашивали, не видели ли падающий самолет или не слышали ли взрыва самолета в воздухе. При первых посадках ответы были отрицательными, а несколько позже стали попадаться люди, которые видели круто спускавшийся в лес самолет. При дальнейшем полете в районе д. Новоселово Покровского района в лесу штурман заметил яму шириной 4-5 метров, окруженную глубоким снегом, политым какой-то желтоватой жидкостью. Спустились ниже и убедились, что это место падения какого-то самолета. Вертолет сел в 50 метрах от ямы в снег на брюхо.

Я схватил свою медицинскую укладку и выпрыгнул из вертолета. Снег был настолько глубокий, что двигаться было очень трудно. Поставишь ногу - и проваливаешься в снег до пояса. Чтобы шагнуть, приходилось руками поднимать вверх ногу. С трудом мы добрались до ямы. Яма глубиной в 2-3 метра и шириной в 4-5 метров окромлена слегка желтоватым снегом. На дне ямы еще дымилась матерчатая часть кресла летчиков. Кругом густой смешанный лес. Под углом 50 градусов

срезано крылом падавшего самолета несколько деревьев. Детали самолета и останки летчиков во время взрыва были разбросаны от ямы на 20-30 метров.

В трех метрах от ямы на снегу была обнаружена стопа человека, а чуть дальше - часть грудной клетки. Стало ясно, что кто-то из членов экипажа погиб. В подтверждение этой мысли обнаружили в снегу лишь один парашют. Выходит, что один из членов экипажа катапультировался и сохранил себе жизнь. Но кто он?» [3.8].

Николай Петрович Каманин писал в дневнике:

«На командном пункте аэродрома меня встретили генерал Н.Т.Пушко, Н.Ф.Кузнецов и другие товарищи. Пушко доложил: «В воздухе находятся два самолета Ил-14 и четыре вертолета Ми-4, самолеты и вертолеты ищут самолет Гагарина в районе: Киржач, Покров и восточная окраина Москвы. Погода и видимость земли хорошие, но пока никаких признаков самолета Гагарина не обнаружено». Уточнив район поиска, мы разбили его на несколько квадратов, в каждом квадрате размером 10 на 10 километров непрерывно на высоте 50-100 метров летали вертолеты, на высоте 300-600 метров летали самолеты Ил-14 они просматривали весь возможный район вынужденной посадки или падения самолета и одновременно были ретрансляторами радиосвязи командного пункта с вертолетами.

По уточненным данным картина летного происшествия выглядела так. Экипаж получил задачу выполнить простой пилотаж в зоне над районом города Киржач. Высота полета в зоне 4000 метров. Погода хорошая, двухслойная облачность: первый слой на высоте 700-1200 метров, второй - на высоте 4800 метров. Видимость под облаками и между слоями более 10 километров. После взлета Гагарин установил связь с КП и получил разрешение занять зону. Выполнив задание в зоне, Гагарин запросил разрешение КП развернуться на курс 320 градусов для следования на аэродром. На этом в 10 часов 30 минут 10 секунд связь с самолетом

Тайна гибели Юрия Гагарина

прервалась. На все вызовы КП экипаж самолета не отвечал, но проводка самолета локаторами продолжалась до 10 часов 43 минут. Наблюдение за самолетом прекратилось на удалении 30 километров от аэродрома по курсу 75 градусов.

Немедленно в воздух были подняты самолеты и вертолеты для поиска самолета Гагарина. Более четырех часов поиск был безрезультатным. В 14 часов 50 минут командир вертолета Ми-4 майор Замычкин доложил: «Обнаружил обломки самолета Гагарина в 64 километрах от аэродрома Чкаловская и в трех километрах от деревни Новоселово». Получив это сообщение, я, генералы Мороз и Мадяев тотчас же вылетели на вертолете Ми-4 к месту происшествия».

Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Виталий Михайлович Жолобов вспоминал о событиях 27 марта 1968 года:

«В тот день у нас были занятия, и вдруг Берегового вызывают в штаб - Георгий Тимофеевич был командиром отряда. Через некоторое время он возвращается с потемневшим лицом, озабоченный, хмурый и чуть ли не с порога спрашивает:

- Ребята, у кого сколько прыжков с парашютом, кто готов прыгать?.. И добавил: что-то с Юриным самолетом, надо лететь на поиски.

- Уже час как должны были вернуться, но, видимо, что-то случилось...

С прыжками-то у нас было все нормально - по сотне на брата. А вот что с Юрой; что с его напарником, летчиком-испытателем Серегиным - нам и предстояло выяснить. Быстро переоделись в летное, сели в автобус и отправились на аэродром.

Там уже ждал вертолет. Стальная винтокрылая птица взмыла вверх, унося нас в небо, как бывало уже много раз. Но сейчас - особый, тревожный случай, и на душе скребли кошки. Не понимая, что все-таки произошло, надеялись: непредвиденная аварийная посадка или катапультирование.

До боли в глазах вглядывались на землю вдоль всего Юриного маршрута, пытаюсь увидеть парашют или другие следы. Но ничего не находили.

В иллюминаторе мелькнул Киржач, и по радиации нам сообщили, что нашли место падения самолета.

- А экипаж? - вырвалось у меня.

- Экипажа, очевидно, нет, - выдохнул штурман.

Мы приземлились, увидели, что район оцеплен сотрудниками госкомитета безопасности, там же стояло несколько вертолетов. К самому месту падения самолета нас не пустили, приказали возвращаться. А это означало: самолет упал, экипаж разбился...» [3.9]

Снова обратимся к воспоминаниям Николая Петровича Каманина:

«На полях и в лесу лежал еще не тронутый оттепелью глубокий снег, лишь кое-где просматривались небольшие проталины - обстановка для поиска белых куполов парашютов была очень сложной (в полете я еще надеялся, что экипаж катапультировался). Через несколько минут мы были в районе Новоселово. В 1-2 километрах от деревни увидели на земле два вертолета. В воздухе кроме нашего вертолета был еще один: он кружил над лесом, пытаюсь указать нам точку падения самолета. У меня большой опыт отыскания обломков самолетов с воздуха, да и зрение еще не подводило, но на этот раз я заметил их только с третьего виража - помог трактор, который уже подошел к обломкам. Наш вертолет сел на опушке леса метрах в 800 от места падения самолета. Глубина снега была более метра, при каждом шаге ноги проваливались, идти было очень трудно. Когда мы добрались до места падения самолета, там было уже около трех десятков человек во главе с подполковником Козловым.

Самолет упал в густом лесу, скорость в момент удара о землю была 700-800 километров в час. Двигатель и передняя кабина ушли в землю на 6-7 метров. Крылья, хвостовое оперение, баки и кабины разрушились на мельчайшие части, которые были разбросаны в полосе

200 на 100 метров. Многие детали самолета, парашютов, одежды пилотов мы находили на высоких сучьях деревьев. Через некоторое время обнаружили обломок верхней челюсти с одним золотым и одним стальным зубом. Врачи доложили, что это челюсть Серегина. Признаков гибели Гагарина не было, но и надежды на его спасение катастрофически падали. Вскоре обнаружили планшет летчика. Были основания считать, что это планшет Гагарина, но утверждать, что Гагарин погиб, было еще нельзя: планшет мог остаться в кабине и после катапультирования, да и принадлежность его Гагарину надо было еще доказать.

Быстро темнело, производить раскопки ночью и без аварийной комиссии было невозможно. Доложили Брежневу и Косыгину, что Серегин погиб, гибель Гагарина очень вероятна, но окончательно о судьбе Гагарина доложим только утром 28 марта после детального обследования района падения самолета» [3.10].

Николай Федорович Кузнецов в книге воспоминаний «Годы испытаний» писал:

«При облачной погоде сумерки начали сгущаться раньше обычного. В это время подъехал первый заместитель Главкома ВВС генерал-полковник авиации П.С.Кутахов (с 1972 г. - Главный маршал авиации), у которого накануне были Гагарин, Серегин и Черкасов. (Странно, как Гагарин мог быть накануне у Кутахова, да еще и вместе с Серегиным, если в тех же воспоминаниях Кузнецова утверждалось ранее, что 26 марта он усердно и по полной программе готовился к полетам на аэродроме? – С.Ч.). Он приказал возвратить вертолет. Как только машина коснулась бетонной полосы, Кутахов улетел на место, где была обнаружена воронка. Приземлились на полянке, неподалеку от усадьбы лесника, в километре от воронки, в наступивших сумерках пошли туда, увязая в глубоком снегу. Но на середине пути их подобрал вездеход, который только что прибыл из местного леспромхоза на помощь поисковой

группе, и Анатолий Васильевич Козлов послал его к приземлившемуся вертолету.

Осмотрев место падения и все, что можно было видеть в темноте, Павел Степанович Кутахов строго-настрого приказал Козлову никого не допускать до его возвращения утром. Вездеход доставил их обратно к вертолету. Тем временем на аэродроме люди томились в ожидании. Надежда их не покидала, и в то же время росла тревога за товарищей.

Вернулись поздно ночью. П.С.Кутахов, выдавший виды человек, прошедший суровую войну, тонувший в водах Северного моря, как-то сразу осунулся, посуровел. Молча вошел в кабинет и тяжело опустился на стул. Ожидавшие вопрошающе, с тревогой смотрели на него, но каждый уже понял без слов, что произошло самое страшное.

По предварительным данным удалось установить, что находившийся во второй, инструкторской кабине В.С.Серегин погиб. Насчет Юрия Алексеевича хотя и очень слабая, но еще теплилась надежда. Может, быть, ему удалось спастись на парашюте? Хотя и трудно было в это поверить при столь серьезном разрушении, но каждый гнал от себя страшную мысль. Мы не находили себе места, ходили по кабинету, от окна к окну, точно маятники. Никто не сомкнул глаз в ожидании рассвета, чтобы скорее добраться к месту катастрофы. П.С.Кутаков распорядился прислать еще два вертолета. Распределили людей на группы, каждой поставили задачу».

Читаем в дневниках Николая Петровича Каманина:

«С восьми вечера 27 марта до двух тридцати ночи 28 марта на командном пункте аэродрома Чкаловская заседала аварийная комиссия Министерства обороны. Маршал Якубовский своим приказом (маршал Гречко совершал поездку по арабским странам) включил в состав комиссии Вершинина, Кутахова, Мишука, Еремина, Каманина, Кузнецова, Поповича, Бабийчука и других товарищей. Первое заседание комиссия провела под

Тайна гибели Юрия Гагарина

руководством Кутахова, маршал Вершинин совещался с руководством Министерства обороны и докладывал правительству и ЦК КПСС о ходе и результатах поиска.

На заседании комиссии были рассмотрены все документы, регламентирующие и планирующие летную работу 70-го ОИТАП (отдельный истребительный тренировочный авиационный полк - Ред.), допрошены десятки специалистов летчиков, командиров подразделений, инженеров, руководителей полетов, связистов. После длительного разбора материалов и опроса свидетелей происшествия все члены комиссии были убеждены, что Гагарин погиб, но вещественных и неопровержимых доказательств его смерти у нас не было. Было принято решение с рассветом 28 марта возобновить поиск Гагарина (еще теплилась надежда, что он мог катапультироваться) самолетами, вертолетами и группами лыжников. Маршал Якубовский приказал вести раскопки в месте падения самолета всю ночь, но комиссия после детального обсуждения обстановки пришла к выводу, что раскопки ночью вести нецелесообразно: в темноте многое можно зарыть, затоптать и поломать, что затруднит в дальнейшем ход расследования. Якубовский согласился с мнением членов комиссии. С трех до половины пятого ночи я отдыхал в профилактории ЦПК ВВС, другие члены комиссии отдыхали на Чкаловской».

Иван Колосов, участник поисков Гагарина вспоминал:

«...Взяв с собой четырех солдат, с осветительными фонарями отправился вновь на место падения самолета. Среди останков на этот раз была найдена нижняя челюсть Ю.А.Гагарина со вставленным стальным зубом. Кроме того, удалось найти гагаринские права, талоны на бензин и наколенный планшет, где ярко-красным стеклографом гагаринским почерком были сделаны записи посадочных данных запасных аэродромов...

Тайна гибели Юрия Гагарина

Часа в 4 ночи прилетел я на Чкаловскую, поднялся в комнату, где располагался штаб комиссии по расследованию катастрофы. Меня встретили дежурившие ночью П.Р.Попович и А.А.Леонов. Забрали материалы и тут же отправили в Москву на анализы. Ко мне подошел А.А.Леонов, стал спрашивать, есть ли что-нибудь, указывающее на гибель Ю.А.Гагарина. Я ответил, что есть - это его водительские права, наколенный планшет с надписями, сделанными Гагариным с помощью стеклографа, и, наконец, нижняя челюсть Юры с железным зубом. Секунду спустя он заплакал, запричитал, а затем схватил меня за грудь и начал сильно трясти, как будто я был виноват в случившемся. Развел нас П.Р.Попович. Он оттащил разъяренного А.А.Леонova в сторону, сильно встряхнул и резко сказал, что в авиации и не такое бывает» [3.8].

Николай Петрович Каманин позднее отмечал:

«В 5:15 вся комиссия собралась на аэродроме, а еще через 15 минут мы все вылетели к месту происшествия на двух вертолетах Ми-4. С рассветом возобновились поиски. До 7 часов утра ничего существенного обнаружено не было, но было уже точно установлено, что найденный вчера планшет принадлежит Гагарину (заполнен его рукой красными чернилами - Андриян Николаев подтвердил, что Юра в его присутствии заполнял бортовой журнал красными чернилами). Около восьми утра генерал Кутахов и я почти одновременно заметили на высоте 10-12 метров на одной из берез кусок какой-то материи. Он оказался частью куртки Гагарина. В грудном кармане куртки мы нашли талон на завтрак на имя Юрия Алексеевича Гагарина. Сомнений больше не было: Гагарин погиб. Мы с Кутаховым вылетели на вертолетах с места происшествия, чтобы доложить правительству печальную весть. В 8:30 Главком связался с командиром моего вертолета и попросил меня сказать одно только слово: «Один или два?» Я ответил: «Двое». Через

Тайна гибели Юрия Гагарина

двадцать минут по телефону с аэродрома я доложил Вершинину подробности доказательств гибели Гагарина».

Из воспоминаний Н.Ф.Кузнецова:

«Рано утром 28-го, чуть только засветлело небо, П.С.Кутахов взлетел на вертолете Ми-4, а за ним и наша группа. Третья машина повезла солдатам в термосах пищу, теплую одежду и палатки.

Тисками защемило сердце, когда летчик завис над зловещей воронкой в лесу. Свежевыброшенная земля серым венком окаймляла ее, а вокруг лежала нётронутая снежная целина. В полукилометре от ямы возвышалась в лесу чудом сохранившаяся красивая каменная церковь.

Вертолеты один за другим произвели посадку на прогалину в лесу у дома лесника. Лесник доставил нас к месту на вездеходе. Остановились метрах в тридцати от воронки, дальше охрана не пустила. На березе качалась подвесная парашютная система. На ветках деревьев были разметаны клочья одежды. На нетронутом чистом снегу хорошо были видны ямки. Их много - большие и совсем маленькие. Раскопали одну, другую. У самой земли находили куски металла, одежды... С дерева смяли часть кожаной куртки, в ее уцелевшем кармане были талоны на питание с фамилией Ю.А.Гагарина. Железом сдавило грудь, комок застрял в горле. Все надежды рухнули... Невозможно было представить, что не стало такого молодого, жизнерадостного, обаятельного человека, которого полюбили все люди Земли...

Вскоре радио сообщило горестную весть:

«Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, 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.

Тайна гибели Юрия Гагарина

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

Только теперь, после официального сообщения, надеяться было уже не на что. А до этого в сердце каждого еще теплилась надежда (очень странное заявление, после того, как на месте катастрофы Н.Ф.Кузнецов лично видел останки тел и обрывки одежды Юрия Гагарина и Владимира Серегина – С.Ч.).

- Ночью из Москвы прибыла комиссия, изучает документы, - доложил мой заместитель.

В состав комиссий, а их работало несколько, были включены высококвалифицированные специалисты, эксперты, известные ученые. Мы тоже попытались проанализировать полет и разобраться в причинах случившегося. Прослушали магнитофонную запись радиопереговоров, сверили по времени все этапы полета с журналом хронометража.

...Взлет был произведен в 10 часов 19 минут. В 10 часов 20 минут с установленного рубежа самолет ушел с набором высоты в пилотажную зону, расположенную в двадцати километрах юго-восточнее города Киржача. Через одиннадцать минут после взлета Гагарин спокойно и уверенно доложил о выполнении задания в зоне.

Руководитель полетов разрешил выход по установленной схеме на своей высоте, то есть на четырех тысячах метров с курсом, обратным посадочному.

Проводку цели вели устойчиво до пилотажной зоны. Оператор на экране радиолокатора цель потерял сразу после выхода Гагарина из зоны, но сразу не доложил, пытаясь ее обнаружить.

Несомненно, что-то случилось сразу после выхода из зоны. Но что? Какая внезапность помешала нажать кнопку радиопередатчика или, в крайнем случае, рычаг катапульты?

И снова П.С.Кутахов полетел на место катастрофы. Сразу же по прибытии нам доложили, что группа

Тайна гибели Юрия Гагарина

космонавтов во главе с Алексеем Леоновым, закончив парашютные прыжки на аэродроме, собиралась домой, и все отчетливо слышали в это время взрыв в южном направлении, но никто этому не придал значения.

Во второй половине дня с глубины пять метров откопали турбину. Собрали много металла и стекла от фонарей. Сказать что-либо определенное пока было нельзя, настолько деформированы были детали. Комиссия все извлеченные и найденные предметы отправляла на исследование.

В каждой кабине самолета на приборной доске есть хронометр, а у летчиков были, конечно, наручные часы. Точности хода наручных часов Гагарина можно было позавидовать. Итак, часы...

Поиски увенчались успехом. Стрелка часов Гагарина остановилась на сорок четвертой минуте. Но криминалисты не подтвердили показания стрелки (тоже очень интересный факт, к которому нет комментариев – почему не подтвердили? – С.Ч.). После тщательного исследования было установлено время падения - 10 часов 31 минута. Значит, что-то случилось сразу после того, как Гагарин доложил о выполнении задания...

29 марта на рассвете снова с группой вылетел на место падения самолета. Здесь не прекращались поиски. Перебирая руками снег и просеивая его, люди цепочкой, на коленях медленно продвигались вперед. Обнаруженные куски металла и одежды бережно складывали на разостланный под березой брезент. Вскоре нашли бумажник с документами Юрия Алексеевича. Его удостоверение личности, шоферские права и сорок рублей денег. Новенькие бумажки пробиты осколком. В другом отделении - совершенно целый небольшой портрет Сергея Павловича Королева, с которым Юра никогда не расставался.

Все найденное передали комиссии.

Поздно вечером пришли к Валентине Ивановне. Ее только что привезли из больницы. Ноги не идут, не хотят повиноваться. Глаза смотрят, но не видят. Что сказать ей?

Как утешить в беде убитую горем женщину? Как помочь пережить это страшное горе?

Не видя окружающих, опустил на колени перед диваном, на котором сидела Валя, говорил какие-то слова...»

Николай Петрович Каманин писал в своем дневнике:

«В 21:15 состоялась кремация останков Юрия Гагарина и Владимира Серегина. На кремации присутствовали родственники погибших, все космонавты, Устинов, Вершинин, Мороз, я и другие генералы и офицеры.

Поздно вечером (29 марта 1968 года – С.Ч.) с места происшествия сообщили: «Из ямы удалось извлечь двигатель самолета, основную часть передней кабины и много деталей». Установлено, что при падении и ударе самолета о землю все его основные части (фюзеляж, двигатель, крылья, хвостовое оперение, подвесные баки, органы управления) были целыми. Обнаружен бумажник Гагарина, в нем удостоверение личности, права шофера, 74 рубля и фотография С.П.Королева. Найдены самолетные часы, наручные часы Гагарина и Серегина. Часы полностью разбиты, и по ним пока невозможно установить время удара самолета о землю, но специалисты все же надеются, что смогут его определить. От установления времени удара зависит очень многое. У нас есть данные проводки самолета локаторами до 10 часов 43 минут. Подтвердится ли это время?»

Писатель и историк космонавтики Антон Первушин задается вполне логичным вопросом:

«У современных исследователей той трагедии возникает резонный вопрос: зачем было столь поспешно кремировать останки? Ответ прост: информация об авиакатастрофе прошла в средства массовой информации утром 28 марта, до завершения второго осмотра, и страна хотела подобающим образом проститься с героем космоса.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Доступ к урнам был открыт 29 марта с 9:00. В тот день с прахом погибших попрощались около сорока тысяч человек. В почётном карауле стояли руководители партии и правительства, космонавты, лётчики, рабочие и колхозники, учёные и артисты, маршалы и солдаты.

30 марта зал с урнами пришлось открыть на полчаса раньше — люди занимали очередь с шести утра. В 13:00 в почётный караул встало руководство Министерства обороны. В 13:10 космонавты подняли урны и вынесли их на площадь Коммуны. Ещё через десять минут длинная траурная процессия тронулась по Неглинной улице к Дому Союзов. На протяжении всего пути стояли сотни тысяч москвичей, подавленных тяжёлой утратой. Затем урны были установлены на артиллерийские лафеты, все провожающие вышли из машин, и процессия направилась на Красную площадь. Вслед за урнами шли родственники погибших, члены Президиума ЦК КПСС, космонавты, маршалы, министры, генералы и офицеры. [3.11]

Генерал Кузнецов писал в своей книге «Годы испытаний»:

«30 марта хоронили наших товарищей - Ю.А.Гагарина и В.С.Серегина. Сотни тысяч москвичей и прибывших со всех концов страны в столицу прошли мимо урн, установленных в ЦДСА.

Перед Мавзолеем В.И.Ленина состоялся траурный митинг. Выступавшие, не скрывая слез, говорили о выдающихся заслугах героев перед Родиной, о постигшем наш народ горе.

После прощания с погибшими и траурной церемонии 30 марта 1968 года урны с прахом Юрия Гагарина и Владимира Серегина были установлены в нишах Кремлевской стены».

Началось расследование катастрофы.

После похорон Ю.А.Гагарина и В.С.Серегина советским руководством был принят ряд закрытых решений. Рассекречены они были только в 2011 году, и в том же году опубликованы в специальном выпуске

Тайна гибели Юрия Гагарина

журнала «Вестник Архива Президента Российской Федерации». Проект постановления был представлен И. Якубовским, М. Захаровым и А. Епишевым в ЦК КПСС 2 апреля 1968 г.

**Постановление Политбюро ЦК КПСС
«Об обеспечении семей лётчика-космонавта СССР,
Героя Советского Союза полковника Ю.А.Гагарина
и Героя Советского Союза инженер-полковника
В.С.Серёгина»**

15 апреля 1968 г.

№ П79/ХХ1 Сов.секретно

Одобрить с поправкой, принятой на заседании Политбюро ЦК, проекты постановлений Совета Министров СССР по этому вопросу (прилагаются).

Секретарь ЦК».

В приложениях предлагалось:

- «Министерству обороны СССР обеспечить обслуживание семьи Ю.А.Гагарина легковым автомобильным транспортом (по вызову) за счёт сметы Министерства»,

- «1. Выплатить единовременные денежные пособия: жене Ю.А.Гагарина - Гагариной Валентине Ивановне в размере 5000 рублей, отцу Ю.А.Гагарина - Гагарину Алексею Ивановичу в размере 1000 рублей, матери Ю.А.Гагарина - Гагариной Анне Тимофеевне в размере 1000 рублей.

2. Установить персональные пенсии: жене Ю.А.Гагарина - Гагариной Валентине Ивановне в размере 200 рублей в месяц пожизненно; детям Ю.А.Гагарина - Гагариной Елене Юрьевне и Гагариной Галине Юрьевне по 100 рублей в месяц каждой до окончания высшего учебного заведения, но не более чем до достижения 23-летнего возраста; отцу Ю. А. Гагарина - Гагарину Алексею

Тайна гибели Юрия Гагарина

Ивановичу в размере 100 рублей в месяц пожизненно; матери Ю.А.Гагарина - Гагариной Анне Тимофеевне в размере 100 рублей в месяц пожизненно.

3. Медицинское обслуживание семьи Ю.А.Гагарина возложить на Четвёртое Главное управление при Министерстве здравоохранения СССР.

4. Поручить исполкому Моссовета предоставить семье Ю.А.Гагарина, при её желании, отдельную квартиру в г.Москве.

- «1. Выдать единовременные денежные пособия: жене В. С. Серёгина - Серёгиной Таисии Степановне в размере 2000 рублей, дочери В.С.Серёгина - Серёгиной Надежде Владимировне в размере 1000 рублей, матери В.С.Серёгина - Чернобровкиной Евдокии Андреевне в размере 1000 рублей.

2. Установить персональные пенсии: жене В.С.Серёгина - Серёгиной Таисии Степановне в размере 150 рублей в месяц пожизненно; дочери В. С. Серёгина - Серёгиной Надежде Владимировне в размере 75 рублей в месяц до окончания высшего учебного заведения, но не более чем до достижения 23-летнего возраста; матери В. С. Серёгина - Чернобровкиной Евдокии Андреевне в размере 75 рублей в месяц пожизненно.

3. Сохранить за семьёй В. С. Серёгина право на лечебное обслуживание и санаторно-курортное лечение, установленное для семей офицеров Советской Армии.

4. Поручить исполкому Моссовета предоставить семье В. С. Серёгина, при её желании, отдельную квартиру в гор.Москве.»

На заседании Политбюро ЦК КПСС были скорректированы предлагаемые размеры персональных пенсий: Гагариной В.И. вместо 250 рублей была установлена пенсия в размере 200 рублей; Серёгиной Т.С. вместо 160 рублей была установлена пенсия в размере 150 рублей; Серёгиной Н.В. вместо 100 рублей была установлена пенсия в размере 75 рублей (удивляет вот это крохоборство высших партийных чиновников по

Тайна гибели Юрия Гагарина

отношению к семьям погибших, словно платить они собирались из собственного кармана - С.Ч.).

Всесоюзная армейская газета «Красная звезда» опубликовала статью «Его имя бессмертно», подписанную космонавтами Германом Титовым, Андрианом Николаевым, Павлом Поповичем, Валерием Быковским, Валентиной Терешковой-Николаевой, Константином Феоктистовым, Борисом Егоровым, Павлом Беляевым и Алексеем Леоновым, в которой говорилось:

«Тяжело, невыносимо тяжело говорить об этой утрате. Нет с нами Юрия Гагарина. Из жизни ушел человек, чье имя, чей подвиг известны всем на планете – первый покоритель космоса...

Трудно выразить всю глубину скорби, которую испытываем мы, космонавты, все советские люди, все, кто живет на земном шаре. В тренировочном полете на реактивном истребителе погибли два летчика – Героя Советского Союза полковник Ю.А.Гагарин и инженер-полковник В.С.Серегин. Юрий Гагарин!.. Наш близкий товарищ, искренний и сердечный друг, тот, за кем мы шли по проложенному им космическому пути...

Трагически оборвалась жизнь первого космонавта мира, человека большой и щедрой души, талантливого и мужественного, отдавшего все свои силы, знания, весь пыл своего горячего сердца служению нашей Советской Отчизне, ее великим космическим свершениям, великому делу коммунизма.

Юрий Гагарин!.. Среди нас он всегда был первым. Первым шагнул он в таинственный и суровый космос. Первым показал, каким должен быть летчик-космонавт, человек новой, героической профессии, показал, как себя вести при встрече с неизведанным и загадочным миром. Первым он оставался и после своего исторического полета. Он был для нас примером. Примером не в чем-то одном, а можно без преувеличений сказать – во всем. Всем своим обликом, характером, неутомимым поиском, завидным упорством и трудолюбием. Всем!

Тайна гибели Юрия Гагарина

Миру известен чудесный оптимизм Юрия Гагарина. Как и в обычной жизни, так и при сложных обстоятельствах, он не терял самообладания, уверенности, жизнелюбия. Мы это чаще других видели и чувствовали. Он постоянно был среди нас. Нам светило, нас подбадривала улыбка Юрия. Мы чувствовали его плечо на тренировках, в академических аудиториях и даже в космических полетах...

Его ставшие историческими слова: «Ну, поехали!» стали для нас как бы символом жизни. Они звали за собой. Они помогали преодолевать трудности. И когда мы сами выходили на орбиты, Юрий Гагарин держал с нами живую связь, и каждому из нас передавалась эта уверенность, его удивительный оптимизм.

Мы – дублеры Юрия Гагарина. Готовились вместе к первому старту. Каждый мог полететь первым, готов был к встрече с неизведанным, но мы все признавали: «Самый достойный он, наш Юра!». Да, он был самым достойным кандидатом для большого свершения эпохи, для первого космического старта пилотируемого корабля. Он был наделен всеми теми качествами, которые необходимы первопроходцу, Колумбу космоса. Наделен в самой большой мере.

В день старта «Востока» весь мир увидел, каким должен быть человек, герой современности. А мы гордились вдвойне: вот какой у нас товарищ, какой друг!

И то была не минутная гордость, не порыв чувств, нахлынувших вдруг. Подобное мы ощущали и потом, после его полета и полетов всех нас, кто уже побывал на околоземных орбитах.

Мы гордились, что наш Юрий – делегат партийного съезда, депутат, член правительства... Мы шли к нему в минуты горя и радости. Мы знали: он поймет, он посоветует, он поможет...

Юрий Гагарин – наша постоянная любовь. Он – наш правофланговый, наш командир, наша совесть. Годы, прожитые вместе с ним, в одной дружной семье космонавтов, обогатили каждого из нас, помогли стать

Тайна гибели Юрия Гагарина

лучше, чище, шире и разнообразнее натурой. Он как бы заряжал нас энергией. Он помогал нам утвердиться и как общественникам, партийным людям. Его опыт, его знания, его многогранные качества человека были открыты для всех, с кем он был вместе. И мы постоянно учились у нашего Юрия.

В повседневной жизни, в семье Юрий Гагарин – любящий муж, заботливый и чуткий отец. Он любил жизнь во всех проявлениях и все делал для того, чтобы она стала еще краше, еще ярче.

До боли обидно, что оборвалась жизнь такого большого и красивого человека. Не верится: неужели его уже нет? Неужели завтра мы не услышим его душевный бодрый голос? Неужели...

Нет, такие не умирают. Такие живут вечно, даже тогда, когда их нет среди нас. Такие не могут умирать. Не должны. Нет, никогда не уйдет из нашей жизни Юрий Гагарин.

Его имя бессмертно!»

Но была в те дни и иная реакция. 28 марта 1968 в газетах появилось сообщение о гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина. Публикация в московской газете «Вечерняя Москва» возмутила коллегу Юрия Гагарина по отряду космонавтов Георгия Шонина. На первой странице газета сообщала о начале работы девятнадцатой московской городской партийной конференции, публиковала официальные материалы с этого партийного форума городского масштаба, и только потом, внизу листа сообщала о гибели первого космонавта планеты Юрия Гагарина и летчика Владимира Серегина. Георгий позвонил в редакцию, но там ему ответили, что очередность публикаций определяли по указанию московского горкома КПСС. Шонин набрал номер приемной первого секретаря горкома партии. Его долго «перебрасывали» от одного партийного клерка к другому, пока один из чиновников вежливо-бесстрастным тоном не объяснил космонавту, что партийная конференция – событие по своей

Тайна гибели Юрия Гагарина

общественной значимости стоящее выше смерти первого космонавта Земли Гагарина и летчика-инструктора Серегина. Георгий был шокирован таким ответом. Хотел даже написать жалобу в ЦК КПСС, но его отговорил Герман Титов:

- Жора, Юру мы все равно не вернем. А будешь скандалить, так ЦК партии тебя самого может просто не пустить в космос...

4. Официальное расследование трагедии

Еще 28 марта 1968 года, на следующий день после гибели Юрия Алексеевича Гагарина и Владимира Сергеевича Серегина для выяснения обстоятельств катастрофы самолета МиГ-15УТИ № 612739 была создана Правительственная комиссия. Ее возглавил секретарь ЦК КПСС Дмитрий Федорович Устинов, курировавший в Политбюро в том числе и космонавтику. На первом же заседании комиссии были образованы четыре подкомиссии:

- № 1 - по изучению летной подготовки экипажа, проверке организации и обеспечения полета 27 марта 1968 года. Летную подкомиссию (№1) возглавил генерал-лейтенант Б.Еремин, начальник Службы безопасности полетов ВВС;

- № 2 - по изучению и анализу материальной части самолета «МиГ-15УТИ» № 612739 и подготовки его к полету. Технической подкомиссией (№2) руководил заместитель Главкома ВВС по инженерно-авиационной службе генерал-полковник М.Мишук. Он отвечал в ВВС за состояние и исправность авиационной техники, ему подчинялся и НИИ ЭРАТ;

- № 3 - по проверке организации летной подготовки космонавтов в ЦПК ВВС председатель - генерал И.Пстыго;

- № 4 - по подготовке общего заключения и доклада в ЦК КПСС. Руководителем последней был назначен Л.Смирнов, зампред Совмина СССР, председатель Госкомитета по оборонной технике, член ЦК КПСС.

В состав каждой из подкомиссий вошли от 12 до 15 человек, среди которых были представители ЦК КПСС, Совета Министров СССР и Комитета государственной безопасности.

Тайна гибели Юрия Гагарина

1 апреля 1968 года Правительственная комиссия начала работу. Были определены обстоятельства катастрофы на основе анализа места катастрофы, обломков самолета и исследования тел погибших. Практически сразу же были сделаны и первые предварительные выводы:

- 1) самолет перед ударом о землю не был разрушен;
- 2) двигатель МИГ-15УТИ работал в момент удара о землю на оборотах, достаточных для горизонтального полета самолета;
- 3) оба летчика не пытались катапультироваться из кабины самолета;
- 4) оба летчика были в рабочем состоянии и, по-видимому, не теряли сознания. Не испытывали за 2-3 секунды до катастрофы Владимир Серегин и Юрий Гагарин и чувства страха – в образцах крови, взятых из тел погибших не обнаружили высокого содержания адреналина. Было так же установлено, что в крови погибших пилотов отсутствуют следы приема алкоголя в день полета и в предшествующие полету сутки;

5) было установлено, что катастрофа самолета произошла в 10 часов 31 минуту 27 марта 1968 года, то есть через 50 секунд после последнего радиообмена. Анализ был проведен по двум кабинным часам и наручным часам пилотов, найденным на месте падения самолета.

Начальник Центра подготовки космонавтов генерал Н.Ф.Кузнецов вспоминал:

«В начале апреля в Звездный прибыл Д.Ф.Устинов и с ним Н.П.Каманин. Состоялась беседа с руководителями Центра и летавшими космонавтами. Дмитриий Федорович интересовался, как идет расследование. Все ли лучшие специалисты привлечены для этого? Затем попросил ознакомить с организационной структурой Центра, состоянием учебно-лабораторной базы и характером тренировок. После довольно продолжительной беседы он осмотрел тренажный корпус, одобрил идею создания командного

пункта, сопряженного с учебным кораблем, используемого для тренировок космонавтов. Во второй половине дня Д.Ф.Устинов осмотрел весь самолетный парк на стоянке и в ангарах. Беседа с летно-техническим составом затянулась. Его широкий кругозор, глубокие знания техники, не только космической, но и авиационной, удивили специалистов».

Расследование гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина шло своим чередом. Подкомиссией № 2 после анализа состояния техники и изучения соответствующих документов было установлено, что «подготовка самолета к полету 27.III.68 года произведена в полном объеме, в соответствии с требованиями действующей документации по технической эксплуатации». Был сделан вывод, что все системы самолета МИГ-15УТИ функционировали в пределах нормы вплоть до удара о землю.

По срубленным при падении самолета верхушкам берез, окружавшим место падения МИГ-15УТИ, установили угол наклона самолета к земле на конечном участке траектории полета. По размерам воронки, образовавшейся при ударе самолета об землю, была вычислена примерная скорость его полета в момент катастрофы. Не было найдено никаких следов столкновения самолета, в котором находились Гагарин и Серегин, с птицами, другими самолетами и шарами-зондами, запускаемыми для получения данных о состоянии атмосферы в районе полетов. Не было найдено никаких доказательств попадания в самолет молнии. Установили также, в каких позах находились летчики в момент удара самолета о землю: и Гагарин, и Серегин были полностью работоспособны до самого момента катастрофы. Юрий Гагарин левой рукой держался за ручку управления двигателем. Ноги у обоих летчиков были на педалях. Не были найдены и следы отравления ядами или газами, признаков повреждений самолета и травм пилотов от взрыва или пожара. Генерал Николай Каманин отмечал в своем дневнике:

Тайна гибели Юрия Гагарина

«11 апреля (1968 года – С.Ч.)

Прошло уже две недели со дня гибели Гагарина и Серегина, но до сих пор мы даже предположительно не можем установить причины катастрофы. Правда, в 5 километрах от места падения самолета найден люк от фотокинопулемета - это признак разрушения самолета в воздухе. Но эту версию надо еще изучать.

...Л.В.Смирнов в предварительном порядке заслушал председателей подкомиссий Правительственной аварийной комиссии. Никаких достоверных причин катастрофы доложено не было, никто не высказался против полетов космонавтов и не задавал вопросов в духе: «А зачем Гагарин летал?» Только Сербин и Дементьев в кулуарах брюзжали: «Погода была хорошей, материальная часть исправна, летчики хорошо подготовлены и здоровы... Почему же они разбились?»

Этот вопрос волнует всех, но на него пока нет ответа» [4.1].

Результаты расследования Правительственная комиссия изложила в двадцати девяти томах, которые немедленно были засекречены, да так, что и сегодня, через полвека после катастрофы, к ним нет доступа. Выводы комиссии так и не были опубликованы: видимо, в Политбюро ЦК КПСС посчитали, что не надо «будоражить народ». Обломки самолета МИГ-15УТИ были запаяны в герметичные емкости-бочки и сданы на хранение на склад 13-го ГосНИИ Министерства обороны СССР (город Люберцы Московской области, в/ч 75360).

Через четверть века профессор С.М.Белоцерковский достаточно точно охарактеризовал работу Правительственной комиссии в своей книге «Гибель Гагарина: факты и домыслы»:

«В работе комиссии зачастую ощущалась страшная боязнь свежего взгляда на случившееся, независимого мнения, были попытки укрытия первичных данных. В итоге никакого официального сообщения по результатам расследования, к сожалению, опубликовано не было. Ни

о причинах гибели — хотя бы предположительных, ни об установленных достоверно данных ничего не сообщали.

Видимо, для этого было несколько причин.

С одной стороны, не было установлено бесспорных, однозначных причин катастрофы и поэтому дать вразумительное объяснение случившемуся в таком виде, который был бы понятен всем, - а буквально все хотели узнать правду об этом - было действительно сложно.

С другой стороны, большую роль сыграло и то, что горечь утраты, нелепость ее были столь велики, что люди буквально жаждали заслуженного (и гласного!) наказания всех, кто хоть косвенно мог быть причастен к катастрофе.

Поэтому любое толкование событий, любая версия даже с нейтральным изложением того, что могло произойти, вызывали бурные споры между заинтересованными лицами. В результате установилось «дипломатическое равновесие», сам собой сформировался пассивный выход из трудного положения - позиция умолчания. Тем более что такой уход от взрывоопасной ситуации не требовал ни от кого активных действий.

И, наконец, все это произошло в те годы, когда считалось естественным не говорить всей правды (особенно по сложным проблемам и о печальных событиях) народу» [4.2].

Поскольку официальное заключение о причинах гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина так и не прозвучало, по стране поползли различные слухи, начали «гулять» совершенно невероятные версии катастрофы – от секретного космического полета двух летчиков-космонавтов до похищения их «летающей тарелкой» пришельцев из космоса.

Только через двадцать лет кое-какие обстоятельства гибели Гагарина и Серегина стали достоянием широкой общественности, да и то, в основном, по рассказам тех людей, которые принимали

Тайна гибели Юрия Гагарина

участие в расследовании катастрофы самолета МИГ-15УТИ 27 марта 1968 года. А в апреле 2011 года – к пятидесятилетию полета в космос Юрия Алексеевича Гагарина - были рассекречены и некоторые документы, связанные с расследованием 1968 года. Среди этих обнародованных документов оказалось и итоговое «Заключение и предложения Правительственной комиссии по выяснению обстоятельств гибели летчика-космонавта СССР полковника Гагарина Ю.А. и инженер-полковника Серегина В.С».

«Записка Д. Устинова, Л. Смирнова,

П. Дементьева и других в ЦК КПСС

30 августа 1968 года

№ ВП-12820сс

Сов. секретно

ЦК КПСС

В соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 28 марта 1968 г. № 187 докладываем о результатах выяснения обстоятельств катастрофы самолёта МиГ-15УТИ № 612739 и гибели лётчика-космонавта СССР полковника Ю.А.Гагарина и инженер-полковника В.С.Серёгина.

Для выяснения причин, приведших к катастрофе самолёта, Правительственной комиссией были образованы рабочие подкомиссии из ведущих учёных и специалистов Министерства обороны СССР, Министерства авиационной промышленности и Министерства общего машиностроения. К этим работам были привлечены также основные конструкторские организации и научно-исследовательские институты указанных министерств.

Проведены тщательное изучение и анализ:

- лётной подготовки экипажа, организации и обеспечения полёта самолёта № 612739 27 марта 1968 г.;
- воздушной обстановки в районе полёта самолёта;
- динамики полёта самолёта;
- технического состояния самолёта, эксплуатации, технического обслуживания и подготовки его к полёту;

Тайна гибели Юрия Гагарина

- материальной части потерпевшего катастрофу самолёта;
- организации летной и космической подготовки космонавтов в Центре подготовки космонавтов, в том числе необходимости и достаточности лётной подготовки;
- состояния технических средств 70 отдельного исследовательского тренировочного авиационного полка, предназначенных для лётной подготовки космонавтов. Кроме того, проведён анализ всех имеющихся аварий самолётов МиГ-15УТИ и МиГ-17, их причин и принятых по ним мер, а также значительный объём дополнительных экспериментальных работ и исследований с использованием штатных самолётов МиГ-15УТИ, агрегатов и систем этих самолётов.

В результате рассмотрения указанных материалов установлено следующее:

Лётчик-космонавт СССР Ю.А.Гагарин летал систематически на учебных и боевых самолетах до 1960 года и имел общий налёт 248 часов. В процессе подготовки к полёту на космическом корабле «Восток» в 1960 году имел налёт 4 часа. В дальнейшем лётная подготовка была несистематичной. В 1961 и 1962 годах Ю.А.Гагарин самостоятельно на самолётах не летал. В остальные годы налёт составил: 1963 год - 7 часов, 1965 год - 40,5 часа, 1966 год - 46 часов. В августе 1967 г. приступил к полётам на самолете МиГ-15УТИ с целью подготовки к самостоятельному вылету и дальнейшей тренировке на самолёте МиГ-17 по упражнениям Курса боевой подготовки. В 1967 году налёт составил 24 часа. Затем до марта 1968 г. в полётах был перерыв. В марте 1968 г. Ю.А.Гагарин совместно с инструкторами совершил на самолёте МиГ-15УТИ 18 полетов общей продолжительностью 9 часов. Общий налёт Ю.А.Гагарина составил 379 часов.

Командир 70 авиационного полка инженер-полковник В.С.Серёгин летал систематически с 1943 года. В 1960 году ему было присвоено звание лётчика-

испытателя I класса. За время испытательской работы он летал на самолётах 28 типов. В 1964 году В.С.Серёгину присвоено звание военного лётчика I класса, которое он подтверждал ежегодно. Общий налёт В.С.Серёгина на различных самолётах составил 1982 часа (в том числе в сложных условиях и ночью около 700 часов). В 1960 году и в 1962 году, когда В.С.Серёгин был лётчиком-испытателем, он выполнил контрольные полёты на шопор на самолёте МиГ-15УТИ. В 1963 году допущен к инструкторской работе по обучению лётного состава на самолётах МиГ-15УТИ и МиГ-21У днём и ночью в простых и сложных метеорологических условиях.

По результатам медосмотра 22 марта 1968 г. Ю.А.Гагарин был признан годным к космической и лётной подготовке (странно, что в записке упомянут этот медицинский осмотр, но вообще не упомянут факт получения Юрием Гагариным в тот же день допуска к самостоятельным полетам – С.Ч.). Предполётный медосмотр 27 марта также показал, что состояние его здоровья в норме.

Подготовка самолёта МиГ-15УТИ № 612739 к полёту 27 марта 1968 г. была произведена в полном объёме в соответствии с установленными требованиями. Техническое состояние его, а также двигателя, агрегатов и систем позволяли выполнение полёта.

Полет 27 марта с. г. совершался Ю.А.Гагариным в соответствии с планом лётной подготовки, утверждённым помощником Главнокомандующего ВВС по обеспечению космических полётов т. Каманиным Н.П. (какой план, если идея послать Юрия Гагарина в «контрольный полет» родилась только 26 марта 1968 года? – С.Ч.) и по его личному разрешению. В этом полёте самолёт пилотировал Ю.А.Гагарин. В качестве инструктора с ним летел В.С.Серёгин. Основной задачей данного полёта являлась проверка лётной подготовки Ю.А.Гагарина перед выпуском его в самостоятельный полёт на самолете МиГ-17, который был намечен на этот же день. В.С.Серёгин должен был дать окончательное

заключение о возможности выполнения Ю.А.Гагариным самостоятельного полёта. Разрешение на выполнение самостоятельного полёта должен был дать т. Каманин Н.П.

На предполётной подготовке утром 27 марта Ю.А.Гагарину была поставлена задача выполнить второе и третье упражнения Курса боевой подготовки ВВС. По докладу инструктора т. Хмель, Ю.А.Гагарин должен был выполнить: глубокую восьмёрку с креном 60-70°, две горизонтальные бочки, пикирование с последующим выполнением боевого разворота, два комплекса фигур - переворот, петля, полупетля.

Ю.А.Гагарин и В.С.Серёгин вылетели на самолете МиГ-15УТИ № 612739 27 марта 1968 г. с аэродрома Чкаловская в 10 часов 19 минут.

Во время взлёта и всего полёта с Ю.А.Гагариным была устойчивая радиосвязь. Однако после набора установленной высоты 4200 м до выхода в зону выполнения упражнения в районе Киржача связь не поддерживалась.

Полёт и выполнение упражнений совершались в условиях усложнённой метеорологической обстановки между двумя слоями облаков с высотой границ первого слоя - нижняя 800-900 м, верхняя 1200-1500 м и второго слоя — нижняя 4500-4800 м, верхняя около 5000 м.

В связи с усложнённой метеорологической обстановкой выполнить полностью программу, поставленную Ю.А.Гагарину на предполётной подготовке, было невозможно (зачем же тогда вообще нужен был этот «контрольный полет», если практически еще до взлета с аэродрома было ясно, что выполнить программу полета невозможно? – С.Ч.). Поэтому в соответствии с правилами выполнения упражнений В.С.Серёгиным должно было быть принято решение об ограничении программы упражнений выполнением горизонтального пилотажа. Время пребывания самолета Ю.А.Гагарина в зоне пилотажа (4 минуты 20 секунд) показывает на то, что программа упражнения

Тайна гибели Юрия Гагарина

В.С.Серёгиным была сокращена и, по-видимому, как показывают расчёты, ограничилась выполнением двух виражей с креном не менее 45°. Характер выполняемых Ю.А.Гагариным элементов полёта на Земле не фиксировался.

В 10 часов 29 минут 57 секунд Ю.А.Гагарин доложил об окончании выполнения задания и попросил разрешения на выход из зоны для возвращения на аэродром. В 10 часов 30 минут 10 секунд он подтвердил приём разрешения. После этого в течение 2 минут 20 секунд связь с ним не велась. На неоднократные запросы руководителя полётов, начатые через 2 минуты 20 секунд, Ю.А.Гагарин не отвечал.

После неоднократных безуспешных попыток установить связь с самолётом руководством в 11 часов 10 минут была дана команда на поиск вертолётами и самолётами.

В 14 часов 30 минут в 64 километрах от аэродрома Чкаловская близ деревни Новосёлове в лесу было обнаружено место падения самолёта Ю.А.Гагарина и В.С.Серёгина. Обследование на месте падения и дальнейший анализ материальной части самолёта и динамики его полёта показали, что самолёт летел под углом 50-55° и вошёл в землю с правым креном 5-7°, с работавшим двигателем, со скоростью 660-670 км/час (максимальная скорость самолёта этого типа при горизонтальном полёте 1020 км/час). Как установлено проведёнными исследованиями, каких-либо разрушений самолёта в воздухе не было. Рули высоты были отклонены вверх на 16-18°, элероны отклонены на 5° в сторону правого крена, руль поворота и триммеры находились в нейтральном положении. По данным экспертизы, экипаж не предпринимал попыток покинуть самолёт путём катапультирования.

Положение органов управления самолета в момент удара о землю показывает, что экипаж самолёта пытался перевести его в горизонтальный полет, однако из-за недостатка высоты это осуществить не удалось.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Комиссией рассмотрен ряд гипотез причин катастрофы самолёта МиГ-15УТИ № 612739. В результате тщательного анализа динамики полёта самолёта, изучения материальной части и дополнительных исследований установлено, что наиболее вероятной причиной аварии является выполнение резкого манёвра для отворота от шара-зонда или (что менее вероятно) для предотвращения входа в верхний край первого слоя облачности. Резкий манёвр привёл к последующему попаданию самолёта в закритический режим полёта (режим полёта при больших углах атаки, когда действие управляющих органов самолёта становится малоэффективным) и сваливанию в условиях усложнённой метеобстановки.

Правительственная комиссия отмечает, что тяжёлому исходу лётного происшествия способствовали крупные недостатки в организации и руководстве полётами на аэродроме Чкаловская и безответственное отношение командования Военно-воздушных сил (т.т. Руденко, Брайко, Каманина) к организации лётной тренировки космонавтов. Ими и руководством полётами на аэродроме Чкаловская (т. Пушко) не было принято никаких дополнительных мер по обеспечению безопасности полёта Ю.А.Гагарина и не обеспечено выполнение целого ряда мер по безопасности полётов, предусмотренных установленными правилами (была единственная мера безопасности, которую нужно было выполнить: не проводить «контрольный полет» 27 марта в 1968 года на МИГ-15УТИ с подвесными топливными баками да еще и в усложненной метеобстановке – С.Ч.).

В подготовке и проведении полётов 27 марта 1968 г. были допущены грубые нарушения установленных положений и инструкций:

- данные метеорологической обстановки были в нарушение установленных правил сообщены экипажу самолёта по радио, так как самолёт-разведчик погоды приземлился всего за 1 минуту до вылета Ю.А.Гагарина и В.С.Серёгина (положено не менее, чем за 30-50 минут);

Тайна гибели Юрия Гагарина

- несмотря на усложнённые метеорологические условия, требующие применения всех радиотехнических средств аэродрома Чкаловская, последние полностью не были использованы, единственный наземный радиолокационный высотомер ПРВ-10 был неисправен (с ноября 1967 г.). Это привело к тому, что руководство полётами не имело возможности получать все необходимые данные о положении самолётов в воздухе;

- в нарушение требований Курса боевой подготовки при выполнении упражнений, которые были предусмотрены полётным заданием, самолёт МиГ-15УТИ №612739 был выпущен в полёт с подвесными топливными баками, что ухудшило его манёвренность и повысило вероятность сваливания;

- руководство полётами не обеспечило проведение регистрации на карте положения самолёта МиГ-15УТИ № 612739 и других самолётов, находящихся в воздухе. Вследствие этого своевременно не была зафиксирована потеря самолёта МиГ-15УТИ № 612739.

Очередность вылета самолётов неоднократно нарушалась. Так, например, через 1 минуту после вылета Ю.А.Гагарина вместо 8 минут по плану вылетели два самолёта МиГ-21, пилотируемые подполковником Устенко и майором Есиковым. Через 3 минуты после вылета Ю.А.Гагарина планировался вылет капитана Хмель на самолёте МиГ-17 для проверки этого самолёта перед самостоятельным вылетом на нём Ю.А.Гагарина. Вместо него на самолёте МиГ-15УТИ вылетел майор Андреев, вылет которого планировался позже.

Несмотря на то, что самолёт Ю.А.Гагарина и В.С.Серёгина упал всего в 64 километрах от аэродрома Чкаловская по направлению трассы полёта, служба поиска и спасения экипажей, терпящих бедствие, обнаружила упавший самолёт лишь через 4 часа после последнего сеанса радиосвязи. Самолёты и вертолёты, производившие поиск, не были оснащены необходимым поисковым оборудованием.

Кроме того, комиссия отмечает, что Министерство обороны СССР (ВВС) не обеспечило необходимые организацию и техническое оснащение 70 отдельного исследовательского тренировочного авиационного полка. Полк оснащён старыми учебно-тренировочными самолётами и двигателями, имевшими по несколько ремонтов, не имеет своей технико-эксплуатационной части (ТЭЧ), единой стоянки самолётов, а также недоукомплектован инженерным и авиационно-техническим персоналом. Отсутствуют даже самые необходимые тренажёры для наземной тренировки лётчиков. Имеющееся оснащение полка самолётами и их состав не обеспечивают в необходимой мере выполнение задач по лётной подготовке космонавтов.

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 июля 1958 г. № 842-4021 (об аварийности в авиации Вооружённых Сил и мерах повышения безопасности полётов) (Речь идёт о постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 июля 1958 г. № 842-402 «Об аварийности в авиации Вооружённых Сил и мерах повышения безопасности полётов» - С.Ч.) предусмотрено упорядочение на аэродроме Чкаловская организации радиотехнических и радиолокационных средств и служб, обеспечивавших безопасность полетов и посадки самолётов, и проведение необходимых мер по дооборудованию аэродрома. Однако командование ВВС не обеспечило выполнение этого постановления и, несмотря на перегрузку аэродрома Чкаловская, на котором базируются лётные подразделения 70 авиаполка Центра подготовки космонавтов, инспекторского полка ВВС, авиабригады особого назначения ВВС и филиала 8 ГНИКИ ВВС, не приняло необходимых мер для его разгрузки и обеспечения нормальной работы на нём.

Решение вопросов лётной подготовки космонавтов, дисциплинарного воздействия на лётчиков-космонавтов СССР, взаимоотношения с промышленными министерствами и ведомствами по решению насущных вопросов Центра, согласования, разрешения и контроля

Тайна гибели Юрия Гагарина

выездов и командировок космонавтов по приглашениям по положению должно проводиться командованием Центра подготовки космонавтов или по согласовании с ним. Однако эти вопросы часто решались командованием ВВС (т. Каманиным) самостоятельно (вот этот пункт «Записки» выглядит особенно странно: причем к катастрофе самолета «вопросы согласования, разрешения и контроля выездов и командировок космонавтов»? Что плановые полеты на аэродроме «Чкаловская» – это командировка с выездом? Если даже и так, то командование Центра подготовки космонавтов – это генерал Николай Федорович Кузнецов. Именно генерал Кузнецов захотел отправить Юрия Гагарина в дополнительный «контрольный полет» 27 марта 1968 года. В чем тогда вина Н.П.Каманина? В том, что он отказал Кузнецову в авантюристической затее лично проверить Гагарина в полете? - С.Ч.)

Правительственной комиссией подготовлены предложения по улучшению лётной, космической и общей подготовки космонавтов.

Проект постановления по указанным вопросам представляем.

Д.Устинов
Л.Смирнов
П.Дементьев
И.Якубовский
К.Вершинин
Н.Захаров
А.Микоян
И.Мороз
Б.Ерёмин
М.Мишук».

Заключение Правительственной комиссии по выяснению обстоятельств гибели Юрия Гагарина и Владимира Серёгина было подготовлено и направлено Устинову 4 сентября 1968 года. После его изучения 28 ноября было выпущено постановление ЦК КПСС и

Тайна гибели Юрия Гагарина

Совета Министров СССР №932-331, в котором принимались выводы комиссии и приказывалось исправить недостатки в работе с космонавтами. Оба документа были засекречены более чем на сорок лет.

В постановлении ЦК КПСС и Совета министров СССР №932-331 «О результатах выяснения обстоятельств гибели лётчика-космонавта СССР, Героя Советского Союза полковника Ю.А.Гагарина и Героя Советского Союза инженер-полковника В.С.Серёгина» от 28 ноября 1968 года Николаю Петровичу Каманину был вынесен строгий выговор «за проявленную беспечность и допущенные недостатки в организации и проведении лётной подготовки космонавтов». «Крайний стрелочник» был найден!

Позднее появилось еще и Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР:

«О результатах выяснения обстоятельств гибели лётчика-космонавта СССР, Героя Советского Союза полковника Ю.А.Гагарина и Героя Советского Союза инженер-полковника В.С.Серёгина»

28 ноября 1968 г.

№ 932-331

Сов. секретно

27 марта 1968 г. во время учебно-тренировочного полёта на самолёте МиГ-15УТИ № 612739 произошла катастрофа, в результате которой погибли лётчик-космонавт СССР Ю.А.Гагарин и командир полка, обслуживающего Центр подготовки космонавтов, инженер-полковник В.С.Серёгин.

Правительственной комиссией, образованной постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 28 марта 1968 г. № 187, установлено, что наиболее вероятной причиной аварии самолёта МиГ-15УТИ и гибели Ю.А.Гагарина и В.С.Серёгина явилось выполнение резкого манёвра для отворота от шара-зонда или (что менее вероятно) для предотвращения входа в верхний край первого слоя облачности. Резкий манёвр привёл к последующему попаданию самолёта в закритический

Тайна гибели Юрия Гагарина

режим полёта и сваливанию в условиях усложнённой метеорологической обстановки.

Тяжёлому исходу лётного происшествия способствовали крупные недостатки в организации и руководстве полётами на аэродроме «Чкаловская» и их обеспечения вследствие безответственного отношения ряда должностных лиц Военно-воздушных сил к этим вопросам и к организации лётной подготовки космонавтов.

70 отдельный исследовательский тренировочный авиационный полк, созданный специально для тренировки космонавтов, укомплектован старыми учебно-тренировочными самолётами и двигателями, имевшими по несколько ремонтов. Полк не обеспечен необходимыми помещениями и техническими службами.

При осуществлении полётов 27 марта 1968 г. были допущены серьёзные недостатки:

- самолёт-разведчик погоды произвёл посадку всего за 1 минуту до вылета Ю.А.Гагарина (по нормам необходимо за 30-50 минут) и сводка о метеообстановке была передана экипажу по радио;

- несмотря на усложнённую метеообстановку, были задействованы не все имеющиеся радиотехнические и радиолокационные средства аэродрома (единственный радиолокационный высотомер ПРВ-10 с ноября 1967 г. был неисправен);

- не было организовано должное наблюдение за полётом самолёта Ю.А.Гагарина и прокладка маршрута по карте не велась;

- в нарушение требований курса боевой подготовки самолёт Ю.А.Гагарина вылетел с подвесными топливными баками;

- утверждённая плановая таблица полётов нарушалась по времени вылета самолётов;

- маршруты полётов ряда самолётов пролегли вблизи от зоны, где пилотировал Ю.А.Гагарин;

Тайна гибели Юрия Гагарина

- служба поиска и спасения действовала неоперативно и обнаружила самолёт только через 4 часа после катастрофы.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР отмечают неудовлетворительное состояние с организацией и руководством полётами на аэродроме «Чкаловская». Министерством обороны СССР не выполнено постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 июля 1958 г. № 848-402 в части упорядочения на этом аэродроме организации радиотехнических и радиолокационных средств и служб, обеспечивающих безопасность полётов и посадки самолётов и проведения необходимых мероприятий по дооборудованию аэродрома.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР постановляют:

1. Согласиться с выводами и предложениями Правительственной комиссии по выяснению обстоятельств гибели лётчика-космонавта СССР Героя Советского Союза полковника Ю.А.Гагарина и Героя Советского Союза инженер-полковника В.С.Серегина.

2. Обязать Министерство обороны СССР в трёхмесячный срок разработать и осуществить все необходимые мероприятия, обеспечивающие улучшение лётной и космической подготовки космонавтов, а также организации и обеспечения тренировочных полётов космонавтов на самолётах, предусмотрев при этом:

- выполнение рекомендаций и предложений Правительственной комиссии;

- обеспечение выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 июля 1958 г. № 848-402 в части упорядочения на аэродроме «Чкаловская» организации радиотехнических и радиолокационных средств и служб для повышения безопасности полётов и посадки самолётов и проведения необходимых мероприятий по дооборудованию этого аэродрома;

- осуществление совместно с Министерством общего машиностроения, Министерством авиационной

промышленности и другими заинтересованными министерствами и ведомствами мероприятий по улучшению учебно-тренировочной базы Центра подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина и 70 отдельного исследовательского тренировочного авиационного полка имени В.С.Серёгина.

3. Признать целесообразным:

- преобразовать Центр подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина в Научно-исследовательский испытательный центр подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина, приравняв его по положению к Научно-исследовательскому институту первой категории и возложив на него подготовку космонавтов в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 3 августа 1960 г. № 866-361 и постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 27 марта 1967 г. № 270-105;

- преобразовать 70 отдельный исследовательский тренировочный авиационный полк имени В.С.Серёгина в отдельный испытательный тренировочный авиационный полк особого назначения имени В.С.Серёгина, приравняв его по положению к авиационной дивизии и подчинив непосредственно Научно-исследовательскому испытательному центру подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина.

4. Для повышения воспитательной работы среди космонавтов и укрепления их дисциплины установить, что командирование и выезды космонавтов должны определяться и осуществляться только с ведома и под контролем командования Научно-исследовательского испытательного центра подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина.

5. Учитывая выявленные недостатки в организации запусков воздушных шаров и имевшиеся ранее случаи создания ими помех для полётов самолётов, поручить Министерству обороны СССР и Главному управлению гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами

разработать и утвердить Положение об улучшении порядка запуска воздушных шаров (радиозондов, радиопилотов, шар-пилотов), производимых организациями различных министерств и ведомств СССР, организации контроля за их движением и оповещения службы ВВС и Министерства гражданской авиации об их запуске и возможных направлениях движения.

6. Помощнику Главнокомандующего ВВС по обеспечению космических полётов т. Каманину за проявленную беспечность и допущенные недостатки в организации и проведении лётной подготовки космонавтов объявить строгий выговор. Министру обороны СССР т. Гречко рассмотреть и решить вопрос об укреплении руководства ВВС по обеспечению космических полётов.

Бывшему первому заместителю Главнокомандующего ВВС т. Руденко за необеспечение должной организации и контроля лётной подготовки космонавтов объявить выговор.

Начальнику Главного штаба ВВС т. Брайко за непринятие мер по упорядочению на аэродроме «Чкаловская» организации радиотехнических и радиолокационных средств и служб, обеспечивающих безопасность полётов и посадки самолётов, объявить выговор.

Заместителя начальника Главного штаба ВВС по лётным службам т. Кутасина за недостаточную организацию работы службы поиска и спасения экипажей строго предупредить.

Указать Главнокомандующему Военно-воздушными силами т. Вершинину на недостаточное внимание и контроль за организацией лётной подготовки космонавтов и службы поиска и спасения экипажей.

Секретарь Центрального Комитета КПСС Л. Брежнев

Председатель Совета Министров Союза ССР А. Косыгин» [4.3]

Тайна гибели Юрия Гагарина

В Постановлении одной из причин катастрофы назван шар-зонд, который мог стать причиной манёвра уклонения самолета МИГ-15УТИ. В тот день, 27 марта 1968 года, действительно был такой запуск - он был осуществлен в 10 часов 02 минуты сотрудниками Физического института Академии наук и примерно в 10 часов 22 минуты на высоте около трех тысяч метров вошёл в район испытательных полётов аэродрома «Чкаловская».

Появление в материалах Правительственной комиссии шара-зонда в качестве одной из причин катастрофы вызвало недоумение у многих экспертов. Так, Эдуард Шершер позднее с иронией отмечал:

«Метеорологический шар-зонд? Неплохо, он тоже мог врезаться в самолет. Или экипаж отвернул от облака. Как от бетонной стены. И свалился в штопор. Это немного хуже, но все равно сойдет. Главное, никто не виноват. Есть причина, но нет виновных - что может быть лучше для ответственных товарищей? Причем, что интересно, отсутствие виновных при наличии причины катастрофы возможно, только если причина заключена в этой пресловутой «среде». В любом другом случае появляются конкретные виновные со всеми вытекающими [4.4].

Заключение Правительственной комиссии не могло удовлетворить многих специалистов, которые непосредственно принимали участие в расследовании, многих профессиональных летчиков, ученых, инженеров и космонавтов. Поэтому стали выдвигаться различные альтернативные версии причин катастрофы самолета МИГ-15УТИ 27 марта 1968 года.

Герой Советского Союза, летчик-космонавт, генерал-полковник авиации Герман Степанович Титов писал:

«Судя по отпечаткам на шкале прибора, фиксирующего перепад давления в кабине, разгерметизация кабины произошла еще до удара о землю. Комиссия, занимавшаяся изучением причин

катастрофы, посчитала, что это произошло, когда самолет задел верхушки деревьев. А я думаю, столкновение в воздухе все же было. Но с чем - с птицей, с геодезическим шаром-зондом... Утверждать что-то, не имея доказательств, не хочу. Мне нужно отыскать одну деталь. Когда-то мечтал: выйду на пенсию, возьму миноискатель и буду бродить по киржачским лесам. Теперь пенсионер, а свободного времени нет. Тогда думал привлечь к поискам пионеров, а теперь и пионеров нет. Искать нужно обломок самолета. МиГ-15 Гагарина и Серегина стукнуло что-то в полете по правому крылу. Во всяком стреловидном крыле центр давления не совпадает с центром жесткости. На больших скоростях возникают колебания. Чтобы погасить их, сделать меньше, ставят противофлаттерный груз-законцовку весом 40 кг. Думаю, их ударило в конец крыла и правую законцовку отбило. В результате деформация, потеря аэродинамического качества, разрушение остекления фонаря и катастрофа. Столкнулись они, по-видимому, с подвеской метеорологического зонда, которые запускают в Долгопрудном. Они поднимаются на высоту около 20 км, оболочка лопается, и зонд на «колбасе» спускается. В зоне падения самолета нашли восемь старых шаров-зондов. Может быть, самолет Гагарина и Серегина столкнулся с одним из них во время полета. К шарам ведь привязывают специальный груз - тяжелый. Вот этот груз и мог долбануть по крылу или кабине. Разгадка катастрофы в законцовке. Левая была в яме, правую не обнаружили...»[4.5]

Свое мнение относительно гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина высказал и Арсений Дмитриевич Миронов, главный научный сотрудник ФГУП «ЛИИ им. М.М.Громова», доктор технических наук, профессор, лауреат государственных премий СССР (1948, 1976):

«В год пятидесятилетия «катастрофы XX века» – гибели первого космонавта Земли Ю.А. Гагарина и командира полка В.С.Серегина в учебном полете на самолете МиГ-15УТИ появилась возможность

сформировать не версию, а объективную оценку последовательности и причины этой трагедии. Такой возможностью я располагаю, как член летной подкомиссии Правительственной комиссии, сохранивший уникальную информацию в личных записях и изучивший значительную часть опубликованных материалов.

Начну с критической оценки Правительственного сообщения, которое содержит слова: «Точную причину катастрофы установить не удалось». Эти слова сами по себе свидетельствуют о том, что дальше пойдут ничем не подтвержденные предположения. Так и получилось: далее в тексте содержалось «наиболее вероятное» предположение: самолет свалился в штопор при совершении летчиками энергичного маневра для уклонения (якобы) от столкновения с неожиданно появившимся метеозондом. По установленному порядку экипаж самолета МиГ-15УТИ должен был немедленно сообщить о метеозонде по радио, но он не сообщил. Почему-то руководство комиссии не стало выяснять, откуда зонд выпущен, какую передал информацию на землю, на какой высоте прекратил существование и, главное, в какое время и где он был запущен. Создалась уверенность, что эти «почему» возникли оттого, что никакого зонда в подходящее время в воздухе не было! Но в Правительственном сообщении это уже было опубликовано, а в тексте этот факт был представлен, как наиболее вероятное предположение. Другое объяснение причины сваливания самолета в штопор в Правительственном сообщении звучит еще менее убедительно – «отворот от входа в облако». Непонятно, как можно отворачивать от входа в облака, находясь в облаках. Вывод: версии, изложенные в Правительственном сообщении, не опираются на факты и не являются основой для правдивой информации» [4.6].

«...В процессе работы летной подкомиссии в 1968 году было выявлено много нарушений порядка обеспечения и организации летной работы полка в

Тайна гибели Юрия Гагарина

летный день 27 марта 1968 г. К их числу относятся следующее:

- взлет Серегина до получения информации от самолета-разведчика погоды;
- решение о полете с Гагариным по упражнению № 2 курса учебно-боевой подготовки в сложных, а не в простых метеоусловиях;
- взлет с не полностью закрытым крапом вентиляции кабины;
- решение о допустимости одновременного нахождения в соседних зонах четырех самолетов при неработающем радиолокационном высотомере аэродрома;
- неработающая фотоприставка экрана обзорного радиолокатора;
- не был «заряжен» бортовой самописец высоты и скорости полета;
- в радиопередаче с борта экипажем не была пояснена причина прекращения полета. Руководитель полета не сделал соответствующего запроса;
- в нарушение действовавшего порядка на самолете были установлены подвесные топливные баки, предназначенные для длительных полетов и перегонов.

Внимание подкомиссии привлекла информация о недостаточной подготовленности В.Серегина к полетам в качестве инструктора на самолете МиГ-15УТИ: были отмечены давние сроки его летных проверок, отсутствие в летной книжке записей о проверках и полетах на больших углах атаки и в штопоре на самолетах этого типа. К тому же было установлено, что В.СерEGIN имел большой опыт полетов на самолете с авиагоризонтом АГД, а на самолете МиГ-15УТИ были авиагоризонты АГИ-1 с принципиально иным видом индикации пространственного положения самолета. Сочетание некоторых из этих нарушений и обстоятельств рано или поздно должно было привести к неприятности. 27 марта 1968 г. эта «неприятность» вылилась в катастрофу века [4.7].

Тайна гибели Юрия Гагарина

«...Реальные предпосылки катастрофы не нуждаются в выдумках. На самом деле основные события 27.03.68 г. разворачивались следующим образом. В.С.Серегин принял решение вылететь с Ю.А. Гагариным, не получив информации о состоянии облачности от самолета-разведчика погоды Ан-24, хотя фактически облачность даже по наблюдениям с земли и по прогнозу метеорологов не соответствовала требованиям для выполнения контрольного полета по упражнению № 2 курса учебно-боевой подготовки. Уже первые маневры в зоне должны были показать экипажу, что условия не пригодны для выполнения задания и Ю.А. Гагарин доложил на землю о прекращении выполнения задания и необходимости возвращения на аэродром. Этому решению могла способствовать разгерметизация кабины из-за не полностью закрытого крана вентиляции кабины» [4.7].

5. Альтернативные версии гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина

Через четыре десятилетия после катастрофы 27 марта 1968 года Лев Данилкин иронизировал в книге «Юрий Гагарин»:

«Беда в том, что, помимо летчиков и авиаинженеров, расследование гибели Гагарина привлекает толпы сумасшедших - как некоторое время назад решение теоремы Ферма».

Оставим в стороне «сумасшедшие версии» и обратим наше внимание на предположения настоящих специалистов и профессионалов авиационно-космической сферы.

Итак, что же произошло в том последнем полете Юрия Гагарина и Владимира Серегина? Что стало причиной катастрофы самолета МиГ-15УТИ № 612739?

Кроме изложенной выше официальной точки зрения, наиболее проработанной и обоснованной является версия профессора Сергея Михайловича Белоцерковского и летчика-космонавта Алексея Архиповича Леонова, которые участвовали в расследовании катастрофы, повлекшей гибель Юрия Гагарина и Владимира Серегина.

Профессор Белоцерковский отмечал в своей книге «Гибель Гагарина: факты и домыслы»:

«Кропотливый анализ выявил пять предпосылок аварийной ситуации.

Во-первых - плохие погодные условия. О том, что в тот день, 27 марта 1968 года, они постепенно ухудшались, свидетельствуют, прежде всего, кольцевые карты погоды. Неточные сведения о погоде были даны на

Тайна гибели Юрия Гагарина

предполетной подготовке, вылет самолета - разведчика погоды запоздал.

Во-вторых - конструктивные недостатки самолета. МиГ-15УТИ - старая машина производства 1956 года, прошла два ремонта (неизрасходованный ресурс конструкции 30%); двигатель РД-45Ф также производства 1956 года, прошел четыре капитальных ремонта (неизрасходованный ресурс 30%). На самолете были установлены два подвесных топливных бака емкостью по 260 литров, неудачных в аэродинамическом отношении. Они снижают допустимые перегрузки почти в 3 раза - это означает, что самолет переходит на неуправляемый режим значительно раньше. Наконец, конструкция системы спасения экипажа на МиГ-15УТИ такова, что первым должен катапультироваться инструктор, иначе его спасение будет поставлено под угрозу.

В-третьих - неудовлетворительная организация радиолокационного слежения за полетами. Из-за неисправности оборудования не работали фотоприставки для съемки экранов радиолокационных станций (это мешало в полной мере отслеживать меняющиеся положения самолетов), вышел из строя наземный радиовысотомер. В конце полета МиГ-15УТИ Гагарина и Серегина был потерян, вместо него руководитель полета вел на экране радиолокатора другой самолет, видимо Су-11. Ошибка была обнаружена только через 12 минут после катастрофы.

В-четвертых - серьезные нарушения в планировании полетов. Руководитель не имел полной информации о взлетающих и находящихся в воздухе самолетах; время вылета некоторых из них не выдерживалось; изучение плановой таблицы в день полетов было беглым (не рассматривалась складывающаяся обстановка в зонах полета и на маршруте).

В-пятых - генерал Н.Ф.Кузнецов, отвечавший за организацию тренировочных полетов, мог и должен был

отменить полет Гагарина, поскольку не имел возможности повлиять в целом на сложившуюся обстановку на аэродроме «Чкаловский», где все и происходило. Он этого не сделал, более того, из-за его действий, особенно придинок к Серегину, перед полетом возникла недопустимая нервозность.

В результате полет в зону между облаками был спланирован с нарушениями руководящих документов: начало полетов не было перенесено, несмотря на задержку с воздушной разведкой; допущены опасные сближения самолетов, грозящие их столкновением. Так, через минуту после взлета Гагарина и Серегина в воздух поднялась пара более скоростных самолетов МиГ-21 и обогнала их в облаках. В соседней зоне в это же время летал другой самолет МиГ-15УТИ. Расстояние между ними могло достигать по разным оценкам от 10 до 2 километров. Но особенно опасной была ситуация с истребителем Су-11, информации о котором у руководителя полетов не было вообще» [5.1].

Изложим версию профессора Сергея Михайловича Белоцерковского и летчика-космонавта Алексея Архиповича Леонова вкратце по книге Антона Первушина «Юрий Гагарин. Один полет и вся жизнь»:

«В марте 1987 года профессор Сергей Михайлович Белоцерковский и летчик-космонавт Алексей Архипович Леонов, участвовавшие в расследовании, выступили со своей версией авиакатастрофы, унесшей жизнь Юрия Гагарина. Они сообщили, что группа специалистов по динамике полетов Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е.Жуковского, произвела ряд расчетов, дублируя их в двух организациях. Примечательно, что расчеты делались на той же вычислительной машине БЭСМ-2М, на которой Юрий Гагарин производил свои исследования по аэродинамике полета космoplана «ЮГ». С помощью моделирования удалось восстановить наиболее вероятный ход событий.

Получив разрешение от руководителя полетов на возвращение, Юрий Гагарин должен был сделать

Тайна гибели Юрия Гагарина

разворот с курса 70 на курс 320 со снижением. При этом полет совершался между двумя слоями облачности при отсутствии видимости естественного горизонта. Далее случилось нечто неожиданное, и «МиГ» оказался на закритических углах атаки в положении отвесного пикирования.

Тут возможны три причины.

Первая причина - при подходе к верхней границе нижнего слоя облачности, который был весьма «рваный», с «языками» облаков, пилоты могли принять такой «язык» за препятствие: другой самолет или шар-зонд. Нельзя исключить, что там действительно возникло какое-то препятствие - например, стая птиц. Резкое сближение могло привести к маневру со взятием ручки на себя и сваливанию «МиГа».

Вторая причина - попадание в след пролетевшего самолета. С конца крыла у каждого летательного аппарата сбегает так называемые свободные (или концевые) вихри. Авиаторы хорошо знают, что при полете строем или при дозаправке в воздухе нельзя попадать в сферу действия концевых вихрей летящей впереди машины - иначе возникает столь мощное воздействие закрученного потока, что справиться с ним почти невозможно: самолет уходит в резкий крен и сваливание.

Третья причина - восходящий вертикальный поток воздуха, который мог изменить характер обтекания «МиГа» при горизонтальном полете. С учетом приближающегося в тот день холодного фронта нельзя исключать подобные явления из анализа.

Вполне могло иметь место сочетание двух или всех трех перечисленных факторов. Если не виден естественный горизонт, как в последнем полете Гагарина, пилотирование затруднено, и пространственная ориентировка ведется только по приборам, в основном по авиагоризонту. Однако резкий маневр, особенно когда он сопровождался выходом на большие углы пикирования, способен привести к большим ошибкам в

показаниях авиагоризонта АГИ-1. Правильно оценить свое пространственное положение пилоты смогли бы только при выходе из облачности, то есть на высоте около 400-500 метров. Но в том-то и дело, что для вывода «МиГа» из отвесного пикирования такого запаса высоты недостаточно.

Подводя итог, можно попытаться воссоздать картину, разыгравшуюся на последней минуте полета «МиГа-15УТИ» по версии Белоцерковского-Леонова. Доложив руководителю о выполнении упражнений в зоне и получив разрешение на возвращение, Юрий Гагарин после нисходящей спирали начал сразу же выполнять разворот. Обычно при таком маневре происходит постепенное нарастание перегрузки, углов атаки и углов крена. Вблизи верхней границы нижнего слоя облаков самолет испытал одно из перечисленных «воздействий», что привело к сваливанию на крыло. Оказавшись в сложнейшей ситуации, оба летчика не только не растерялись, но и сделали все возможное для спасения. В течение нескольких секунд Юрий Гагарин и Владимир Серегин, сохраняя согласованность действий, боролись за жизнь, выводя самолет из пикирования, хотя и находились под перегрузками, скачком увеличившимися до 10-11 g. Им не хватило всего двух сотен метров высоты - всего лишь двух секунд полета!»

...Однако Алексей Архипович Леонов не принял появившиеся документы (то есть публикацию части документов Правительственной комиссии в апреле 2011 года, о которой говорилось выше – С.Ч.), а сделал новое заявление, в котором сообщил, что можно быть уверенным: причиной сваливания «МиГа» Юрия Гагарина стал все-таки посторонний истребитель-перехватчик «Су-15», выполнявший полет с аэродрома Жуковский и случайно вошедший в зону маневрирования. Леонов утверждает, что пилот, управлявший истребителем и нарушивший регламент полетов, до сих пор жив, однако назвать его имя отказался, сославшись на государственную тайну.

Кстати, работа группы Белоцерковского-Леонова не вызвала особых восторгов у власть предержащих - ни в партийных верхах, ни среди руководства Вооруженных сил СССР. Комиссию элементарнейшим образом пытались завалить якобы обилием мнений и версий. С.М.Белоцерковский вспоминал:

«На первом этапе расследований мы столкнулись именно с такой ситуацией, причем разногласия поддерживалась сверху, временами даже инициировалась. Дело в том, как я понял уже позже, получив полный доступ к первичным материалам по организации полетов, что были допущены отклонения от установленных норм, поэтому многим начальникам не поздоровилось бы, если бы эти факты стали достоянием гласности.

Невозможно установить истину, когда любые частные факты заранее делятся на «приемлемые» и «неприемлемые». Способы для нивелировки нежелательных фактов давно отработаны: бесконечные сомнения по очевидным положениям; выдвижение новых версий, по возможности с сенсационным уклоном; увод на второстепенные вопросы; откладывание решений по созревшим ситуациям; затяжка и отмена нежелательных заседаний; «забалтывание» острых проблем и т. д. и т. п.».

...Гибель Гагарина привела к появлению еще одного ревнивого пласта общества - тех людей, которые в той или иной степени (строго говоря, лишь косвенно) были виноваты в трагедии или причастны к ней. При организации полетов было много упущений. И в самой технике проявились недостатки: прежде всего, неудачная форма (с точки зрения аэродинамики) подвесных баков (первой конструкции), а также система аварийного покидания самолета, когда первым должен катапультироваться инструктор. В результате создалась такая ситуация, что многие участники события, представители промышленности, должностные лица, имеющие отношение ко всем этим делам, их

родственники и друзья не были заинтересованы в том, чтобы предавать гласности неудобные факты и тем более делать общее заключение о причинах гибели Гагарина и Серегина.

Непосредственные участники событий, на которых могла пасть малейшая тень, вообще выбрали выжидательно-уклончивую, а то и явно отрицательную линию поведения, вплоть до враждебной. Их позиция прикрывалась словами: зачем ворошить старое, мертвых не воскресишь, живым же навредить можно» [5.2].

Впрочем с версией Белоцерковского-Леонова категорически не согласен Арсений Дмитриевич Миронов, главный научный сотрудник ФГУП «ЛИИ им. М.М. Громова», доктор технических наук, профессор, лауреат государственных премий СССР (1948, 1976):

«Не выдерживает критики версия профессора С.Белоцерковского (ВВИА им. проф. Н.Е.Жуковского), изложенная в его фундаментальной книге «Гибель Гагарина. Факты и домыслы». У нее была заслуживающая внимания предыстория. В первые дни работы комиссии у нас, специалистов по аэродинамике и динамике полета, создалось тупиковое состояние - кроме расшифровки радиообмена и объективного определения момента времени удара самолета МиГ-15УТИ о землю, не было никакой полезной информации. «Черные ящики» (бортовые средства регистрации полетных данных, класса бароспидографа), как правило, устанавливаемые в то время на учебные самолеты, зачастую отказывали по разным причинам. Я, будучи назначенным руководителем экспертной группы, переговорил с членом группы профессором Г.Бюшгенсом (ЦАГИ) и выяснил, что в ЦАГИ имеется электронная модель самолета МиГ-15. Г.Бюшгенс по своей инициативе предложил: «Попробуем смоделировать динамику снижения аварийного самолета». Вскоре он сообщил результат: приблизительно за 60 секунд, прошедших от спокойного сообщения об окончании выполнения

задания Ю.Гагариным до момента удара самолета о землю самолет мог снижаться только в режиме штопора либо глубокой спирали. В дальнейшем, уже после окончания работы комиссии, С.Белоцерковский организовал в Военно-воздушной инженерной академии имени проф. Н.Е.Жуковского, где он был заместителем начальника, анализ предполагаемого процесса развития катастрофы по этой схеме. Но загадкой осталась причина сваливания при спокойных условиях полета после окончания задания. Ответа на этот вопрос он не нашел. Это делает версию Белоцерковского необоснованной. У нее нет объективного объяснения причин сваливания (хотя внезапность его возникновения имеет место)».

Дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт А.А.Леонов позднее «модернизировал» версию гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина. Арсений Дмитриевич Миронов отмечал на этот счет:

«В интервью Леонова, данном главному редактору газеты «Мир новостей» (№ 16, 8 апреля 2008 г.) главный редактор в первом абзаце утверждает: «Да, Гагарин погиб в результате преступной халатности, небрежности и безответственности безвестного доньине коллеги-летчика». А.А.Леонов указывает на то, что остались в живых только два человека (он и С.А.Микоян), которые имеют основание утверждать, что они - последние свидетели событий того времени. А.А.Леонов ошибся: автор данной статьи не только свидетель, но и член летной подкомиссии, руководил рабочей группой по исследованиям аэродинамики и динамики полета самолета МиГ-15УТИ при расследовании катастрофы. Это дает мне основания критически оценить не только версию А.А. Леонова, с которой, кстати, он выступал по телевидению (ТВЦ, июль 2007 г.), но и обвинение «безвестного летчика», выдвинутое главным редактором «Мира новостей» и остановить поток других «версий» [5.3].

Эту версию А.А.Леонов сформулировал исходя из своего понимания эпизода, зарегистрированного им в

Тайна гибели Юрия Гагарина

день катастрофы, когда он был в составе группы участников парашютных прыжков на аэродроме Киржач, находящемся в полутора десятках километров от места падения самолета МиГ-15УТИ. В некоторый момент времени группа А.А.Леонова услышала два ударных звука. Впоследствии А.А.Леонов назвал первый удар «сверхзвуком» («звуковой удар» - следствие сверхзвукового полета), а второй - звук в момент падения на землю самолета МиГ-15УТИ. Эти размышления, по-видимому, дали А.А.Леонову некоторые основания для формулирования своей версии причины гибели Ю.А.Гагарина.

Космонавт А.А.Леонов утверждал, что причиной катастрофы 27 марта 1968 года явилось воздействие на погибший самолет МиГ-15УТИ некоего «постороннего» самолета, якобы взлетевшего с аэродрома «Раменское» и вторгшегося в зону полетов аэродрома «Чкаловский» в районе г. Киржач. На самом же деле этот самолет ОКБ «Сухого» под управлением летчика-испытателя Летно-исследовательского института (ЛИИ) выполнял примерно в тот же период времени, что и «контрольный полет» Юрия Гагарина и Владимира Серегина, испытательный полет в стратосфере при сверхзвуковой скорости. Летчику-испытателю было поручено выполнить сложное и трудное задание - исследование модифицированного двигателя на высоте восемнадцать тысяч метров при сверхзвуковых скоростях. Как утверждал Алексей Архипович Леонов, летчик из ЛИИ решил «поразвлекаться» и в буквальном смысле вторгся в район полетов аэродрома «Чкаловская». Причем якобы сделал он это при практически сплошной облачности, без знания воздушной обстановки и не имея радиосвязи с руководителем полетов аэродрома «Чкаловская».

Самолет ОКБ «Сухого» якобы снизился из стратосферы до высоты полета самолета МиГ-15УТИ (4200м), где фактически воздействовал на самолет Гагарина и Серегина вихревым следом или звуковым ударом своего самолета, оказавшись в облаках в

непосредственной близости и чуть впереди МиГ- 15УТИ. Потом самолет снизился до высоты менее шестисот метров, вышел из нижней кромки облаков, начал взлет и вернулся в стратосферу, где продолжил свой испытательный полет.

«Для подтверждения своей версии А. Леонов поехал в ближайшую к месту катастрофы деревню Новоселово, встретился с тремя местными жителями. Они сообщили, что видели утром 27 марта самолет, летевший «от Москвы под облаками». Это, по мнению А.Леонова, полностью подтвердило его предположение: чужой самолет летал в районе полетов аэродрома «Чкаловский». Для подтверждения и уточнения этой информации впоследствии в деревню был направлен член летной подкомиссии генерал И.Модяев (Иван Федорович – С.Ч.). Он встретился с теми же жителями, что и А.Леонов, и задал им вопрос: «Не помнят ли они, в какое время произошло это событие?». Они дружно ответили: «Около 10 часов 35 минут». Время это они слышали из радиопередачи по громкоговорителю, установленному в центре деревни. Но самолет Су-15 взлетел в 9 ч 45 мин и совершил посадку на свой аэродром в 10 часов 24 минуты, т.е. встретиться с самолетом МиГ-15УТИ он не мог вообще. Не мог он и появиться около деревни Новоселово в 10 часов 35 минут [5.4].

Отчасти «модернизированную» версию космонавта Леонова подтверждает и Семен Казаков, друг Юрия Гагарина, который писал в книге «Юрий Гагарин: портрет без ретуши»:

«Все, о чем рассказывал (очевидец трагедии – С.Ч.) Шальнов, хорошо запомнилось. В тот день 27 марта где-то в десять часов утра он вышел во двор своего дома и вдруг не только услышал, но даже как-то физически почувствовал, что как будто сжимается воздух и нарастает свист, а затем с ревом, на малой высоте над его домом проносится самолет, затем он круто поднимается вверх, за облака - и только Н.И.Шальнов

успел опомниться, как увидел, что этот «сумасшедший» самолет оттуда, из-за облаков, падает, кувыряясь, то опуская, то задирая нос.

...Вернуться к рассказу Шальнова меня побудили и такие обстоятельства. К.Г.Котов, инженер из Москвы, рассказал, что он 27 марта 1968 года приехал к себе на дачу, которая расположена неподалеку от места катастрофы, и невольно стал свидетелем трагедии. Он рассказал почти то же самое о падении самолета, что говорил и Шальнов. Но подчеркнул, что конфигурация самолета, круто взмывавшего за облака, была не такой, как у падающего.

...Самолет, пилотируемый Ю.А.Гагариным и В.С.Серегиним, не был на малой высоте, так как на командном пункте на экране локатора была отметка - точка их самолета. Она соответствовала высоте четыре тысячи метров, что совпадало с последним докладом Ю.А.Гагарина на КП. Коридор, курс, высота соответствовали полетному заданию. Значит, на малой высоте пролетал другой самолет, который видели Шальнов, Котов и другие свидетели катастрофы» [5.5].

Так был ли вообще 27 марта 1968 года этот загадочный самолет в небе под Киржачем? Откуда он взялся и куда потом исчез?

Арсений Дмитриевич Миронов категорически возражает:

«Утверждая, что указанные воздействия или попытка уклонения самолета МиГ-15УТИ от столкновения с этим самолетом является прямой причиной катастрофы, А.А.Леонов пренебрегает здравым смыслом и сведениями, полученными комиссией от руководителей полетов аэродрома «Раменское». В докладной записке, представленной комиссии по этому вопросу, указывалось, что, по данным радиолокационных средств аэродрома, упомянутый самолет выполнял прямолинейный полет по разрешенной зоне в стратосфере, не снижаясь. При этом следует иметь в виду, что расход топлива на форсажном

режиме работы двигателя, требуемом для полета при сверхзвуковой скорости, очень большой, а задание рассчитывается на минимальный остаток топлива после посадки. При снижении на меньшие высоты расход керосина существенно увеличивается, а с учетом необходимости возвращения этого самолета в стратосферу топлива окажется недостаточно для продолжения задания и возвращения на аэродром. И уж совсем фантастической выглядит версия А.А. Леонова с позиций возможности обнаружения самолета МиГ-15УТИ летчиком «вторгшегося» самолета в нужный момент времени в облаках. В фактических условиях летчик этого самолета никак не мог установить место самолета МиГ-15УТИ в необходимый момент времени. Снижение постороннего самолета ниже нижней кромки облачности (600 м), и визуальное определение его типа «тремя крестьянами» (с помощью А.А. Леонова) вообще лишено всякого смысла. По существу, гораздо более вероятно сближение самолета Серегина-Гагарина с другим самолетом полка МиГ-15УТИ, выполнявшим задание в это же время на высоте 3000 м в соседней зоне полетов [5.3].

Писатель и историк космонавтики Антон Первушин в статье «Последний полет Юрия Гагарина» отмечал:

«...Имя испытателя, который совершал в тот день полёт на Су-15 в близкой зоне, - Аркадий Павлович Богородский. Сохранился полётный лист №1028, из которого следует, что этот пилот поднялся в воздух в 9:45, а приземлился в 10:24, то есть за пять минут до того, как Гагарин пошёл на снижение».

Летчик Аркадий Богородский выступить в свою защиту не мог: 20 апреля 1972 года он погиб в испытательном полёте на самолете МиГ-21ПФ.

Арсений Дмитриевич Миронов критически оценивает предположения космонавта Алексея Леонова:

«По следам версии А.Леонова в Летно-исследовательский институт был направлен для уточнения обстоятельств член летной подкомиссии. С ним встретился заместитель начальника ЛИИ по летной

части Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель Валентин Васин. Он предъявил оригиналы полетных листов двух самолетов Су-15, летавших в этот день, с указанием времени взлета и посадки и журнал регистрации полетных листов с этими же данными.

Эти данные подтвердили безосновательность версии А.Леонова. В последующем эта версия на летной подкомиссии вообще не обсуждалась. Видно ее руководство расследования оценило, как опровергаемую фактами. Сам А.Леонов должен был бы принести извинения Летно-исследовательскому институту, но он этого не сделал, а продолжал выступать с этой версией в СМИ» [5.4].

Сформулировал Арсений Дмитриевич Миронов и собственную версию гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина:

«Скорее всего, при выполнении маневра для выхода на курс 320° (в облаках или между облаками) были превзойдены ограничения по крену или перегрузке или минимальной скорости; произошло непреднамеренное сваливание самолета в штопор, либо попадание в крутую спираль. Возможно, это было вызвано случайным сближением самолета МиГ-15УТИ с другим самолетом полка (летчик Андреев) или выполнением маневра для предотвращения столкновения с ним. Этот самолет летал на высоте 3000 м в соседней зоне полетов, через которую лежал путь самолета Серегина-Гагарина после прекращения задания. Недостаточная подготовленность В.Серегина к создавшимся условиям не позволила вывести самолет из непонятного для летчика положения до выхода из нижней кромки облаков. Из-за недостатка высоты в процессе вывода самолет ударился о землю».

В статье «Гибель Ю.А. Гагарина. Некоторые заблуждения и важные факты» (2013) Арсений Дмитриевич Миронов перечисляет нарушения, которые были допущены при подготовке «контрольного полета» и

Тайна гибели Юрия Гагарина

которые в определенной степени способствовали развитию катастрофической ситуации:

«Проверяющий, командир полка В.Серёгин, опоздал на полёты. Вылет с Ю.Гагариным произведён на 25-27 минут позже планового времени.

Лётчик другого самолёта МиГ-15УТИ - майор Валентин Андреев - взлетел после самолёта Серёгина и Гагарина в плановое время, так что интервал времени между взлётами этих двух самолётов сократился: вместо 30 мин по плановой таблице до менее 5 минут.

Лётчик Андреев в 10 ч 27 мин 10 с доложил: «614, три занял», не указав, в какой зоне полётов он находится.

Службой руководства полётами было зафиксировано ещё при наборе высоты уклонение самолёта Гагарина и Серёгина в сторону соседней зоны, в которой находился самолёт Андреева. Полностью исключить возможность сближения с ним невозможно: после окончания задания Гагарин выходил из своей зоны курсом 320°, будучи занятым переговорами с инструктором, не зная, что в соседней зоне на высоте 3000 м находится другой самолёт. Косвенным признаком беспокойства руководителя полётов возможным сближением двух самолетов служит запрос в 10 ч 32 мин 22 с - «625, как слышите?», в 10 ч 32 мин 30 с - «625, высота?», в 10 ч 33 мин 45 с - «625, высота?» [5.6]

И далее Арсений Дмитриевич Миронов пишет:

«В этой последовательности ни одно событие не высосано из пальца (ни потеря сознания летчиками, ни потеря ориентировки, ни таинственный самолет с нелепыми маневрами). Неизвестен точно только вид движения самолета МиГ-15УТИ после доклада об окончании задания. Эта неопределенность является следствием отсутствия у комиссии записи аварийного самописца («черные ящики» в то время на истребители не ставились) и достоверных радиолокационных данных о точном месте самолета в пространстве в этот момент (из-за неработавшей фотоприставки экрана локатора и отсутствия данных неработавшего радиолокационного

высотомера на аэродроме). Расчеты показывают, что это могли быть либо штопор, либо глубокая спираль.

Подтверждением большей вероятности попадания самолета Серегина- Гагарина в штопор могут служить следующие выдержки из официального «Пособия для летного и инженерно-технического состава частей и военно-учебных заведений ВВС Советской Армии. Штопор современных самолетов». (Воениздат МО СССР. М.1954.):

- «Нормальный штопор самолета МиГ-15УТИ не имеет существенного отличия от подобного штопора одноместного самолета МиГ-15».

- «При выводе самолета (МиГ-15) из штопора отклонение элеронов против штопора только на 1/4 хода может привести к невыходу самолета из штопора».

И, если, например, летчик самолета, находящегося в штопоре, для вывода отклоняет элероны так, как это нужно для выхода из спирали, он усугубляет трудности вывода из штопора. То есть самолет МиГ-15УТИ, как и все самолеты того времени, требовал достаточно точного пилотирования при выполнении маневров. Высказывания некоторых специалистов о существенном влиянии подвесных баков на сваливание самолета было опровергнуто в специальных полетах, выполненных в Летно-исследовательском институте Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем А.А.Щербаковым в период работы аварийной комиссии.

Из сказанного следует основной вывод: катастрофа произошла из-за неудовлетворительной организации летной работы. Предпосылкой гибели Ю.А.Гагарина были «человеческие факторы», а конкретно - принятие ошибочного решения командиром полка о вылете в сложных метеоусловиях до получения информации от самолета-разведчика погоды при неработоспособном радиолокационном высотомере на аэродроме и неподготовленности инструктора к действиям в создавшейся ситуации».[5.3]

Существует, правда, и иной вариант версии опасного сближения двух самолетов во время полетов 27 марта 1968 года. Летчик-космонавт Владимир Александрович Шаталов в своей книге «Космические будни» (2008) утверждает, что посторонний самолет мог появиться на встречном курсе:

«События могли развиваться так. Закончив задание и доложив на землю, Гагарин начал разворот на курс 320° для входа в круг над аэродромом. В это время на встречном курсе летел самолет Су-15. Полет проходил со снижением в направлении аэродрома Раменское. Самолет шел на сверхзвуковой скорости. Наши товарищи, выполнявшие парашютные прыжки в районе г.Киржач, слышали хлопок, когда звуковая волна, идущая за самолетом, проходила через этот район. На встречных курсах, в условиях разорванной многослойной облачности летчики могли не видеть друг друга или увидеть на мгновение только в момент пролета. Суммарная скорость полета самолетов достигала при этом величины более двух тысяч километров в час. Как могла проходить эта встреча? Если бы встречный самолет летел несколько ниже, летчики инстинктивно резко схватили бы ручку на себя. Большая положительная перегрузка не могла вывести самолет на закритические углы атаки на этой скорости. Самолет резко набрал бы высоту, и летчики спокойно могли бы лететь дальше, уменьшив перегрузку.

Если же встречный самолет они увидели летящим чуть выше, то тоже естественная реакция летчика заставила бы их резко отдать ручку от себя. Это совпало бы с прохождением над ними звуковой волны от самолета, летящего на сверхзвуке. Расстояние между ними могло измеряться буквально метрами. В авиации не так уж редки случаи столкновения даже больших самолетов. Резкий бросок самолета мог привести к разрушению фонарей кабины и сильному удару летчиков головами о каркас фонаря, к мгновенной разгерметизации кабины и потере сознания летчиками.

Летали мы тогда в простых мягких шлемофонах, которые не могли защитить голову от удара. Подобных случаев в авиации было несколько. Разгерметизация подтверждается показанием отрицательного давления на приборной доске, зафиксировавшегося в момент столкновения с землей. Кроме того, в заключении правительственной комиссии говорится о том, что не удалось обнаружить на месте падения более 80 % остекления фонаря кабины самолета. Он мог разрушиться где-то раньше, вдалеке от места падения самолета. Если бы эти осколки были найдены, может быть, моя версия была бы подтверждена более убедительно. Попытки поиска каких-либо предметов, способных объяснить причину гибели, результатов не дали. В глубоком лесном снегу удалось обнаружить только несколько остатков метеорологических шаров-зондов. Изучение их происхождения убедило членов комиссии, что они запускались в более ранние дни и их состояние подтверждало непричастность к столкновению с самолетом».

О тщательности проведенного весной-летом 1968 года расследования говорит тот факт, что были собраны около 95 процентов обломков упавшего МиГа. Обычно при подобного типа авиакатастрофах в те времена следователи собирали примерно 40 процентов обломков, а в особо сложных случаях – до 60 процентов.

Оценивая другие версии катастрофы, Арсений Дмитриевич Миронов отмечал:

«Близкой по содержанию к официальной версии является объяснение, данное Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем С.А. Микояном. За исходное событие он принимает также неожиданно появившийся в поле зрения экипажа метеозонд. Но последующим событием он предполагает столкновение самолета с этим зондом. Далее, по его мнению, из-за разгерметизации кабины при ударе летчики потеряли сознание и восстановили его только на малой высоте. При выходе самолета под нижнюю кромку облаков

экипаж предпринял попытку выхода из создавшегося режима полета, но высоты оказалось недостаточно. Недостоверность этой версии обоснована выше, в оценке официальной версии с зондом. Кроме того, ее несостоятельность подтверждается и следующим фактом – в первой редакции текста расшифровки радиообмена я зафиксировал чью-то фразу (без позывного) «высота две тысячи». В последующих редакциях эта фраза кем-то или по чьему-то указанию была вообще удалена из текста. Подробный анализ воздушной обстановки в этот момент указывает на то, что эти слова могли принадлежать только Ю. Гагарину. Фраза подтверждает, что экипаж был в сознании и работоспособен, что также опровергает версию С. Микояна. Следует подчеркнуть, что никаких следов разрушенного при соударении с самолетом зонда на месте падения не обнаружено»[5.4].

Еще одну версию гибели Гагарина и Серегина предложил бывший сотрудник НИИ эксплуатации и ремонта авиационной техники ВВС И.Кузнецов. якобы к катастрофе привела большая скорость пикирования самолета после прекращения задания, которая вызвала, из-за быстрого изменения давления в частично разгерметизированной кабине, потерю сознания у Юрия Гагарина и Владимира Серегина.

Однако Арсений Дмитриевич Миронов категорически возражает и против версии И.Кузнецова:

«Кузнецов должен бы прежде ответить себе на вопрос: зачем летчики, будучи еще в сознании, после прекращения задания, находясь на неопасной для их здоровья высоте, вдруг начали пикировать? Перед этим вертикальная скорость еще была небольшой, и никаких предпосылок к потере сознания не было. Естественно ожидать от них выхода из зоны полетов заданным курсом и затем, по мере приближения к аэродрому «Чкаловский», снижения с установленной вертикальной скоростью. И еще. Законы элементарной аэромеханики указывают, что по мере увеличения скорости полета

летчик должен увеличивать давление на ручку управления или использовать триммер. Но оба эти действия могут выполняться только летчиками, находящимися в сознании. В книгах Кузнецова много и другой путаницы, свидетельствующей о том, что он дилетант в области динамики полета [5.3].

Своя версия гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина есть и у летчика-инструктора, полковника Николая Константиновича Сергеева (мы уже упоминали о его расследовании гибели Ю.А.Гагарина выше). Он считает, что главной причиной катастрофы 27 марта 1968 года стала слабая летная подготовка самого Юрия Алексеевича и спешка при подготовке самолета МИГ-15УТИ № 612739 в контрольный полет. Николай Сергеев пришел к выводу, что самолет находился в процессе переоборудования для показательных катапультирований:

«15-го марта эту «спарку» (т.е. двухместный самолет МИГ-15УТИ № 612739 – С.Ч.) поставили в ТЭЧ (технико-эксплуатационную часть – С.Ч.), и сняли РУС (ручка управления самолетом – С.Ч.) в задней кабине (кабине инструктора – С.Ч.), чтобы она не мешала офицеру-парашютисту при катапультировании.

Вот этот самолет и притащили 27-го утром на полеты и начали «быстренько» готовить к вылету. В результате «быстренькой» подготовки подвесные баки не сняли, самописец параметров полета бумагой не заправили, кран вентиляции кабины летчика не закрыли! И вот на этом «быстренько подготовленном» самолете, без ручки управления в задней кабине они и полетели в свой последний полет...» [5.7].

Полковник Сергеев утверждает:

«Погода, в смысле пилотирования, была простейшая (не было ни грозы, ни турбуленции, ни электрических разрядов). Были облака с нижним краем 700-900 метров, верхний край 3400-3900 м с прослойками, и для лётчиков эти условия абсолютно обычные». [5.8]

Тайна гибели Юрия Гагарина

Иного мнения, однако, придерживалась Правительственная комиссия при расследовании гибели Гагарина и Серегина в 1968 году:

«Полёт и выполнение упражнений совершались в условиях усложнённой метеорологической обстановки между двумя слоями облаков с высотой границ первого слоя - нижняя 800-900 м, верхняя 1200-1500 м и второго слоя - нижняя 4500-4800 м, верхняя около 5000 м».

«Юрий Гагарин фактически имел допуск только к полетам в тихую и ясную погоду. Вполне возможно, что уже после начала выполнения задания в пилотажной зоне – примерно на пятой минуте летного упражнения – инструктор Владимир Серегин увидел, что погода начала резко портиться и приказал Юрию Гагарину возвращаться на аэродром. Гагарин доложил руководителю полетов о выполнении задания и начал разворот на курс 320 градусов со снижением. На высоте около 3900 метров МИГ-15УТИ вошел в сплошные облака. Есть вероятность, что в этой ситуации Юрий Гагарин потерял пространственную ориентацию. Самолет фактически летел не к аэродрому, а от него. Кроме того, МИГ-15УТИ начал заваливаться в крен и опускаться нос. Тогда Владимир Серегин, правильно оценив ситуацию, педалями из кабины инструктора устранил крен и стал ждать, когда машина выйдет под облака, где Юрий Гагарин мог бы выровнять ее и развернуться на правильный курс. Напомним, что по версии Николая Сергеева, сам Серегин все эти операции выполнить не мог из-за отсутствия ручки управления в кабине инструктора. Однако и Владимир Серегин ошибся в оценке высоты полета: облака оказались слишком низко - на высоте всего около 450 метров. Юрий Гагарин не успел справиться с самолетом [5.7].

Еще одну версию гибели Гагарина и Серегина изложил в книге «Дорогами испытаний» дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Владимир Викторович Аксенов. В 1968 году он еще не был в составе отряда советских космонавтов, но в качестве сотрудника

Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения принимал участие в разработке и испытаниях космических кораблей 7К-ОК («Союз»). Аксенов являлся техническим руководителем испытаний и занимался оценкой, проектированием и экспериментальной отработкой отсеков космических кораблей. Он отрабатывал действия космонавтов в открытом космосе, включая переход из корабля в корабль, в условиях искусственной невесомости и лунной гравитации – это было необходимо для предстоящих полетов по программе стыковки на околоземной орбите двух пилотируемых космических кораблей 7К-ОК («Союз») и перспективной советской лунной экспедиции по программе Н-1 – Л-3. Также будущий космонавт разрабатывал методики работы экипажей кораблей по выполнению программы полетов. По словам Владимира Аксенова, 27 марта 1968 года он проходил вместе с Юрием Гагариным предполетное медицинское обследование на аэродроме для полета «на невесомость» на самолете «Ту-104А». Аксенов писал в своей книге:

«Облачность в этот день была необычной: нижний край почти сплошных облаков был на высоте примерно 600 метров над землей. Затем до высоты 4 тысяч метров облачность была плотная, с небольшими разряжениями. Над верхним краем никаких облаков: чистое небо и очень хорошая видимость. Нам показали даже фотографии верхнего края, сделанные с самолета-метеоразведчика.

Выполнив переворот, Гагарин и Серегин задержались на две-три секунды с выходом из пикирования и неожиданно для себя попали в слой сплошной облачности.

Таким образом, причиной катастрофы могли стать усложненная метеообстановка с расположением верхнего края сплошной облачности на высоте около 4-х километров, а нижнего края — на высоте всего 600 метров от земли; недооценка летчиками, прежде всего, Владимиром Серегиним, сложности имеющейся

метеообстановки, а также ставшее неожиданностью для пилотов попадание в сплошную облачность на большой скорости в режиме интенсивного снижения, и, как следствие, невозможность устойчивого пилотирования по приборам. Еще одной причиной авиакатастрофы стал недостаток высоты от нижней кромки облаков до вывода самолета из пикирования».

А какой версии придерживался генерал-майор Николай Кузнецов, который, напомним, в 1963-1972 годах был начальником Центра подготовки космонавтов? Читаем в книге его воспоминаний «Годы испытаний»:

«У ветерана войны летчика-аса Владимира Серегина барахлило сердце. Летать в обход медкомиссии ему позволял статус командира авиаполка. Гагарин уже был в кабине самолета, а Серегин о чем-то все говорил по телефону: по-видимому, выяснял отношения с начальством. Когда взлетели и начали пилотаж, 48-летнему ветерану стало плохо, и он расстегнул ремни (вполне может быть, но как об этом узнал генерал Кузнецов? – С.Ч.). Лучше ему не стало, и на вираже с креном 30° он потерял сознание.

Гагарин, поняв, что происходит, решил не подставлять командира, и спокойно запросил возвращение. Землю не насторожила такая быстрота: там решили, что коль инструктором летит комполка, у него есть все основания принять решение вернуться. Гагарин пытался с помощью эволюций самолета привести Серегина в чувство (очень странные действия: вместо того, чтобы максимально быстро возвращаться на аэродром для оказания медицинской помощи, вдруг начать выполнение полетных эволюций! – С.Ч.), однако вместо этого тот навалился телом на ручку управления» [5.9].

А как же заключение врача о состоянии здоровья В.С.Серегина перед полетом? Врач что, сознательно не увидел, что командир части собирается лететь с первым космонавтом планеты едва ли не в предынфарктном состоянии? Как Гагарин, сидевший в передней кабине

самолета, мог в ходе выполнения задания понять, что его инструктору Серегину плохо? И что значит «решил не подставлять командира» - Юрий Алексеевич разве тоже был в курсе проблем со здоровьем у Владимира Сергеевича Серегина? И уж совсем непонятно, как можно «с помощью эволюций самолета привести Серегина в чувство»?

С версией начальника ЦПК Кузнецова, однако, полностью согласен Герой Советского Союза, летчик-космонавт Виталий Михайлович Жолобов:

«Одни говорят: досадная случайность, другие - диверсия, третьи всему виной называют человеческий фактор. И, пожалуй, правы. Лично я склонен доверять версии, которую предложил Николай Федорович Кузнецов, в ту пору начальник Центра подготовки космонавтов. Даже сохранил статью, где она описана (речь идет, видимо, о публикации Н.Кузнецова, сделанной уже в «перестроечные» времена – С.Ч.). Он считал, что у Серегина были проблемы психологического плана.

Многие сомневались: ведь Серегин такой практик - чуть ли не каждый день летал, летчик-испытатель, Герой Советского Союза. Но... собирался из армии уходить, похоже, на почве этих переживаний беда и стряслась.

Юра уже сидел в самолете, а Серегин в это время говорил по телефону с Москвой, взволнованно пытаясь что-то доказать своему собеседнику на другом конце провода. Видимо, эти неприятности на нем отразились, и прямо в воздухе у него прихватило сердце.

Если тогда, в полете, Серегин отстегнулся, то не исключено, что упал на ручку управления, а поскольку он сидел в задней кабине, это привело к роковым последствиям. В спарке задняя кабина - инструкторская, то есть имеет преимущественное право в управлении. Юра сидел впереди и сколько ни тянул ручку - безрезультатно.

Думаю, он мог бы катапультироваться, но не сделал этого. Почему? Из солидарности. А еще: как

правило, летчик до последнего борется, надеется что-то исправить, избежать падения.

И было немало случаев, когда это удавалось. Однако в тот раз фортуна была не на Юриной стороне...» [5.10].

В свою очередь профессор Сергей Белоцерковский критикует версию Н.Ф.Кузнецова:

«Н.Ф.Кузнецов в своей брошюре «Правда о гибели Гагарина» прямо называет Серегина виновником трагедии. То же мнение отстаивает летчик Ю.В.Куликов. Чтобы внести ясность в этот важный вопрос, а также согласовать мнения различных специалистов по другим аспектам этой проблемы, девять участников расследований - летчики С.А.Микоян, А.И.Пушкин, С.В.Петров, летчики-космонавты Г.С.Титов, А.А.Леонов, ученые и авиационные инженеры С.М.Белоцерковский, А.В.Майоров, П.Г.Сигов и А.М.Сосунов составили и опубликовали коллективное заключение. Полностью оно было напечатано в журнале «Гражданская авиация» (№ 7, 1989 год). Приведу лишь некоторые выдержки из него.

«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 ...Полеты в качестве летчика-испытателя он начал на самолете МиГ-15УТИ. Хорошая инженерная подготовка, опыт летчика, прошедшего суровую школу войны, позволили Владимиру Сергеевичу быстро войти в строй летчиков-испытателей. Ему не раз приходилось попадать в трудные ситуации, совершая сложные испытательные полеты, в том числе при выработке рекомендаций по минимуму погоды при заходе на посадку, по установлению летных ограничений и т. д. В мае 1958 года ему была присвоена квалификация летчика-испытателя 2 класса, а в 1967 году - 1 класса, с 1964 года он - военный летчик 1 класса, причем эту квалификацию подтверждал опыт инструкторской работы, общий налет более 4 тысяч часов. Как летчик он был очень надежен, хладнокровен,

квалифицирован и в высшей степени дисциплинирован ...Отсутствие «черных ящиков» с записями всех действий летчиков не позволяет точно восстановить все, что происходило на последнем этапе полета. Однако на ряд важных вопросов может быть дан однозначный ответ. Так, имеющиеся материалы позволяют объективно оценить уровень управления самолетом на последних секундах полета после выхода из облаков. Здесь действия летчиков следует рассматривать как оптимальные: на закритическом режиме при 10-11-кратной перегрузке они пилотировали самолет без крена и скольжения, «выжали» из техники все возможное, пытаясь вывести из пикирования самолет и избежать столкновения с Землей» [5.11].

Рассматривая все версии особо отметим тот факт, что Юрий Гагарин почему-то не стал докладывать о возникших неприятностях с управлением самолетом руководителю полетом. Почему? Не ясно...

А почему Гагарин не катапультировался при возникновении аварийной ситуации? Вот что писал об этом Антон Первушин в книге «Юрий Гагарин. Один полет и вся жизнь»:

«Мог ли Юрий Гагарин покинуть самолет, воспользовавшись катапультировкой? Да, но схема катапультирования была организована таким образом, что первым погибающую машину должен был покинуть инструктор. Вероятно, после выхода из облаков полковник Серегин понял, что Гагарин просто не успеет катапультироваться вслед за ним и принял мгновенное решение - остаться с космонавтом до конца» [5.7].

Гуляет по различным сайтам в интернете и версия о намеренном хулиганстве в воздухе Юрия Гагарина и Владимира Серегина:

«1. Гагарин должен был лететь самостоятельно. Перед вылетом один из сослуживцев спросил Гагарина: "Обмывать потом будем?". "Естественно!" - ответил тот. За несколько дней до этого "обмывали" первый вылет, кажется, космонавта Евгения Хрунова.

2. Гагарин, как начальник космонавтов, горел желанием показать подчинённым, что он обрёл форму и лётный статус. Это было важно. О вылете на МИГ-17 знали многие, в первую очередь лучший друг - Леонов, который вместе с другими был в Киржаче.

3. Мы не знаем, в какой зоне должен был летать Гагарин на МИГ-17. Возможно, как раз у Киржача (да Гагарин вполне мог об этом и договориться с планировщиками заранее). Тогда вообще красота - нарушать ничего не надо. И крутить фигуры не надо (кроме виражей, никаких фигур высшего пилотажа за Гагариным не вспоминают). Просто пролететь над головами подчинённых, символизируя восстановление мастерства начальника. Все знают, что летит в 10 часов и на МИГ-17 (как минимум Леонов знает). Все кричат "ура" и бросают вверх бескозырки.

4. Обстоятельства изменились утром. Гагарин летит уже не один, не на МИГ-17 и в другую зону. Сообщить Леонову он не может никак.

5. Уже в полёте он спрашивает у Сергеева (Серегина – С.Ч.) маленькое такое отступление от плана - ненадолго залететь в зону 21 и просто показаться ребятам. Я подозреваю, что Сергеев из-за погоды просто отменил самостоятельный вылет Гагарина, да и время было бы уже не 10-11, а гораздо позже.

6. И Сергеев разрешил буквально на минутку сделать благое дело - просто снизиться над Киржачем и помахать крыльями (помахать крыльями он мог и сам, даже без ручки).

7. И только этим объясняется, что Гагарин полетел не курсом 320, а 220, приближаясь к Киржачу, удаляясь от аэродрома.

8. Чтобы показаться, надо было снизиться с 4000 м ниже облаков. А облака оказались слишком низкие...»

Вспомним душевное состояние перед полетом Юрия Гагарина и Владимира Серегина. Первый готовится к ответственному полету, который, быть может, станет первым шагом к новому полету в космос, второй

раздражен и зол в ответ на неожиданные инициативы начальства. Какое уж тут хулиганство?

Был и еще один фактор, который удерживал советских космонавтов от «воздушного хулиганства». 26 февраля 1966 года американские астронавты Эллиот Си и Чарльз Бассет погибли во время полета на самолете – скорее всего потому, что решили на минимальной высоте пролететь над цехом сборки, в котором в то время готовили к полету их космический корабль «Джемини-9». Никто из космонавтов Советского Союза не горел желанием повторить судьбу американцев, а для Юрия Гагарина после многомесячной борьбы за право вновь летать на самолетах, любое воздушное хулиганство было в принципе немыслимо.

Конечно же, не могла рано или поздно не всплыть версия о том, что Юрий Гагарин и Владимир Серегин стали жертвами заранее спланированного убийства. С началом «перестройки» и «гласности» тема «заговора Политбюро ЦК КПСС и КГБ» против первого космонавта планеты стала все чаще всплывать на страницах «желтой прессы». Основание для ее жизнестойкости в информационном пространстве давали и воспоминания некоторых участников событий 27 марта 1968 года.

К этой версии о ликвидации Юрия Гагарина советскими спецслужбами начал склоняться и Вячеслав Быковский, который в тот день был помощником заместителя руководителя полетов на командном пункте аэродрома Чкаловский. Именно он зафиксировал исчезновение отметки МиГ-15УТИ на экране радара. Уже после завершения расследования в частных разговорах он утверждал, что отметка самолета Гагарина и Серегина пропала раньше того момента, который был признан Правительственной комиссией временем падения МиГ-15УТИ. Это могло быть лишь в случае, если самолет взорвался в воздухе. Разумеется, никаких прямых подтверждений этой версии не было и до сих пор не найдено, но в качестве косвенных подтверждений фигурируют, во-первых, некие свидетели катастрофы,

которые якобы слышали два громких взрыва перед падением самолета Гагарина и Серегина, а во-вторых, тот факт, что поисковым партиям удалось собрать лишь около 40 процентов остекления кабины пилотов – якобы остальные осколки просто разлетелись еще в воздухе.

В некоторых публикациях - особенно в интернете - с гибелью Юрия Гагарина так или иначе связывают трагическую гибель почти за год до катастрофы 27 марта 1968 года Владимира Комарова при выполнении космического полета на корабле 7К-ОК № 4 («Союз-1»). Так, автору довелось читать откровения некоего Вениамина Ивановича Русяева (иногда встречается иное написание фамилии: Русаев – С.Ч.) – бывшего кадрового офицера Комитета государственной безопасности, который, по его словам, «первые несколько лет после полета Гагарина в космос - его сопровождающий, опекун, телохранитель, советчик и просто друг». И хотя сам Русяев об убийстве не обмолвился ни словом, он убежден, что нечто «странное» вокруг Юрия Гагарина началось еще за год до его гибели, когда первый космонавт готовился выступить в качестве дублера Владимира Комарова, чей полет на принципиально новом корабле «Союз-1» намечался в конце апреля 1967 года:

«Это было за месяц-полтора до старта (космического корабля «Союз-1» с космонавтом Владимиром Михайловичем Комаровым на борту – С.Ч.). Комаров пригласил меня с женой познакомиться с его семьей. Когда пришло время возвращаться домой, Комаров вышел нас проводить. Так вот тогда-то, прямо на лестничной площадке, Володя и сказал мне, что из полёта он не вернётся. Я просто опешил. Пытался возразить ему. Комаров настаивал, что знает, о чём говорит. И вдруг он... расплакался.

Что я ему мог сказать? Ну, единственное, что нашёлся: «Если ты так уверен, что погибнешь, откажись от полёта». Он ответил: «Нет. Ты же знаешь: откажусь я,

полетит Первый. А его надо беречь». Первый – это Гагарин.

Через какое-то время мне вручили письмо. Я его не читал, но в суть меня, конечно, посвятили. Письмо было подготовлено группой, которую организовал Юрий (Гагарин – С.Ч.). Он тогда собрал большую команду из всех спецов, которые были достаточно квалифицированы для того, чтобы сделать категоричный вывод: «Союз-1» к полету не готов. А значит, запуск необходимо во что бы то ни стало отложить.

На следующее же утро я пошел к одному из влиятельнейших людей нашего ведомства генерал-майору Константину Ивановичу Макарову, начальнику технического управления...

В конце концов, письмо попало к некоему Циневу, т.к. он был одним из ближайших друзей Брежнева, они вместе войну прошли и, насколько мне известно, даже были женаты на сестрах. (Цинев Георгий Карпович - в феврале 1966 года стал начальником 3-го Управления КГБ (военная контрразведка). Член коллегии КГБ с 24 мая 1967 года, а с 24 июля того же года - начальник 2-го Главного (контрразведывательного) управления КГБ. Очень странно, что сотрудник КГБ Русяев не знает, кто такой Г.К.Цинев в системе Комитета государственной безопасности – С.Ч.).

Расчет был прост - письмо должен увидеть Брежнев.

А потом начались очень странные события.

Все, кто в той или иной степени имел отношение к этому письму, были вскоре по той или иной причине удалены из нашего ведомства. Макарова, например, уволили, лишив его даже пенсии.

Кстати, и меня самого вскорости отослали из центрального аппарата на отдаленный объект в области (И что, сотрудник «центрального аппарата» Комитета государственной безопасности не знал, кто такой Г.К.Цинев? – С.Ч.).

Что стало с письмом, не знаю.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Гагарин позвонил мне сразу же, как вернулся с космодрома (после окончания полета корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») – С.Ч.). И сказал, что сейчас приедет. Я его внизу встретил. Предложил зайти в лифт. Он отказался: «И у лифта уши бывают». А дело в том, что незадолго до этого у меня в доме установили «жучки». Пока шли, он рассказал мне о громадной исследовательской работе, которая была проделана, чтобы предотвратить пуск, и ее результаты просто обязаны были быть представлены Первому лицу (то есть Генеральному секретарю ЦК КПСС Л.И.Брежневу – С.Ч.). Он мне также сказал, что ему указали на меня как на человека, который передавал письмо соответствующим руководящим чинам.

Короче, закончили мы разговор тем, что Юра решительно заявил: он будет во что бы то ни стало пытаться прорваться к Брежневу. И если Первый обо всем был в курсе и спустил ситуацию на тормозах... То он точно знает, как поступить. Так он сказал. Дословно. Можно только догадываться, что он имел в виду. Мне даже неизвестно, добрался ли, в конечном счете, тогда Юра до Брежнева... По крайней мере, спросить его об этом впоследствии не удалось. Да, честно говоря, это было бы небезопасно, хотя бы учитывая ту слежку, которую за мной учинили. Сейчас я прямо могу вам сказать: нас предупредили - те, кто будет пытаться разобраться в ситуации... Ну, в общем, в воздухе вокруг нас витал страх...

Получается вот что: именно гибель корабля «Союз-1» с Владимиром Комаровым на борту вполне могла стать поводом, мотивом для будущей гибели и самого Юрия Гагарина.

Я специально интересовался: Гагарин, до того объездивший десятки стран, после гибели «Союза-1» побывал лишь в одной зарубежной командировке. Гагарина практически перестали выпускать за рубеж. Боялись? Но чего? Может быть, того, что Гагарин мог, не сдержавшись, рассказать всю правду о погибшем корабле?

Тайна гибели Юрия Гагарина

Как бы там ни было, мир не должен был знать об истинных причинах случившегося. Речь, как всегда, шла вовсе не о престиже страны. Речь шла о задницах высоких чиновников, знавших о письме и не предпринявших ровным счетом ничего.

В этой ситуации Гагарин становился не просто неудобен. Он становился опасен.

Как бы фантастически и страшно это ни звучало, но все шло к тому, что Гагарин рано или поздно просто обязан был погибнуть. Каким именно образом - не суть важно.

Автомобильная катастрофа – тоже неплохо. Меньше шуму, да и дешевле. Но тут, должно быть, что-то не заладилось. Личный водитель Гагарина Федор Яковлевич Демчук рассказывал мне престраннейшие вещи: незадолго до гибели Гагарина в машине первого космонавта трижды подряд вдруг лопался трубопровод, ведущий к бензонасосу. Дважды поломку замечали вовремя. В третий раз машина всё-таки загорелась, но и тогда обошлось.

Это было в феврале 1968 года, практически за месяц до гибели Юрия Алексеевича. И хотя самому Демчуку даже и в голову не приходило связывать эти инциденты с чем-то зловещим, некоторое недоумение в его рассказе всё-таки проскальзывало: чтоб трубопровод лопался трижды подряд, да за такое время...»

Насколько соответствуют действительности воспоминания Вениамина Ивановича Русяева (Русаева) – вопрос открытый, который требует отдельного детального рассмотрения вне формата этой книги.

Похожую «убойную» версию гибели Юрия Алексеевича Гагарина излагает и бывший испытатель с космодрома Байконур Анатолий Корешков в своей книге «За стеной секрета»:

«Осваивая новую технику на предприятии, космонавты тесно общались с её разработчиками и изготовителями, поэтому не могли не знать истинное положение с «Союзом» (космический корабль 7К-ОК –

С.Ч.). А оно не внушало оптимизма: фактически им предстояло лететь в космос на ещё не апробированном после доработок корабле. Даже сами работники ОКБ-1 считали данную программу несвоевременной и, опасаясь за жизнь космонавтов, пошли на неслыханный по дерзости шаг: в обход начальства, они составили коллективное письмо с изложением реального состояния дел с «Союзом» на имя Брежнева. Однако секретное письмо по почте не пошлешь, они обратились за помощью по этому вопросу к Юрию Гагарину, и тот согласился передать их послание адресату.

Однако к тому времени между генсеком и космонавтом уже назревал конфликт из-за протезе Леонида Ильича – Георгия Берегового, который, судя по внешнему облику, был его отпрыском (странно, что автора книги не смущает тот факт, что в 1921 году – в год рождения Георгия Тимофеевича Берегового – его «папе» Леониду Ильичу Брежневу было всего 16 лет, и он добросовестно штудировал школьную программу в гимназии городка Каменское Екатеринославской губернии, а «маме» Марии Семеновне Береговой (Ситниковой) было 26 лет, она уже была замужем и имела в браке сыновей Виктора (1913 года рождения) и Михаила (1918 года рождения), проживая со всей семьей в городе Енакиеве в Донбассе – С.Ч.). Даже в отряд космонавтов тот попал, видимо, не без помощи своего покровителя, ибо его физические данные никак не соответствовали требованиям к работникам этой профессии. И в отношениях к товарищам он не отличался скромностью и тактом. Так, затеяв однажды ссору с Гагариным, бывшим уже заместителем начальника ЦПК, Береговой обозвал его выскочкой, на что Юрий Алексеевич, вспыхнув, пообещал ему, что в космос тот попадёт только через его труп. Надо полагать, Брежнев знал об этом, и Гагарин был у него не в фаворе. А потому на приём к нему с «челобитной» космонавту попасть не удалось.

Тогда он решил действовать через министра обороны – маршала Гречко. А. А. Но тот, не желая иметь

Тайна гибели Юрия Гагарина

служебные неприятности, наотрез отказался ему помочь, да ещё и обвинил космонавта в трусости.

...Чем дальше в прошлое отходит загадочная гибель космонавта (Юрия Алексеевича Гагарина – С.Ч.), тем больше выявляется фактов, свидетельствующих о его преднамеренном убийстве, и тем весомей и убедительней приводятся сами факты. Так трактовка гибели Юрия Гагарина как политического убийства впервые открыто прозвучала 29 ноября 2006 года на телевизионном канале ОРТ в передаче «Пусть говорят». А один из фактов, наглядно подтверждающий версию автора, предан гласности 3 февраля 2007 года (с повтором 29 марта 2008 года) в упоминавшейся выше телевизионной передаче «Постскриптум». Он потрясает своей циничностью и жестокостью. Помимо истории с чёрным ящиком (в запломбированном «черном ящике» с самолета Юрия Гагарина и Владимира Серегина отсутствовала кассета для записи – С.Ч.), Валерий Галайда (Валерий Герасимович Галайда, испытатель более 200 типов парашютных систем и катапульт – С.Ч.), в частности, сообщил, что техник, готовивший к вылету самолёт с Гагариным и Серёгиным, на другой же день был найден мёртвым, задушенный проводом (если верить воспоминаниям генерала Н.Ф.Кузнецова, которые мы цитировали выше, этим техником был старший лейтенант Алексей Левицких – С.Ч.). При этом как сам Галайда, так и его коллеги по службе, единодушно выразили мнение, что космонавт погиб от заложенной под его сиденье пластиковой мины, а заказчиком убийства был Брежнев.

(Любопытно, что сам Галайда в беседе с корреспондентом газеты «Московский комсомолец» Мариной Великановой, опубликованной 30 ноября 2006 года, об этой сенсационной версии гибели первого космонавта планеты не сказал ни слова – С.Ч.).

Таким образом, как убедился уважаемый читатель, смерть Юрия Гагарина имеет все признаки типичного заказного убийства:

Тайна гибели Юрия Гагарина

1. Тщательное планирование акции и чёткая координация действий участников в ходе её проведения.

2. Ликвидация либо блокирование непосредственных исполнителей убийства.

3. В последующем принятие аналогичных мер в отношении опасных для раскрытия тайны свидетелей.

4. Уничтожение следов преступления и недопущение объективного расследования катастрофы на основе реальных фактов.

5. Дезинформация читателей публикацией заведомо несостоятельных версий свершившегося.

6. Фальсификации в официальных документах по расследованию катастрофы с целью уйти от ответственности перед судом истории».

Комментарии, как говорится, излишни. Доказательств своей версии гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина в результате террористического акта, организованного лично Генеральным секретарем ЦК КПСС Леонидом Ильичем Брежневым, бывший испытатель космической техники Анатолий Корешков не приводит.

Еще одна «заговорщицкая» версия содержится в книге расследователя катастрофы 27 марта 1968 года Бориса Мурасова «Убийство космонавта Юрия Гагарина». Тут уж тема заговора против первого космонавта разворачивается что называется во весь рост. Вот фрагмент интервью писателя Мурасова с бывшим заместителем начальника по тылу Центра подготовки космонавтов Евгением Дмитриевичем Черкасовым:

«Мурасов: КГБ - одна из силовых структур государства, естественно, выполнял волю коммунистической партии...

Черкасов: Как вы этими делами занимаетесь, не боитесь?

Мурасов: Кто-то должен в историю истину внести?

Черкасов: Летчики могут что-то знать.

Мурасов: Я к вам ехал без звонка, не могу понять, вас всех здесь слушают, что ли, Кузнецова, Владимира

Тайна гибели Юрия Гагарина

Шаталова... Разговариваю с ними, - перебивают, отключают. В Звездном городке прослушивают или меня, - не поймёшь.

Черкасов: Это как раз понятно.

Мурасов: Я уже разобрался, кто принял решение об убийстве космонавта Юрия Гагарина.

Черкасов: Ну и кто же?

Мурасов: Армейский комиссар генерал армии Алексей Епишев... Он в прошлом кагэбэшник, первый заместитель председателя с 1951 по 1953 годы... Вы пока не воспринимаете, что была организована диверсия?

Черкасов: Это до меня не доходит, даже что-то новое. Я давно слежу за материалами Леонова, Кузнецова, даже когда охраняли Гагарина, подумать об этом не могу.

Мурасов: Похороны вспомните, они были организованы так, что психологически давили на всех космонавтов.

Черкасов: Я бы не сказал так, устроены были похороны, поминки. Это вопросы для меня трудные. Каманина и Кузнецова обвиняли в какой-то степени за то, что они разрешили Гагарину летать.

Мурасов: Юрию Гагарину по должности положено летать.

Черкасов: Но ему не разрешали длительное время. Потом разрешили, так как он должен был самостоятельно летать.

Мурасов: Я в курсе.

Черкасов: Самое интересное, это был его последний вылет.

Мурасов: Самое интересное следующее, 25-го марта у вас в Звездном городке проходит «пьянка», и 25-го же в полк приходит кодограмма, чтобы Юрия Гагарина проверил лично командир полка полковник Владимир Серегин. Даже копии кодограммы не могу найти. Вероятнее всего, ее подписал генерал-полковник Николай Каманин (Напомним, что решение о совместном полете Юрия Гагарина и Владимира Серегина генерал

Каманин принял 26 марта 1968 года – С.Ч.). В день катастрофы Николай Каманин оказалась в 10 часов в Совете Министров, в 11 - в Центральном Комитете Коммунистической партии Советского Союза. Спрашивается, генерал прикрывался от диверсии, или его специально пригласили, чтобы отвлечь? Диверсия состоялась в 10 часов 30 минут, то есть по времени между приглашениями. И еще один вопрос. Заместитель Главкома Военно-воздушных сил генерал-полковник Павел Кутахов замешан в этом или нет, знал или не знал о готовящейся диверсии? Генерал-лейтенант Георгий Береговой хорошо знал о подготовительных планах, ужасный интриган, и при жизни Юрия Гагарина, скорее всего, не полетел бы в космос. Если бы так случилось, Юрий Гагарин оказался бы абсолютно прав, так как генерал Георгий Береговой прокатился в космос, а программу не выполнил, состыковаться с кораблём не смог. В итоге оказался липовым героем и космонавтом...

Черкасов: Знаете, как дело было? Береговой пошел к Вершинину и сказал: «Я старею, если вы мне сейчас не дадите слетать в космос, будет уже поздно». Тогда Вершинин дал команду Каманину готовить Берегового. Правильно.

Мурасов: Да. Но у космонавта Владимира Комарова дублером был Юрий Гагарин?

Черкасов: Да.

Мурасов: Корабль «Союз-1», Владимир Комаров погибает, по логике следующим Юрий Гагарин, тем более, космический корабль одной модификации, только номер изменился «Союз-3». Следующий полет по плану в октябре месяце и если Юрий Гагарин остается живым, то лететь должен он, а никак не Георгий Береговой. Так?

Черкасов: Да-да. Правильно.

Мурасов: И что получается? Они убирают Юрия Гагарина, летит Георгий Береговой новый каманинский маяк... Планируют заменить начальника Центра подготовки космонавтов генерал-майора Николая Кузнецова, Юрия Гагарина нет в живых, кто еще

претендует на эту должность, космонавт полковник Павел Беляев?

Черкасов: Я не знаю, кто куда метил, но знаю одно, что место Кузнецова должен был занять Гагарин. Я знал и тех космонавтов. Если положить руку на сердце, из остальных самым подходящим на эту должность был Павел Иванович Беляев. Может быть, и больше, чем Юрий Гагарин, но авторитет Юрия был выше, Юрий Гагарин обладал очень большим влиянием на космонавтов, его слова были законом. Вы сами понимаете, молодежи иногда выпить хотелось. Когда Гагарина поставили заместителем, он почувствовал, что начальник. Влияние на космонавтов стало очень сильным.

Мурасов: Генерал-майор Николай Кузнецов, получив в заместители Юрия Гагарина, был доволен?

Черкасов: Для Кузнецова это была находка. Между нами говоря, Гагарин его дополнял.

Мурасов: В общем, пара была чудесная.

Черкасов: Все остальные версии, по-моему, не справедливы, и вы меня не убедили.

Мурасов: Я абсолютно никого не убеждаю, и не пытаюсь. Остановимся на следующем. Юрий Гагарин погибает, Георгий Береговой летит в космос, газеты трубят о нем, как о лучшем летчике и космонавте, но стыковка не совершена. Об этом я узнаю гораздо позднее, после написания первой книги.

Черкасов: Он был хороший летчик.

Мурасов: Я не отрицаю. Георгий Береговой вместо двух лет учился в Звездном один год, так решил шеф космоса генерал-полковник Николай Каманин (На самом деле Георгий Тимофеевич Береговой был зачислен в отряд космонавтов в 1964 году – С.Ч.).

Черкасов: Это, может быть, правильно.

Мурасов: Все не так важно, главное, какой итог получился. Если бы стыковка корабля, пилотируемого полковником Георгием Береговым, произошла, в этом случае сокращенная учеба оправдалась. Но этого не

произошло. Юрий Гагарин сказал Георгию Береговому: «Пока я жив, ты все равно в космос не полетишь».

Черкасов: Откуда вы все знаете?

Мурасов: Я же танкист (? – С.Ч.). Георгий Береговой ходил жаловаться к комиссару Военно-воздушных сил генерал-полковнику Ивану Морозу, шефу космоса генерал полковнику Николаю Каманину. Обстановка осложняется. Георгий Береговой слетал, генерал-майора Николая Кузнецова надо снимать, так как у него не сложились отношения с генерал-полковником Николаем Каманиным.

Черкасов: Если честно говорить, то Кузнецова поставил Каманин.

Мурасов: Да, после генерал-майора Михаила Одинцова, дважды Героя Советского Союза.

Черкасов: В последнее время у них отношения стали натянутыми, Каманин не давал летать Кузнецову...

Мурасов: Генерал-полковник Николай Каманин тоже липовый герой, получил Звезду за освоение Арктики, но самолет свой разбил... На Павле Беляеве немного остановимся?

Черкасов: Давайте.

Мурасов: Они планируют снять Николая Кузнецова, естественно, сразу вопрос: кто кандидат? Кого планируют? Николая Кузнецова снимают, отправляют на пенсию или переводят на новое место службы?

Черкасов: Я не знаю, уже ушел оттуда. Надо вернуться раньше, когда здесь служил Одинцов...

Мурасов: Я взял у Михаила Одинцова интервью.

Черкасов: Знаете, это был сильнейший мужик, его поставили, чтобы навести порядок, потому что начались аварии на машинах... Он был спортивного сложения и, по-видимому, готовил себя к полету... Какие есть основания для ваших предположений?

Мурасов: Вам требуются подтверждения на бумаге с печатью?

(Мария, жена Черкасова, сидевшая рядом и слушавшая наш диалог, рассмеялась).

Тайна гибели Юрия Гагарина

Черкасов: Мне не нужна бумага, но насколько это правда? Объективно.

Мурасов: Мы находимся с вами в разных возрастных категориях, отсюда различное восприятие событий, да и таких, как я, возможно, единицы.

Жена Черкасова Мария: Правильно.

Черкасов: Может быть, но когда я читаю книги о Гагарине, и пишут люди далекие от космоса, это меня настораживает. Сразу бросается в глаза.

Мурасов: Но тогда почему молчат космонавты? Объединились бы трое-пятеро и продвинулись в разгадке гибели Юрия Гагарина в десять раз быстрее. Из этого следует, или не готовы психологически, или согласны, что в катастрофе виноваты летчики.

Черкасов: Понятно. Но они близки были к этим событиям, что еще вас интересует?

Мурасов: Мы плавно перешли к генералу Михаилу Одинцову, хотелось бы этот период в космонавтике вспомнить.

Черкасов: Он был очень авторитетный, строгий, издавал приказы по нарушениям космонавтами режима подготовки...

Мурасов: Еще немного поговорим о Павле Беляеве?

Черкасов: Хорошо.

Мурасов: Между Николаем Кузнецовым и Николаем Каманиным натянутые отношения. Георгий Береговой слетал в космос, стал дважды Героем Советского Союза. Требуется кандидатура на место начальника Центра подготовки космонавтов. Кандидатура, вероятно, уже лежит под бархатным покрывалом.

Черкасов: Да.

Мурасов: Неплохая кандидатура Георгий Береговой, в это самое время Николай Каманин с Николаем Кузнецовым расправляется. Расскажите, что произошло потом.

Черкасов: Я в это время уходил.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Мурасов: Позвольте, тогда я вам расскажу.

Черкасов: Но кое-что я могу рассказать. Назначают Берегового.

Мурасов: Подождите, Николая Кузнецова переводят?

Черкасов: Нет, его снимают.

Мурасов: Снимают, уходит в отставку, куда?

Черкасов: На пенсию, он ведь уже в возрасте. Назначают Берегового, Кузнецов едет в ЦК, авторитет у него солидный, герой, летчик первого класса. Кузнецова восстанавливают в должности. Затем в ЦК едет Береговой, его назначают, а Кузнецова отправляют на пенсию. Длилось все это два или три дня - я точно не помню.

Жена Черкасова Мария: Кузнецов устраивается работать в Подлипках, на гражданке.

Мурасов: Смотрите, что получается, 10-го января 1970-го года на операционном столе умирает Павел Беляев. Вот что еще интересно. Николая Кузнецова восстанавливают в должности, и в 1971 году увольняют космического шефа генерал-полковника Николая Каманина.

Жена Черкасова Мария: Нет, нет.

Мурасов: По моим данным, генерал-майора Николая Кузнецова уволили из армии в 1972 году, и назначили полковника Георгия Берегового».

И так далее, и так далее. Постоянные перескоки от события к событию, непонятные с точки зрения логики обобщения... Поэтому вряд ли можно всерьез рассматривать «расследования» Бориса Мурасова.

Подполковник в отставке Владимир Ильич Ткаченко долгое время работал в Центре подготовки космонавтов, являлся ведущим инженером того самого «серегинского» специального авиаполка. В одном из интервью он рассказывал о результатах расследования гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина:

«Началось расследование причин катастрофы. И обнаружили факты, которые не только ничего не

объяснили, но и выпадали за пределы логики. Сначала всё было ясно: лётчики не воспользовались катапультами. Машина пилотировалась до последней секунды. Штурвал находился в положении 15 градусов на выход из пикирования. С большой вероятностью это означало, что управлял самолётом Серёгин. Будучи очень опытным пилотом, он знал то, чего не мог знать Гагарин: МиГ-15 становится неустойчивым на выходе из пикирования круче 15 градусов.

А дальше загадка: турбина в момент падения давала 11000 оборотов в минуту. Следовательно, самолёт падал на полном газу! Скорость в момент удара о землю была около 900 км/час! И медицинское заключение: в печени погибших не обнаружен специфический «гормон страха». Это доказывало, что всё происшедшее было полной неожиданностью для лётчиков и они не видели смерти! Или были без сознания, что противоречит выводам технической экспертизы. Или...

За много лет никто так и не смог придумать даже самой безумной версии причины катастрофы. Проанализировано было всё: от «воздушного хулиганства» до встречи с НЛО. Первую версию я исключаю совершенно. Прослужив с Серёгиным столько лет, ручаюсь его приверженности воинской дисциплине и чувствам высочайшей ответственности. Со стороны техники также отказов не было. Это точно...» [5.12].

По состоянию на сегодняшний день наиболее полный перечень версий гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина приводится в книге Эдуарда Шершера «Тайна гибели Гагарина. Почему падают самолеты». Кроме того, автор обращает внимание на некоторые «странности» при расследовании катастрофы 27 марта 1968 года Правительственной комиссией:

«Непонятна также ситуация с оператором проводки самолета. Имелась запись радиолокационной проводки самолета до конца полета, по времени как минимум на 2 минуты дольше, чем указано в выводах комиссии. Тем не

Тайна гибели Юрия Гагарина

менее, в дальнейшем эту запись объявили проводкой другого самолета, а систему фотографирования экрана локатора, применяемую в то время, — неработающей. Почему? Как утверждают некоторые специалисты, на локаторе и визуально было видно, что после последнего доклада Гагарина самолет полетел в сторону, противоположную от аэродрома и, выполняя произвольные фигуры, столкнулся с землей. При этом отметка самолета на экране локатора пропала только в 10 час 44 мин, т.е. через 14 минут после доклада! Но впоследствии стали говорить о том, что ни локатор, ни система фотографирования экрана не работали...

Не меньший интерес представляет упоминаемый некоторыми авторами факт, что оператора по приказу заместителя Главкома ВВС генерал-полковника П.Кутахова сразу куда-то «убрали».

Генерал Н.Каманин, которого трудно обвинить в необъективности, в своей книге приводит очень важные данные, которые, вполне вероятно, являются ключом к разгадке тайны этой катастрофы. Он утверждает, что «в момент прекращения связи самолет находился в 30 км от аэродрома и летел к нему, а упал в 64 км от аэродрома и курсом на юго-запад». Откуда такие данные у генерала? Кроме как с проводки самолета их взять неоткуда (тут позволим себе не согласиться с замечаниями Эдуарда Шершера: генерал Николай Каманин лично вылетел в район падения самолета уже вечером 27 марта 1968 года и без изучения проводки самолета знал расстояние от места катастрофы до аэродрома – С.Ч.).

Летчик-космонавт СССР, генерал-лейтенант Г.Береговой, Дважды Герой Советского Союза, первым обратил внимание на несоответствие «официального» расположения зон пилотирования в районе катастрофы с реальной схемой зон и требованиями безопасности полетов.

Действительно, согласно многим исследователям получается, что зона №20 есть, но где она - толком никто не знает. И никому это не интересно. Почему - понятно.

Если место падения располагается в пределах этой зоны, ее границы легко разрешается нанести на любую схему. И тогда, действительно, можно предположить любую внезапную причину, по которой самолет вдруг потерял управление... А если место падения самолета расположено за пределами зоны №20? Да еще и в сторону, противоположную аэродрому, куда самолету лететь никак не меньше 3 минут? Тогда, чтобы уложиться в заданное время - 1 минута +_ 20 сек, видятся два варианта - или «передвинуть» на карте населенные пункты, или не наносить на нее границы зоны. Чтобы просто запутать дело.

Передвинуть на другое место деревню Новоселово, конечно, непросто. Куда проще переместить границы зоны или просто их не указывать - так, чтобы никто не мог сопоставить их с местом падения или усомниться, что самолет упал в строго «заданном» месте. Сказано - сделано. Результат легко увидеть на схеме профессора С.Белоцерковского, где вообще понять расположение зон весьма затруднительно. Между тем, имеется достоверное свидетельство генерала Г.Берегового о том, что деревня Новоселово, вблизи которой упал самолет, не входила в зону №20, отведенную экипажу для пилотирования.

Более того, Г.Береговой прямо указывает, что в схеме, используемой С.Белоцерковским, допущена существенная неточность в расположении зон пилотирования. Так, согласно Г.Береговому, в схеме, вероятно, взятой С.Белоцерковским из материалов комиссии, зоны №№ 20 и 21 расположены рядом и вытянуты в направлении от аэродрома, при этом зона №20 захватывает место падения самолета. Однако Г.Береговой приводит совсем другую схему, где зоны расположены в направлении от аэродрома - одна за другой. И что самое интересное, место падения самолета расположено приблизительно между зонами, т.е. явно за границей зоны №20. Кроме того, Г.Береговой отмечает явное несоответствие схемы С.Белоцерковского с принципами организации полетов в указанных зонах.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Так, в зонах №№ 20 и 21 в злополучный день практически одновременно выполнялось пилотирование самолетов с позывными 625 и 614. Если допустить расположение зон согласно С.Белоцерковскому, то самолет с позывным 625 после окончания задания при выполнении штатного маневра с левым разворотом на 320 градусов на курс аэродрома был вынужден неминуемо пересечь границы зоны №21. Что могло вызвать опасное сближение с самолетом, находящимся в соседней зоне №21. А потому такая схема расположения зон не могла иметь места в действительности, поскольку она противоречит принципам безопасности полетов. Кроме того, даже на «официальной» схеме хорошо видно направление полета самолета 614, что входит в полное противоречие с этой схемой, но полностью подтверждает схему Г.Берегового» [5.13].

Существующие версии гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина Эдуард Шершер разбивает на три группы в зависимости от их категории – «самолет», «окружающая среда» и «экипаж». И уже по этим категориям делается анализ всех версий, а потом и соответствующие выводы:

«Итак, «самолет». Остается лишь подтвердить заключение (Правительственной – С.Ч.) комиссии, согласно которому все системы самолета в полете были работоспособны, а разрушения явились следствием удара о землю. Единственный найденный дефект - в системе вентиляции кабины, о котором говорилось выше, вероятно, имел место, но не мог оказать существенного влияния на работоспособность экипажа.

Теперь о категории «среда». Ни одна из выдвигавшихся версий о воздействии на самолет среды (столкновение с птицей, шаром-зондом, воздействие на самолет грозового разряда, попадание в спутную струю другого самолета, уфологическая версия, наконец, версия о возможной диверсии и др.), не подтверждается известными фактами.

Совершенно иначе выглядит третья категория – «экипаж», или, как сейчас принято называть, «человеческий фактор». Очевидно, сюда входит подготовленность экипажа, оценка его действий, а также организация полетов, за которые вся ответственность по обеспечению безопасности возлагается на командира полка (в данном случае – на полковника В.С.Серегина).

Эдуард Шершер задается вопросом: почему самолет МИГ-15УТИ после досрочного (чуть больше четырех минут вместо запланированных двадцати) выполнения летного упражнения летел не в сторону аэродрома, а от него? Может быть, как предполагают авторы других версий, экипаж потерял ориентацию в пространстве? Но в случае потери пространственной ориентировки у летчиков неминусом должно было появиться чувство неуверенности и боязни за благополучный исход полета. Однако в анализах крови останков летчиков не было обнаружено адреналина. Это свидетельствует об отсутствии у Юрия Гагарина и Владимира Серегина чувства страха, по крайней мере, за 2-3 секунды до катастрофы. Поэтому Эдуард Шершер предполагает, что, прервав выполнение летного задания на пятой минуте полета, экипаж МИГ-15УТИ сознательно стал уходить от аэродрома, занимаясь произвольным пилотажем, включая и пикирование самолета. Образно говоря, Гагарин и Серегин решили в своем последнем полете просто «полихачить» в воздухе.

Эдуард Шершер приходит к следующему заключению:

«...Летное происшествие самолета МиГ-15УТИ №612739 борт.№18, имевшее место 27 марта 1968г, произошло по вине командира полка, члена экипажа (инструктора) полковника В.С.Серегина, так как он допустил следующие грубые нарушения:

- 1) санкционировал взлет самолета с подвесными топливными баками, в то время как пилотаж при выполнении упражнения №2 должен выполняться без

подвесных баков, что является грубым нарушением КБП ИА-67;

2) санкционировал взлет самолета через 1 минуту после посадки самолета-разведчика погоды, в результате чего экипаж не имел информации о метеообстановке в районе аэродрома, в то время как состояние погоды должно докладываться всему летному составу перед началом полетов в соответствии с плановой таблицей данного летного дня (согласно НПП — за 1 час до вылета);

3) проигнорировал тот факт, что в зоне пилотирования не была проведена воздушная разведка по определению нижней границы облачности (без этой информации НПП запрещает производство полетов);

4) знал, но проигнорировал тот факт, что упражнение №2 КБП ИА-67 (простой пилотаж) должно выполняться в простых метеоусловиях, в то время как метеоусловия были сложными (сплошная многослойная облачность);

5) знал, но проигнорировал тот факт, что в этот летный день не работал наземный радиовысотомер, в связи с чем руководитель полетов не имел возможности контролировать высоту полета самолетов и, таким образом, вмешаться, если бы имело место отступление от полетного задания;

6) будучи в этом полете инструктором, санкционировал неполное выполнение полетного задания, поскольку выполнить упражнение №2 за 4 мин 20 сек (согласно докладу Ю.Гагарина об окончании выполнения упражнения) вместо отведенных на него 20 мин невозможно;

7) несмотря на доклад о завершении полетного задания санкционировал полет в сторону, противоположную аэродрому, что подтверждается данными о том, что в момент доклада об окончании выполнения упражнения самолет находился в зоне 20, летел в направлении аэродрома и находился от него на расстоянии 30 км, а упал вблизи д.Новоселово на

расстоянии 64 км от аэродрома далеко за границами указанной зоны;

8) санкционировал выполнение или сам непосредственно выполнял пилотаж (бреющий полет, горки и пикирования), не входивший в полетное задание, после доклада о завершении упражнения, что подтверждается показаниями очевидцев;

9) допустил несвоевременный выход из пикирования при выполнении пилотажа, не входившего в полетное задание.

Помимо указанных выше наиболее грубых нарушений, были допущены и другие нарушения, в том числе:

10) в день проведения полетов не выдерживалась плановая таблица полетов;

11) самолет перед вылетом не был проверен надлежащим образом, в результате чего кран вентиляции кабины был открытым и оставался в таком положении на протяжении всего полета;

12) на самолете не был заряжен бароспидограф (по другим данным он отсутствовал);

13) при выполнении полетов на аэродроме не была задействована система фотографирования экрана локатора;

14) инструктор (В.Серегин) не имел оформленного допуска к инструкторской работе;

15) инструктор не был подготовлен к действиям при сваливании самолета, особенно, в условиях недостаточной видимости - тренировки в полетах на такие режимы не были зафиксированы в летной книжке;

16) в докладе о выполнении задания экипаж не сообщил о причине преждевременного прекращения задания, а руководитель полетов не запросил разъяснения.

Все указанные нарушения, как в наземной подготовке, так и в летной практике, в совокупности и привели к этому летному происшествию.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Таким образом, есть все основания сформулировать следующие выводы о причине катастрофы самолета МиГ-15УТИ №612739 борт.№18, имевшей место 27 марта 1968 года так:

«Вероятной причиной катастрофы является столкновение самолета с землей в результате несвоевременного выхода из пикирования при выполнении фигур высшего пилотажа, не указанных в полетном задании. Катастрофе способствовали сложная метеообстановка (сплошная многослойная облачность с нижней кромкой на высоте порядка 600 м), многочисленные нарушения НПП, в том числе, выполнение пилотажа с подвесными баками».

С мнением Эдуарда Шершера о роли Владимира Серегина в катастрофе самолета МИГ-15УТИ 27 марта 1968 года категорически не согласен профессор Сергей Белоцерковский. В своей книге «Гибель Гагарина: факты и домыслы» он пишет:

«Владимир Сергеевич Серегин был ведущим летчиком-испытателем самолета МИГ-15УТИ. В 1964 г. Серегину присвоена квалификация военного летчика 1 класса, которую он дважды подтвердил: в 1966 г. и 1967 гг. С 1967 г. Серегин носит еще одно высокое звание — летчика-испытателя 1 класса.

С 1963 г. руководил летной подготовкой космонавтов. Весь первый отряд космонавтов может считать себя его учениками в данной области.

Сказанное дополним цифрами о его инструкторском налете. В этом качестве к полетам на МИГ-15УТИ он был допущен еще 15 января 1963 г. Приобрел систематическую практику таких полетов (1963 г. - 68 ч, 1964 - 50 ч, 1965 - 32 ч 1966 - 13 ч, 1967 - 15 ч, 1968 - 3 ч). Последний раз с аналогичным заданием летал 19 марта 1968 г. В январе 1968 г. выполнил контрольный полет в сложных метеоусловиях. Летных происшествий не имел» [5.2].

У писателя и популяризатора космонавтики Антона Первушина своя версия катастрофы МиГ-15УТИ 27 марта 1968 года:

«...Пока материалы (Правительственной комиссии – С.Ч.) не рассекречены, мы должны в своих оценках исходить из принципа Оккама, то есть оценивать как менее достоверные более сложные версии с введением в обсуждение множества новых факторов (потеря сознания летчиками, разрушение остекления кабины в полете, ложные показания приборов, отсутствие РУД на месте инструктора и т.п.). При этом мы увидим, что наиболее достоверной выглядит самая простая версия — влияние «генеральского эффекта».

Под «генеральским эффектом» понимают возникновение нештатных ситуаций при осуществлении различных демонстрационных мероприятий («показух»): аварии в присутствии «высоких» комиссий возникают потому, что желание выглядеть выгодно в глазах начальства часто перевешивают требования инструкций.

«Генеральский эффект» в случае Ю.А.Гагарина «запустили» генерал-лейтенант Н.П.Каманин и генерал-майор Н.Ф.Кузнецов, которые решили, что перед началом самостоятельных полетов Ю.А.Гагарин должен еще раз, вне плана, слетать на учебном истребителе в компании с В.С.Серегиним. Они не учли два момента. Первый момент — внеплановый полет будет проводиться на первом попавшемся самолете; второй момент — В.С.Серегин не летал с Гагариным как инструктор и не знает реального уровня его подготовки. Больше того, многие очевидцы утверждали, что, получив приказ о вылете с Ю.А.Гагариным, В.С.Серегин был очень расстроен и плохо скрывал негативный настрой.

Вероятно, если учесть «генеральский эффект», события развивались следующим образом. Прилетев в пилотажную зону, Ю.А.Гагарин выполнил часть упражнений, но погода начала меняться, и В.С.Серегин дал команду на возвращение. В этот момент ему стоило взять управление на себя, но он был очень сердит на

Тайна гибели Юрия Гагарина

ситуацию и, видимо, полагал, что Ю.А.Гагарин достаточно подготовлен для полетов в низкой облачности. На высоте 3900 метров Ю.А.Гагарин вошел с поворотом и снижением в облака, после чего потерял пространственную ориентировку. Чтобы обрести ее, Ю.А.Гагарин решил нырнуть под облака и еще опустил нос, случайно выйдя на закритический режим. Нижняя кромка облаков оказалась слишком низко (около 450 метров), и когда летчики, наконец, увидели землю, у них не осталось времени на выведение самолета с траектории быстрого снижения.

Таким образом, авиакатастрофу 27 марта 1968 года можно объяснить сочетанием психологических факторов без привлечения технических».

Количество версий можно множить, наверное, почти бесконечно. Главный вопрос в том, насколько эти версии близки к истине. Правда, некоторые вещи в исторической ретроспективе выглядят настолько очевидными, что порой удивляешься, почему еще никто на их основе не предложил очередную сногсшибательную «версию».

6. «Отцы и дети»

Одну из таких версий можно было бы смело назвать «отцы и дети». Касается эта версия вполне очевидной проблемы взаимоотношений руководства Вооруженных сил СССР (так называемого генералитета) и новоиспеченных молодых космонавтов. А взаимные отношения эти были ох как не просты. Судите сами.

Тогдашнее руководство военного ведомства Советского Союза, начиная практически от самих истоков советской космонавтики, относилось к космическим устремлениям С.П.Королева и его соратников весьма прагматично. Все, что касалось военных программ – спутники-разведчики, боевые космические станции, истребители спутников и т.п. – однозначно и практически безоговорочно поддерживалось. А вот все, что касалось «мирного космоса» - воспринималось в лучшем случае со скептическими и ироническими улыбками и одобрялось под большим скрипом и фактически только под давлением высшего советского и партийного руководства (хотя при ближайшем рассмотрении и этот «мирный космос» на деле оказывался весьма и весьма применим в военных целях. Правда, среди военных было и свое «космическое лобби» - круг военных организаций и институтов, так или иначе непосредственно связанных с темой космоса и его практическим освоением.

Скептическое и отчасти негативное отношение руководства Министерства обороны СССР во главе с маршалом Родионом Яковлевичем Малиновским ко многим космическим программам хорошо прослеживается при прочтении и анализе дневников генерал-полковника Николая Петровича Каманина «Скрытый космос»:

Тайна гибели Юрия Гагарина

«5 мая (1961 года – С.Ч.).

Члены Военного Совета ВВС и Р.Я.Малиновский (министр обороны СССР в то время – С.Ч.) с женой и дочерью с 18:00 до 24:00 были в ЦПК (Центре подготовки космонавтов – С.Ч.) на встрече с космонавтами и их женами. Встреча прошла хорошо, но наши попытки «раскачать» министра не дали заметных результатов. Он дважды и довольно длинно выступал, но когда космонавты пытались ставить перед ним конкретные вопросы по военному освоению космоса, он отделивался шутками и туманными рассуждениями. Пока что Малиновский не понимает военного значения космоса и не хочет что-либо предпринять для наращивания успехов в этом деле.

6 февраля (1962 года – С.Ч.).

Министром обороны создана комиссия под руководством генерала армии Лучинского с целью рассмотреть, что еще можно «отрезать» от ВВС в пользу ракетных войск. Вредная директива министра о распределении функций в освоении космоса уже начинает портить дело. Если и дальше так пойдет, и в правительстве не будет создан специальный орган по руководству космонавтикой, то в 1962-1963 годах Америка нас обгонит. Надо признать, что сейчас мы лидируем только формально, а по сути - уже отстаем: 120 запусков спутников в Америке и 20 - у нас. США непрерывно готовят и испытывают все новую и новую технику, непрерывно получают мощный поток информации из космоса, а мы пока лишь «пульсируем»; слишком велики перерывы между полетами. В том, что мы отстаем от США в космосе, мир сможет убедиться в 1963 году, но убедить в этом наших руководителей почти невозможно.

23 августа (1962 года – С.Ч.).

Королев, Смирнов и Келдыш согласились с точкой зрения ВВС о необходимости построить еще несколько кораблей «Восток». Главный наш противник в этом деле - министр обороны маршал Малиновский. Переубедить его

- дело трудное. Перед вылетом из Москвы я узнал, что маршал Гречко (первый заместитель министра обороны СССР с 1960 года – С.Ч.) вернул наш заказ на строительство десяти «Востоков» с резолюцией «Отложить». Оба маршала тормозят развитие космонавтики, они уверены в своей правоте. Их высокие воинские звания и военная бюрократия мешают близкому общению с ними и лишают нас возможности воздействовать на них. Руднев, Смирнов, Келдыш и Королев лучше понимают военное значение космоса, чем наши самые высокие военные руководители. Обидно за них.

22 марта (1964 года – С.Ч.)

Вот глупейшая «позиция» руководства Министерства обороны. «Пехота» даже в атомный и космический век остается пехотой и дальше поля боя свое «крыло» поднять просто неспособна. Я зол не на наших замечательных пехотинцев, а на их ограниченных руководителей, которым, к сожалению, подчинена авиация и космонавтика. Уже более двух лет мы пытаемся убедить министра в необходимости снять путы с космонавтики, но все наши усилия разбиваются о тупое равнодушие Малиновского. В одном мы нашли поддержку министра - он в «телячьем» восторге от космических игрушек (модели ракет с объемными портретами космонавтов). Малиновский специально звонил Вершинину и просил заказать как можно больше таких игрушек и рекомендовал наладить массовый их выпуск. Вывод: министр обороны категорически против заказа космических кораблей «Восток» и всей душой поддерживает массовое производство космических игрушек.

18 февраля (1967 года – С.Ч.).

Руденко рассказал мне сегодня о его встрече с маршалом Гречко по вопросу создания службы поиска лунных кораблей и спасения космонавтов. Гречко остался за Малиновского и продолжает его линию в космосе, то есть отказывается не только от

инициативного решения проблем космических исследований, но и не выполняет постановления партии и правительства. Узнав, что на создание службы поиска требуется 9000 человек и 25-30 миллионов рублей, Гречко заявил: «Ни численности, ни денег не дам - делайте, что хотите, но в правительство я обращаться не буду... Я против полетов на Луну...» Это заявляет Маршал Советского Союза, министр обороны (тогда еще заместитель министра обороны СССР – С.Ч.). Дальше собственного узкопехотного носа Малиновский, Гречко и Захаров не хотят ничего видеть. Вот при таком отношении их к космосу нам и приходится пробивать препятствия и находить решения самых интересных проблем современности. Маршалу Гречко, наверное, и в голову не приходит, что космонавтика - это в первую очередь бурное развитие техники и науки, которое положительно скажется на всех аспектах существования человечества и кроме того может резко поднять обороноспособность страны» [6.1].

Вот эта недооценка многими в советском военном руководстве важности пилотируемой космонавтики перекинулась и на его отношение к молодым космонавтам. Еще с самого начала формирования отряда космонавтов эти отношения оказались очень и очень непростыми.

Что получалось? С одной стороны мы имеем заслуженных ветеранов вооруженных сил, генералов и маршалов, за плечами которых годы беспорочной службы, участие во Второй мировой войне, а у некоторых – еще и в гражданской и даже Первой мировой. С другой стороны – космонавтов в возрасте примерно от 30 до 45 лет, Героев Советского Союза, буквально за пять лет «пробежавших» карьерные ступеньки от старших лейтенантов до полковников.

Мысленно перенесемся в 60-е годы двадцатого века. Представьте, что первые приезжают с визитом в некий город Н. Кто и насколько торжественно встречает генерал-майоров, генерал-лейтенантов и генерал-

полковников? Да, встречают, вежливо, внимательно, но очень скромно. Иное дело – именитый Маршал Советского Союза. Например, Рокоссовский, Василевский, Малиновский. Тут уже встреча рангом выше, но тоже, в общем-то, ничего особенного. А если в город Н. приезжает космонавт? Вот тут уже совсем другой коленкор. Город Н. просто сходит с ума. Залы заполнены желающими увидеть и послушать советских покорителей Вселенной. На предприятиях устраивают митинги, на которые народ валит толпами – по той же причине. Первые секретари обкомов и крайкомов, председатели краевых и областных Советов, руководители союзных и автономных республик почитают за честь устроить банкет в честь высокого гостя. Да что там внутри страны! А за рубежом что творится! Королевы и принцы, президенты и премьер-министры едва в очередь не выстраиваются, чтобы пожать руку или сфотографироваться рядом с пилотом «Востока» или «Восхода». И везде – и в стране, и за рубежом, - почет, уважение, улыбки и цветы. И все это не формально, а вполне искренне и от души! Генерал Николай Каманин в этой связи отмечал в своем дневнике:

«...Наш Гагарин одним своим появлением утоляет жажду многотысячных иноплеменных толп, и это всеми воспринимается как что-то вполне естественное. Пройдут века, человечество прочно обживет околосолнечное пространство, и на всех планетах, где будет человек, никогда не забудется имя Юрия Гагарина - первооткрывателя космоса и первого гражданина Вселенной. Это пишу я, хотя мне лучше других известно, что Гагарин - это только счастливая случайность, на его месте мог быть и другой» [6.2].

Ну, как тут не обидеться генерал-лейтенанту, который всю войну прошел – от Бреста и до Берлина? Кому всемирная слава и всенародная известность? Кого каждый мальчишка в самой глубокой глубинке знает в лицо? Кому девушки пишут письма о любви и присылают свои стихи? Вчерашним лейтенантам и старшим

лейтенантам, которые теперь щеголяют в кителях с полковничьими звездочками на погонах! А за что? За то, что сутки-трое-пятеро «отсидели» в шарообразной «хреновине» на высоте 300-450 километров? За то, что попили, поели и поспали в невесомости? А этот вот, который Самый Первый, вообще за 108 минут стал не только всемирным героем, слава о котором действительно будет жить всегда, – да, да, именно всегда, сотни, тысячи и десятки тысяч лет, пока существует человеческая цивилизация! – но и вообще сделался Лицом Страны! Как пишут зарубежные газеты, «Постоянным Представителем Советского Союза во всем мире»!

Да, космический полет – дело новое и крайне опасное. Да приходится перетерпеть и перегрузки, и перепады давлений, и скачки температуры, и жизнью своей порой рисковать. Но ведь и мы тоже рисковали – там, на фронтах, под пулями и снарядами! И не день-два, а месяцы и годы!

Да и сами космонавты ведут себя не всегда достойно. Вот и генерал Николай Каманин уже в конце 1962 года с тревогой отмечал:

«Ребята (т.е. космонавты – С.Ч.), конечно, обидятся на меня, но пора их всех крепче прибирать к рукам. Это очень трудная, щекотливая и, я бы сказал, малоприятная задача. Высшие руководители страны носятся с ними как с «писаной торбой» и как из рога изобилия сыплют им всяческие похвалы, звания и приглашения; а Каманин должен держать их в узде и быть готовым отвечать за то, что они перепьются на правительственном приеме и в хмельном угаре наговорят или наделают что-нибудь несуразное. Я должен объявлять космонавтам выговоры, задерживать присвоение званий и делать массу других неприятных для них вещей. Вместо того чтобы все свое время отдавать делу, приходится заниматься глупостями и «сверху» и «снизу» [6.2].

И еще одна запись из дневника генерала Николая Каманина:

«16 ноября (1963 года – С.Ч.) Космонавты немного избалованы чрезмерным вниманием к ним. Иногда они склонны думать, что им позволено почти все, - и в то же время они наши подчиненные, которым нередко требуется хороший совет, своевременное замечание, а иногда и приказ. Но они не рядовые офицеры, к ним нужен особый подход, с ними нужно советоваться. Приказывать им и наказывать их нужно так, чтобы они сами осознавали необходимость приказа или наказания» [6.2].

Обидно некоторым генералам и маршалам. Тоже очень хочется почета и славы – всенародных, искренних, безграничных. Чтобы как у этих молодых космонавтов с полковничьими погонами на плечах, не меньше.

Раздражаются генералы и маршалы. Иногда до такой степени, что, пользуясь своим высоким званием и служебным положением, откровенно срывают злость на молодых космонавтах. По любому пустяковому поводу. Генерал Николай Каманин вспоминал:

«25 января (1963 года – С.Ч.).

Центр подготовки космонавтов праздновал сегодня трехлетие своего существования (приказ о формировании ЦПК вышел 11 января 1960 года).

На празднике был и маршал Руденко. Выступить и поблагодарить коллектив Центра от имени командования ВВС он отказался (и это, пожалуй, благо), но очередную глупость все-таки «отмочил». Когда за 10-15 минут до начала вечера человек 20 генералов и офицеров собрались в комнате президиума, маршал заметил, что Гагарин и Титов пришли не в казенных форменных ушанках, а в шапках из серого каракуля. Руденко не придумал ничего лучшего, как поставить Карпова и Гагарина по стойке «смирно» (а сам сидел) и при всех учинить им разнос за «недисциплинированность». Гагарин выслушал упреки начальства внешне спокойно и заявил, что им сшили зимнее обмундирование в военном пошивочном комбинате и что там знают уставные требования по форме одежды лучше всех нас. Маршал

упрямо настаивал на своем и требовал дисциплинированности. Я сидел и краснел за маршала; его выходка и по форме, и по существу была просто глупой. В пункте 35 приказа МО № 70 записано: «Офицерам разрешается носить шапку-ушанку из серого каракуля при повседневной форме одежды вне строя». Карпов и Гагарин чувствовали всю неправоту и бестактность Руденко, но не хотели при всех «сажать его в лужу».

В том же 1963 году разразился серьезный конфликт между космонавтами и только что назначенным начальником Центра подготовки космонавтов генералом Михаилом Петровичем Одинцовым. Михаил Одинцов – летчик-ас, фронтовик, дважды Герой Советского Союза, в 1963 году ему было всего сорок два года.

24 ноября 1962 года Николай Каманин отметил в своем дневнике:

«Только что говорил с Хабаровском. Там первым заместителем командующего воздушной армией работает генерал Одинцов (дважды Герой, в 1942 году он служил командиром эскадрильи в дивизии, которой я командовал на Калининском фронте в Андреаполе). Пригласил Одинцова на должность начальника Центра подготовки космонавтов. Одинцов, не задумываясь, согласился, хотя я его предупредил, что оклад здесь будет меньше получаемого им на 50 рублей (получает 330, а здесь 280 рублей)».

Кому командовать молодыми космонавтами, как не молодому, не избалованному столичным лоском и порядками генералу? Разница между ним и советскими покорителями космоса пустяковая – 10-15 лет.

«8 декабря 1962 года.

Вчера и сегодня беседовал с генерал-майором авиации Одинцовым Михаилом Петровичем и представлял его маршалу Руденко и Главкому, как кандидата на должность начальника Центра подготовки космонавтов. Одинцов - дважды Герой Советского Союза,

первый заместитель командующего Воздушной армией в Хабаровске. Я знаю его с лейтенантов, в 1942 году он служил в моей дивизии. Руденко и Вершинин согласились с кандидатурой Одинцова и приказали генералу Гудкову оформить его перевод, но Гудков и Миронов (из ЦК) против назначения Одинцова на новую должность из-за короткого срока его службы в Хабаровске, они могут сорвать этот перевод.

Новому начальнику ЦПК будет трудно заменить Карпова. Карпов создавал Центр, подбирал и сколачивал коллектив, готовил первых космонавтов. В Центре его все уважают и любят. Но дальнейшие перспективы развития пилотируемых космических полетов, создание орбитальных и воздушно-космических самолетов требуют резкого увеличения объема летной подготовки космонавтов, что вызывает необходимость иметь во главе Центра опытного организатора летной работы.

9 января 1963 года.

Вершинин передал мне по телефону, что ему позвонил Гречко и сообщил об утверждении генерала Одинцова начальником Центра подготовки космонавтов.

15 января 1963 года.

Говорил по телефону с Одинцовым, сообщил ему о решении ЦК КПСС и о приказе министра обороны по назначению его на должность начальника Центра подготовки космонавтов ВВС. Этим же решением ЦК эта должность введена в номенклатуру ЦК. Обстановка в семье у Одинцова сейчас очень сложная: жена только что легла в больницу рожать. Я посоветовал Одинцову не торопиться с отъездом из Хабаровска до выяснения положения с женой. Он решил до конца января задержаться в Хабаровске и использовать это время на прохождение летной медицинской комиссии.

28 января 1963 года.

Представил маршалу Руденко и генерал-полковнику Миронову прибывшего из Хабаровска генерал-майора авиации М.П.Одинцова.

В 15 часов в ЦПК собрали весь офицерский состав. Я представил Одинцова как нового начальника Центра, объяснил необходимость этого назначения. От имени командования ВВС поблагодарил Карпова за его труды и выразил удовлетворение его согласием остаться в Центре и работать первым заместителем начальника ЦПК. Одинцов очень коротко доложил о себе: летает с 1938 года, закончил войну в должности заместителя командира полка, после окончания Военно-политической академии и Академии Генерального штаба командовал полком, затем дивизией, служил заместителем командующего 48-й Воздушной армии по боевой подготовке, в ЦПК прибыл с должности первого заместителя командующего Воздушной армией.

Мне показалось, что общее впечатление, произведенное первым появлением Одинцова, благоприятное. Будем надеяться, что Центр будет работать под новым руководством не хуже, а лучше. А вообще-то было немного грустно, больно и обидно за Карпова. В тысячу раз было бы правильней присвоить Карпову звание генерала, официально назначить его на должность первого заместителя ЦПК, а уже затем представлять коллективу Центра его нового начальника, но сделать это не удалось из-за близорукости и мелочности Генштаба и беззубости руководства ВВС».

Увы, надежды Николая Петровича Каманина не оправдались. Не прошло и месяца, как между новым начальником Центра подготовки космонавтов и его подчиненными пробежала черная кошка.

«19 февраля (1963 года – С.Ч.).

Сегодня был у меня Гагарин. Он и его друзья немного обижаются на Одинцова – «Он с нами еще не разговаривал». Они болезненно реагируют на попытки Одинцова установить в Центре более строгие порядки.

28 февраля (1963 года – С.Ч.).

Вчера я весь день провел в Центре, разбирался с «бунтом» космонавтов против мероприятий нового начальника Центра генерала Одинцова. Гагарину и всем

другим космонавтам не понравилось, что Одинцов пытается поставить их в более жесткие рамки (соблюдение распорядка дня и требований «Положения о космонавтах», наряд раз в два месяца). Гагарин и Беляев подготовили и провели 21 февраля партийное собрание отряда космонавтов с докладом Гагарина «Роль коммунистов в соблюдении режима труда и отдыха космонавтов». На собрание пригласили генерал-лейтенанта Клокова и полковника Бутенко из Академии Жуковского, а также всех слушателей-космонавтов. Хотя доклад и решение собрания были правильными по форме, но само его проведение было задумано как «бой» новому начальству. Выступления Поповича, Леонова, Воынова и других были по существу критикой мероприятий (приказов) Одинцова. Одинцов в своем выступлении указал на недопустимость такой критики, но и после его выступления Попович и Клоков поддержали критиканов, причем Клоков заявил: «Выступления правильные, я доложу о ходе собрания Главкому и Главному политическому управлению».

Из беседы с Одинцовым, Карповым, Новиковым, Матвеевым и другими мною установлено, что партсобрание готовилось с целью раскритиковать новое начальство и что с этой же целью на собрание были заранее и без согласования с руководством приглашены Клоков, Бутенко и слушатели-космонавты. Никерясов, Волков, да и Одинцов знали о настроениях космонавтов, и все же Одинцов разрешил проводить это собрание 21 февраля в рабочее время и даже «не заметил» присутствия всех слушателей-космонавтов.

Главный заводила всей этой кутерьмы - Гагарин. Его обидело официальное отношение к нему Одинцова: если Карпов (предыдущий начальник Центра подготовки космонавтов ВВС – С.Ч.) всегда советовался с Гагариным и часто уступал ему даже в принципиальных вопросах, то Одинцов решил держать в отношении с ним официальный тон.

2 марта (1963 года – С.Ч.).

Был у меня подполковник Беляев - космонавт, секретарь партийной организации отряда космонавтов. Мы с ним часа два беседовали о партсобрании, проведенном в отряде 21 февраля. Беляев сказал, что космонавты чувствуют себя неловко: собрание получилось не таким, как им хотелось. Он утверждал, что обдуманной подготовки «духа» собрания не было, но до собрания было много разговоров о проекте нового «Положения», распорядке дня, перегрузках в работе и учебе, и о том, что генерал Одинцов за месяц не нашел времени встретиться с космонавтами и выслушать их предложения.

Никерясов прислал протокол этого собрания. Из протокола мне стало ясно, что космонавты и слушатели-космонавты взбудоражены рядом неправильных мероприятий Одинцова, не удовлетворены его неудачным выступлением на собрании. Я часто встречался с космонавтами; каждый месяц не менее 3-5 раз бывал в Центре и только в феврале был один раз. За три года это первый серьезный конфликт между администрацией и космонавтами. По-видимому, в нем есть доля и моей вины: я слишком многое сразу доверил Одинцову, а он не сумел найти правильный путь к сердцам космонавтов и встал на путь сухих официальных отношений с ними. Маршал Руденко неправильно оценил сложившуюся обстановку. Он сказал: «Одинцова нужно поддержать, а Гагарину объявить выговор, провести закрытое партийное собрание отряда и указать критикам их место». Генерал Рытов придерживается другого мнения: «Критика правильная нужно подправить распорядок дня, разъяснить ситуацию с проектом «Положения о космонавтах», партийного собрания специально не проводить, а дать ответы на критические замечания космонавтов». Я целиком согласен с Рытовым и буду действовать в предложенном им направлении.

4 мая (1963 года – С.Ч.).

Тайна гибели Юрия Гагарина

Вчера около часа беседовал с Руденко о состоянии дисциплины летавших космонавтов «большой четверки». Руденко был очень недоволен, что Главком отменил его запрет о выезде Титова в Киев. «Начальство портит и развращает космонавтов, скоро они с нами - руководителями будут разговаривать так: «Я - Титов, а вы кто?» - эти сетования маршала мне понятны и имеют основания. Но что поделаешь, если мы вынуждены в угоду политике (армия - служанка политики!) сами раздувать славу космонавтов и оставлять в тени тех, кто обеспечивает все наши достижения в освоении космоса.

10 июля (1963 года – С.Ч.).

Вчера был в ЦПК. Беседовал с генералом Одинцовым и еще раз убедился в том, что его нужно убирать, и чем быстрее, тем лучше для дела. Несколько дней тому назад Одинцов объявил Гагарину строгий выговор в приказе за «пьянки на старте, панибратство с подчиненными и игнорирование указаний начальника Центра». Но пьянок на старте не было, а факт игнорирования указаний начальника выбран крайне неудачно. 22 июня, в день встречи Терешковой и Быковского, четверка героев получила пропуска на автомашины во Внуково. Одинцов эти пропуска отобрал, а ребятам приказал ехать в автобусе. Гагарин и другие пожаловались Главкому, и тот разрешил ехать вместе с ним на личных машинах. Одинцов, зная об этом разрешении Главкома, все же написал приказ со строгим выговором Гагарину. Приказ глупый, его придется отменить, что еще больше осложнит положение Одинцова.

17 июля (1963 года – С.Ч.).

Вчера Военный Совет ВВС единогласно решил: «Генерал Одинцов должности начальника Центра подготовки космонавтов не соответствует и его нужно как можно быстрее освободить от этой должности». Одинцов своим очень неудачным выступлением на Военном Совете облегчил мне мою задачу - доказать, что мы в нем ошиблись. Одинцов начал с того, что здесь присутствуют

Агальцов, Миронов, Полянин, Гудков - его бывшие начальники - и что он от них никогда не слышал о серьезных недостатках в его характере, поведении и работе. Затем он доложил, что у него и раньше были противоречия с подчиненными, но во всех случаях он был прав. Создавшееся в Центре положение он свел к своему конфликту с четверкой первых космонавтов: он пытается укрепить дисциплину, а они нарушают ее. Одинцов пытается заставить космонавтов работать, а они не хотят трудиться. Он - за энергичное освоение космоса, а Каманин и другие мешают ему, и тому подобное. В своем выступлении Одинцов очень неосмотрительно употреблял применительно к космонавтам такие выражения: «кушают, как верблюды», «стригут купоны», «присваивают чужой труд», «не пишут, а только подписывают», «работать не хотят», «занимаются тунеядством», «надо решить, какие у нас космонавты - разового или многоразового действия». Это только часть из тех выражений, которые почти ежедневно употреблялись Одинцовым. В отместку космонавты и специалисты Центра прозвали Одинцова «Огурцовым» - одним из персонажей популярной кинокомедии (режиссера Эльдара Рязанова «Карнавальная ночь» – С.Ч.).

Итак, конфликт между космонавтами и генералом Одинцовым закончился в пользу первых. Все космонавты будут рады увольнению Одинцова, но нам, руководителям, радоваться нечему. Это очень печально, что в роли начальника Центра подготовки космонавтов полгода был неумный, нетактичный, себялюбивый и злой человек. К сожалению, это и моя ошибка. Правда, я могу сослаться на его заслуги, знания, академическое образование и отличные аттестации, но все это малоутешительно. С первых же дней работы с Одинцовым я, почувствовав его ошибки и недостатки, пытался помогать ему, но все мои попытки ни к чему хорошему не привели. На Военном Совете Агальцов выступил за немедленное освобождение Одинцова от

должности. Миронов, Полынин и Гудков, заслушав Одинцова, меня, Руденко и Вершинина, согласились с этим предложением. Теперь Центру нужен новый начальник. Подобрать умного, толкового начальника для космонавтов - очень трудное дело, но сейчас этот вопрос надо решать быстро и безошибочно» [6.2].

Каманин не медлил с решением «кадрового вопроса»:

«22 июля (1963 года – С.Ч.).

Вместе с Гудковым и Руденко рассмотрели семь кандидатур на должность начальника ЦПК ВВС. Остановились на трех генералах: Астахов - заместитель командующего ВВС Южной группы войск, Сизов - командир бомбардировочной дивизии, Кузнецов - начальник Черниговского авиаучилища. Руденко считает наиболее подходящим - Астахова, я - Сизова, но у меня нет возражений и против Астахова.

27 июля (1963 года – С.Ч.).

Я посоветовался с Сергеем Павловичем (Королевым – С.Ч.) по новым кандидатурам на пост начальника Центра подготовки космонавтов. За последнее время я ознакомился с личными делами семи генералов, трое из них - Астахов, Кузнецов и Сизов неплохие кандидаты, но любого из них нужно минимум год вводить в курс дела и еще далеко не ясно, сумеют ли они вжиться в сложную обстановку Центра. У меня все больше крепнет мысль о назначении на эту должность Гагарина. Гагарину 29 лет, он хорошо знает дело и людей. Правда, он занят учебой в академии, у него нет еще высокой требовательности к подчиненным, мало опыта организационной и административной работы, но это не непреодолимые препятствия. Я сам в его возрасте командовал авиационной бригадой и командовал хорошо. Против назначения Гагарина категорически возражают Руденко и Вершинин. Мне предстоит серьезная и, может быть, длительная борьба, но Гагарин будет начальником Центра.

Военный Совет решил представить генерала Н.Ф.Кузнецова на должность начальника Центра подготовки космонавтов ВВС. Заходил Кузнецов, я около часа беседовал с ним. Кузнецов произвел на меня хорошее впечатление (то есть представление Н.Ф.Кузнецова на должность начальника ЦПК состоялось до его личного разговора с Н.П.Каманиным. Фактически, Военный Совет поставил Каманина перед фактом состоявшегося назначения. Как Кузнецов обошел своих конкурентов не ясно. Вполне возможно, что у него была чья-то мощная поддержка в советском военном руководстве – С.Ч.). Правда, он немного страшится новизны дела и необычно высоких связей (Главком, министр, ЦК, правительство). Создававшаяся в Центре обстановка и «опыт» космонавтов по обходу и отмене решений начальника Центра создадут для Кузнецова большие трудности. Ему потребуется много такта, времени и помощи с моей стороны, чтобы установить хорошие, душевные отношения между начальником и подчиненными».

Генералу Кузнецову удалось оправдать надежды Каманина. Он нашел контакт со своими «звездными» подчиненными. По этой линии взаимоотношений конфликт в ЦПК был исчерпан.

Однако в целом противостояние бывшего начальника Центра генерала Одинцова и космонавтов, о котором в советских военных верхах в те годы в кулуарах говорили и много, и весьма эмоционально, привело к еще большему обострению отношений между героями космоса и советским генералитетом. Так, журналист С.Бабарыко в статье «Почему погиб Гагарин?», опубликованной в газете «Смоленские новости» 5 марта 2004 года, приводит такое высказывание брата Гагарина Валентина:

«Я думаю, что эта катастрофа была заранее тщательно спланирована, слишком много славы выпало на долю одного человека. Хоронили его полковником, но фактически генеральская шинель у него висела на стуле.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Весь генералитет считал его выскочкой, хотя, я думаю, просто завидовали ему».

Очень точно сложившееся положение в советском обществе после полета в космос Юрия Гагарина охарактеризовал профессор С.М.Белоцерковский:

«Одна из очень сильных в нашем обществе групп - начальственно-элитарная; ее отношение к героям космоса, особенно к Гагарину, было двойственным. Его хорошо и доброжелательно воспринимали как героя, глашатая успехов и «преимуществ социалистической системы» - здесь он был им очень полезен. С удовольствием «демонстрировали» они его и как восьмое чудо современного мира на всякого рода форумах, съездах, праздниках. Он был весьма престижным гостем на приемах и торжествах. Эту роль ему отводили охотно и стимулировали подобную деятельность Гагарина и других космонавтов.

Но росла и обострялась проблема, связанная с тем, что Юрий быстро вырастал из этих рамок. Наша система выработала всеобщую иерархическую лестницу с очень тщательно пронумерованными ступеньками. А вот место для Гагарина, который стал не только Первым, но и Главным космонавтом страны, не было предусмотрено. Более того, никто из сильных мира сего, особенно его непосредственные начальники, не хотели нарушать сложившуюся служебную пирамиду, допускать функционирование Гагарина в том режиме, который складывался и приобретал силу, так сказать, самостийно. Рост его профессиональной компетенции и влияния вызывал у них не только протест, но и раздражение: нарушался привычный порядок» [6.3].

Теперь же, весной 1968 года, этот Самый Первый Космонавт вот-вот станет генерал-майором – говорят, и представление уже подписано, и виза соответствующая наложена. А потом вообще возглавит Центр подготовки космонавтов – все к тому идет!

А не тормознуть ли нам этого «звездного мальчишку»? Не сбалансировать его человеком ну почти

нашего поколения? Летчиком, испытателем, бывшим фронтовиком? Чтобы не так обидно было. Чтобы высшее партийное руководство не списывало раньше времени со счетов наше фронтовое поколение. Да и скрыто угодим Самому Верховному Руководителю – тоже, кстати, фронтовику, - мы, мол, «старая гвардия», по-прежнему «на коне» и позиций своих не сдаем. Мы можем летать в космос не хуже этих молодых, едва оперившихся.

Вот, кстати, есть один полковник на примете. Чистой совести человек, сам изо всех сил рвется в космос. Герой, Советского Союза, фронтовик, заслуженный летчик-испытатель СССР. Чем не достойная кандидатура? Чуть-чуть поможем. Чуть-чуть подвинем невидимой рукой кое-кого из молодых да ранних...

В дневнике Николая Каманина читаем:

«9 декабря (1963 года – С.Ч.)

Сегодня у меня на приеме были Береговой, Сидоренко и Катыс. Береговой - полковник, Герой Советского Союза (воевал у меня в корпусе), летчик-испытатель 1-го класса. Сидоренко - подполковник, заместитель командира полка, летчик 1-го класса. Катыс - гражданский, доктор технических наук, специалист по автоматизации. Каждому из них более 35 лет, год назад они прошли все отборочные комиссии и не были приняты в число слушателей-космонавтов только из-за возраста. У Руденко появилась идея: создать небольшую группу из людей с большим практическим опытом, дать им возможность выполнить по одному космическому полету и использовать их в дальнейшем на руководящей работе в Центре подготовки космонавтов (т.е. эта идея как раз и появилась, чтобы отодвинуть молодых космонавтов – Гагарина, Титова и других, - от практического управления в ЦПК – С.Ч.). Я ничего не имею против осуществления этой идеи, но только при условии, что мы не будем делать ничего такого, что могло бы обидеть космонавтов первого набора. Руденко сказал: «Таких, как Береговой, нужно пускать в полет первыми». Я ценю Берегового, но я категорически против

того, чтобы послать его в полет первым. У нас есть подготовленные космонавты: Волинов, Комаров, Леонов и другие, которые уже больше двух лет ждут своей очереди на полет. Внеочередное назначение в полет «молодого старичка» на «Востоке» вызовет бурю протестов у «старых молокососов», которые, если уж говорить по существу, лучше любого другого подготовлены к полетам на этом корабле. «Старички» могут быть очень полезными в составе экипажей «Союзов», либо как специалисты, либо как лидеры, цементирующие коллектив [6.2].

И Николай Петрович Каманин оказался прав. В отношениях «старых» и «молодых» космонавтов иногда действительно искрило едва ли не до пожара.

Если проанализировать внимательно мемуары тех, кто в 60-е годы был близок к космическим исследованиям, – космонавтов, конструкторов, военачальников, – то приходишь к выводу, что проблема «отцов и детей» действительно существовала. И существовала именно в контексте взаимоотношений советского генералитета и молодых всемирно известных офицеров-космонавтов, но без серьезных противоречий между космонавтами и руководителями страны.

Почему с карьерной точки зрения, например, Юрий Гагарин не представлял опасности для тогдашнего советского партийного руководства – Леонида Брежнева и других членов Политбюро ЦК КПСС?

Потому что у Гагарина не просматривалось намерения сделать политическую карьеру. Потому что за его спиной не стояла ни политическая партия, ни общественное движение, ни какая-то другая влиятельная общественная группа. Потому что и сам Гагарин старался быть профессионалом в том деле, которое он уже выбрал на всю жизнь – в космонавтике, а о политической карьере вовсе не мечтал.

Конечно, несколько раз Юрий Гагарин обращался в высокие партийные и государственные инстанции с просьбами и предложениями, иногда даже достаточно

острыми по содержанию. Но, как правило, это были коллективные письма, и инициатором их составления был далеко не всегда сам Юрий Алексеевич. В дневниках генерала Николая Каманина можно прочесть такие весьма откровенные строки:

«28 октября (1965 года – С.Ч.).

Показал сегодня копию письма космонавтов в ЦК КПСС маршалу Руденко и Главкому Вершинину. У меня были основания не говорить с ними о письме до вручения его Брежневу; я был готов отражать их опасения и нерешительность, но оба маршала остались довольны содержанием письма. (Текст письма Н.П.Каманин не приводит в своих записях, но, поскольку именно он является настоящим автором этого документа, а космонавты лишь его подписали, редколлегия книги дневников генерала сочла возможным поместить его в издании – С.Ч.)

«ЦК КПСС

товарищу Брежневу Л.И.

Дорогой Леонид Ильич!

Мы обращаемся к Вам по вопросам, которые считаем очень важными для нашего государства и нас.

Всем хорошо известны успехи Советского Союза в освоении космоса, нет надобности перечислять наши победы. Они есть, они останутся в истории и всегда будут гордостью нашего народа. Народ, партия и наши руководители всегда справедливо связывали успехи в космосе с успехами строительства социализма. «Социализм - лучшая стартовая площадка для полетов в космос». Эта крылатая фраза облетела весь мир. Эти слова с гордостью произносили советские люди, в них верили народы социалистических стран, сотни миллионов людей за рубежом по нашим космическим успехам познавали азбуку коммунизма. Так было. Мы, космонавты, много раз выезжали за границу, мы тысячу раз были свидетелями того, как горячо многомиллионные массы людей различных стран приветствовали успехи Советского Союза в космосе.

Но за последний год положение изменилось. США не только догнали нас, но и в некоторых областях вышли вперед. Полеты космических аппаратов «Рейнджер-7», «Рейнджер-8», «Маринер-4», «Джемини-5» и некоторых других космических аппаратов являются серьезным достижением американских ученых.

Это отставание нашей Родины в освоении космоса особенно неприятно нам, космонавтам, но оно наносит также большой ущерб престижу Советского Союза и отрицательно скажется на оборонных усилиях стран социалистического лагеря.

Почему Советский Союз теряет ведущее положение в космических исследованиях? На этот вопрос чаще всего отвечают так: США развернули очень широкий фронт исследовательских работ в космосе, на космические исследования они выделяют колоссальные средства. За 5 лет они израсходовали более 20 миллиардов долларов и только за 1965 год - 7 миллиардов долларов. Этот ответ в основном правильный. Хорошо известно, что США расходуют на космос много больше, чем СССР.

Но дело не только в средствах. Средств и Советский Союз на освоение космоса выделяет немало. Но у нас, к сожалению, много недостатков в планировании, организации и руководстве этими работами. О каком серьезном планировании космических исследований можно говорить, когда у нас нет никакого плана полетов космонавтов? Кончается октябрь месяца, до конца 1965 года осталось немного времени, а ни один человек в Советском Союзе не знает, будет ли в этом году очередной полет человека в космос, каково будет задание на полет, какова продолжительность полета. Такое же положение было и во всех предыдущих полетах кораблей-спутников «Восток» и «Восход», что создает совершенно ненормальную обстановку в период подготовки космонавтов к полету, не позволяет заблаговременно в спокойной обстановке готовить экипажи к полету.

Мы знаем, что в стране есть планы создания космической техники, знаем решения ЦК КПСС и правительства с конкретными сроками изготовления космических кораблей. Но мы знаем также, что многие из этих решений не выполняются совсем, а большинство выполняется с большим опозданием по срокам.

Космические полеты людей становятся все более сложными и длительными. Для подготовки таких полетов нужно много времени, нужна специальная аппаратура, учебные корабли и тренажеры, которые сейчас создаются с большим опозданием, кустарным способом. Короче говоря, нужен государственный план космических полетов людей, в котором планировались бы: задача полета, дата, состав экипажа, продолжительность полета, срок готовности корабля, тренажера и другие наиболее важные моменты подготовки полета.

До настоящего времени полеты пилотируемых кораблей проводились по планам Академии наук СССР, а непосредственно управление и техническое обеспечение организовывались представителями промышленности и Министерства обороны СССР. Военные вопросы в программу полета включались довольно относительно, что можно объяснить тем, что внутри Министерства обороны нет организации, которая занималась бы комплексно вопросами освоения космоса. Космосом занимаются все: ракетные войска, ВВС, ПВО, ВМФ и другие организации. Такая раздробленность усилий и средств на освоение космоса мешает делу, много времени уходит на согласование планов и решений, на решениях часто отражается ведомственный подход к делу. Существующее положение с организацией космических исследований противоречит духу решений сентябрьского пленума ЦК КПСС и должно быть изменено.

В 1964 году начальником Генерального штаба маршалом Советского Союза Бирюзовым была создана специальная комиссия. Комиссия, обстоятельно изучив организацию работ по освоению космоса, пришла к

выводу о необходимости объединения всех космических работ на базе Военно-Воздушных Сил. Это предложение поддержали маршал Советского Союза Бирюзов С.С., генерал армии Епишев А.А. и маршал Советского Союза Гречко А.А. Но после трагической гибели маршала Советского Союза Бирюзова эти разумные предложения отбросили и организовали ЦУКОС при ракетных войсках. Но создание этой организации ничего не изменило. Остались ведомственность, раздробленность и несогласованность.

Командование ВВС и мы, космонавты, неоднократно обращались в Генеральный штаб, к министру обороны и в Военно-промышленную комиссию с конкретными предложениями по строительству и оборудованию космических кораблей, способных решать задачи боевого применения. Наши предложения, как правило, не поддерживались руководством ракетных войск. Мы получали резолюции: «Востоки» военного значения не имеют, заказывать их нецелесообразно», «Заказывать «Восходы» не будем, нет средств».

В 1961 году мы имели два «Востока».

В 1962 году мы имели два «Востока».

В 1963 году мы имели два «Востока».

В 1964 году мы имели один «Восход».

В 1965 году мы имели один «Восход».

Американцы в 1965 году запустили три корабля «Джемини» и предполагают запустить еще два до конца этого года.

Почему для полетов наших космонавтов не строили корабли? Во всяком случае, не из-за недостатка средств. Это происходит потому, что руководители ракетных войск больше верят спутникам-автоматам и недооценивают роль человека в космических исследованиях. Стыдно признаться, но это факт - в нашей стране, первой пославшей человека в космос, четыре года ведутся дискуссии на тему «Нужен ли человек на борту военного космического корабля?» В Америке этот вопрос твердо и окончательно решен в

пользу человека, а у нас и сегодня многие ратуют за автоматы. Только этим можно объяснить, что у нас на 30-40 спутников-автоматов строится 1-2 обитаемых корабля. Многие спутники-автоматы стоят много дороже обитаемого корабля, многие из них не достигают цели. «Востоки» и «Восходы» с человеком на борту полностью выполнили программу научных исследований и вместе с тем принесли для страны большой политический эффект.

Мы не собираемся умалять значение автоматических космических аппаратов. Но увлечение ими, по меньшей мере, вредно. На «Востоках» и «Восходах» можно было бы провести большой комплекс очень нужных военных исследований и довести продолжительность полета до 10-12 суток. Но у нас нет кораблей, нам не на чем летать, не на чем выполнять программу космических исследований.

Кроме изложенного, есть и другие недостатки в организации наших полетов, устранить которые своими силами мы не можем. У нас в стране нет единого штатного пункта управления космическими полетами. В процессе полета космический корабль не имеет связи с командным пунктом в промежутки времени от 6-го до 13-го витка каждых суток. На полигоне не созданы условия для поддержания натренированности и хорошего отдыха космонавтов.

У нас есть еще другие вопросы, которые ждут своего решения. Многие вопросы можно было бы решить и без обращения в ЦК КПСС. Мы неоднократно обращались к министру обороны по этим вопросам. Нам известны обращения командования ВВС в Министерство обороны и правительство, но эти обращения в большинстве не достигали цели. Мы много раз встречались с министром обороны, но, к сожалению, это были не деловые встречи. И сегодня у нас нет уверенности, что поднимаемые нами вопросы могут быть решены в Министерстве обороны.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Дорогой Леонид Ильич! Мы знаем Вашу большую занятость и тем не менее просим Вас познакомиться с нашими космическими делами и нуждами.

Приближается 50-летие Великого Октября. Нам очень хотелось бы для этого великого праздника добиться новых больших побед в космосе.

Мы глубоко убеждены в том, что решение вопроса об объединении военного космоса на базе ВВС, продуманное планирование космических исследований и создание космических кораблей для решения задач боевого применения пилотируемых космических летательных аппаратов в значительной мере укрепят оборонную мощь нашей Родины.

Летчики-космонавты СССР: Ю.Гагарин, А.Леонов, П.Беляев, Г.Титов, А.Николаев, В.Быковский.

22 октября 1965 года»

Сегодня звонил Гагарин, ему передали из приемной Брежнева, что Леонид Ильич прочитал письмо космонавтов и направил его заместителю председателя Совета Министров Л.В.Смирнову с примерно такой резолюцией: «Космонавты поднимают очень важный вопрос. Будем рассматривать его в ЦК». Смирнов сам виноват в наших неудачах, а в беспорядках в Министерстве обороны он разобраться не сможет. Надеяться, что Смирнов поддержит нас, нет оснований. Было бы верхом желаний, если бы Смирнов объективно признал наши основные промахи и наметил меры по их устранению» [6.4].

Как видим, никакой «политической оппозиционности» письма за подписью Юрия Гагарина и других космонавтов не имели. Космонавты просто хотели большей ясности и определенности при осуществлении программы космических исследований в Советском Союзе. Но от личной встречи руководство страны просто уклонялось. Наверное, считало, что есть более насущные вопросы, чем простая и душевная беседа с покорителями космоса. Каманин вспоминал:

«10 января (1967 года – С.Ч.).

Тайна гибели Юрия Гагарина

Гагарин, Комаров и Леонов доложили мне об их новой попытке добиться личной встречи с Брежневым. Я одобрил их намерение, и мы договорились по вопросам, которые следует поставить перед Брежневым (усиление военных экспериментов, отбор и подготовка космонавтов, повышение роли пилотируемых полетов, ошибки ОКБ-1 в создании кораблей и т. д.). Я уже не верю, что встреча с Брежневым может что-то резко улучшить в нашем деле, но надеюсь, что и вреда она не принесет» [6.1].

О сложных отношениях между советскими космонавтами вспоминал и бывший председатель Комитета государственной безопасности при Совете Министров СССР (с 13 ноября 1961 года по 18 мая 1967 года) Владимир Ефимович Семичастный председатель КГБ:

«Тогда я был только на десять лет старше двадцатисемилетнего Гагарина и по возрасту из всего руководства страны был ближе других к космонавтам. Поэтому со многими из них поддерживал очень добрые отношения. Некоторые были еще комсомольцами, и мое комсомольское прошлое, понятно, сыграло тут свою роль. Как хорошие солдаты - по званию они были намного ниже меня, - космонавты сохраняли необходимую, формальную дистанцию, но взаимное доверие между нами все более углублялось.

Космонавты были потрясены случившимся с Комаровым. Вскоре после траурного прощания с Владимиром Михайловичем в Краснознаменном зале Дома Советской Армии ко мне подошли Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриан Николаев, Павел Попович и попросили выслушать их. Я согласился. Прямо с похорон мы отправились на Лубянку.

Согласно принципам служебной подчиненности им следовало бы идти со своими проблемами к новому министру обороны Гречко, но, как я позже понял, там были глухи к волновавшим их вопросам.

Космонавты попросили меня посодействовать их личной встрече с Леонидом Брежневым, уже третий год возглавлявшим руководство нашей страны и партии. Они изложили мне свои проблемы и поделились проектами их решения. Космонавты были также уверены, что я их не выдам Гречко, а вот первому секретарю ЦК смогу представить перечень их жалоб и проекты решений спорных вопросов таким образом, словно все это родилось в моей, а не их головах. Для успеха всего начинания именно такой подход имел решающее значение.

До той поры я не предполагал, что взаимоотношения между отдельными группами в сфере космических исследований столь накалены. Однако четверка моих гостей с Гагариным во главе убедила меня в обратном. Самой обременительной для них была необходимость слепого соблюдения военной дисциплины.

В свое время подчиненность нашей космонавтики Министерству обороны была необходима, однако чем дальше развивалась она, тем больше проявлялось различие в толковании тех или иных вопросов между теми, кто летал и тренировался, и теми, кто давал команды из-за письменного стола. Практически все летчики-космонавты в сравнении со своими начальниками имели очень низкие воинские звания. А случалось, что, приходя на совещание, которое проводил генерал или маршал, они не получали должного понимания своих проблем. Те ставили молодых космонавтов по стойке «смирно», не дав себе даже труда выслушать, что их волнует.

А проблемы ни много ни мало касались тренировок, финансирования, подбора кадров, материального обеспечения.

Поэтому космонавты хотели, чтобы их сфера была изъята из Министерства обороны и выделена в самостоятельную. С Брежневым я на эту тему

Тайна гибели Юрия Гагарина

действительно говорил, но вскоре же после этого сам был отозван из КГБ и сослан в Киев»[6.5].

Оценка В.Е.Семичастным «со стороны» взаимоотношений генералитета и космонавтов важна хотя бы тем, что это оценка, в общем-то, весьма далекого от космонавтики и ее проблем человека.

Но вот генерал-майор, доктор исторических наук Юрий Сергеевич Устинов придерживался совершенно иного мнения. Он писал в книге «Бессмертие Гагарина», что Юрий Гагарин только выигрывал от общения с советским военным руководством:

«Юрий Гагарин приглашался на деловые встречи с аппаратом генералов и офицеров ГлавПУРа, Министерства иностранных дел, в посольства, с военным атташатом. На этих важнейших событиях, участках и направлениях вырабатывается и приобретает политический опыт, стиль и практика. Одним словом у Юрия развивалось перспективное мышление, то есть умение глубоко, объективно оценивать состояние обстановки на текущий момент и правильно формулировать ориентиры на последующий период или более далекую перспективу в политике, экономике, отрасли в военном деле, космонавтике, развитии ракетной и космической техники» [6.6].

Гагарин действительно легко осваивал «представительские функции», но политическая карьера в тогдашнем Советском Союзе зиждилась отнюдь не на умении представлять.

Вот и писатель Лев Данилкин в книге «Юрий Гагарин» описал два альтернативных варианта «политической судьбы» первого космонавта Земли:

«12 апреля 1968 года Гагарин - давайте попробуем поэкспериментировать в жанре альтернативной истории; как и все шарлатаны, мы оправдываем себя тем, что всего лишь разворачиваем «наиболее вероятный сценарий», - становится генерал-майором и в том же году, вместо Кузнецова, начальником Центра подготовки космонавтов. Советский Союз привыкает к 34-летнему

«генералу Гагарину», космонавту, чиновнику и летчику. 20 июля 1969 года он выжимает из себя самую «гагаринскую» из своих улыбок и стоически поздравляет американцев с высадкой на Луну, одновременно объясняя соотечественникам, как будет выглядеть программа реванша - ведь раз лунная гонка проиграна, должна быть выиграна другая. Варианта два: облет пилотируемого космического корабля вокруг Солнца и/или - полет на Марс. Кремль недоволен его «чириканием», у них нет лишних денег на космос, однако неугомонный генерал Гагарин все время тюкает свое начальство - когда, когда, когда; и кому же тюкать, как не ему, - ведь это ему на Западе приходится уворачиваться от каверзных вопросов журналистов.

И одно дело отвечать на этот вопрос о космосе абстрактному народу, который вкладывал свои силы в этот чертов космос на протяжении целого десятилетия; и другое дело - конкретному Гагарину; как знать, хватило бы у начальства духу позакрывать все «бесперспективные» программы.

В 1970-е рост Гагарина продолжается - и как личности, и внутри иерархии. На момент смерти Брежнева, в 1982-м, ему еще нет пятидесяти. Заматеревший - набравший вес, подбрюзгший, максимально мимикрировавший под образ кремлевского старца, - он становится министром обороны вместо умершего Устинова, возможно - председателем Верховного Совета СССР. Вряд ли он сам намеренно стремится делать политическую карьеру - скорее, сами обстоятельства, судьба подталкивают его в этом направлении; судьба, которая обшкуривает его, превращает в конструктивно мыслящего чиновника по самым особым поручениям. К 1985 году он входит в состав политбюро; да, компания, в которой он оказывается, выглядит не так эффектно, как блестящие молодые летчики образца 1960 года, - но и Гагарин уже не тот. Он накопил калории и для этой миссии тоже; и потом, каким бы одобрительным ни было наше «ого-го», не

стоит идеализировать Гагарина - судя по принимаемым им решениям и некоторым характеристикам, он был достаточно (достаточно - не значит, что весь исчерпывался этими характеристиками) простоват, вульгарен и циничен, чтобы чувствовать себя своим среди обживших трибуну мавзолея существ. С крестьянским происхождением, с партбилетом в 26 лет - он был из них, из этого круга; лауреата Нобелевской премии по экономике Канторовича или артиста Высоцкого в каракулевой шапке-«пирожке» не представишь, а Гагарина - с легкостью.

Так или иначе, самое время... о том, как СССР мог бы пройти историческую развилку 1985 года, если бы на месте Горбачева оказался Юрий Алексеевич, лучше не фантазировать; однако факт: первый космонавт-президент СССР - это гораздо более правдоподобно, чем исполнитель роли Терминатора - в должности губернатора Калифорнии. Удалось бы Рейгану при живом - и постоянно растущем - Гагарине втянуть СССР в гонку вооружений? Удалось бы СССР (еще один всплеск энтузиазма - еще один поток кредитов - новая порция бензина в чихающий двигатель - оживающая экономика) проскочить возможность демонтировать социализм по китайскому варианту? У кого бы повернулся язык назвать страну, облетевшую вокруг Солнца и умеющую запускать людей на Марс, «Верхней Вольтой с ракетами»? А страну, где власть базируется на ресурсе доверия населения к человеку, который, по сути, воплощает в себе национальную идею, - «империей Зла»?

Мы осуществили эту мошенническую «реконструкцию» не для того, чтобы украсть у читателя несколько минут его времени, а чтобы показать, что у Гагарина, не погибни он, могло быть большое будущее - и сам он наверняка догадывался о своих перспективах.

А что если нет? Если бы он остался жив - и не стал «первым лицом»? Пожалуй, с высокой степенью вероятности можно предположить, что Гагарин «генералом в отставке лопатил бы землю в Подмосковье

на приусадебном. Распухал бы от комаров и от водки. Принял бы ГКЧП, но затем перешел бы на сторону Ельцина, как все служаки», - а в 2000-е стал бы членом «Единой России», занял бы место в совете директоров какого-то банка, слушал бы группу «Любэ» (ну да, рабоче-крестьянско-военная тематика плюс обучение в люберецкой «ремеслухе»), подписывал бы письма с требованием осудить зарвавшихся олигархов и участвовал бы в рекламных кампаниях тех продуктов, маркетологам которых пришла бы в голову идея связать их с космическими высокими технологиями.

Обрызгший или по-юношески стройный, Гагарин обречен был представлять государство в любой актуальной форме - социалистическое, агрессивно-либеральное, монопольно-капиталистическое; отделенное от Запада Берлинской стеной - или соединенное с ним трубопроводом с максимальным диаметром. В том, что им бы воспользовался любой из кремлевских режимов, можно не сомневаться; он ни при каких обстоятельствах, ни при каком устройстве общества не был бы аутсайдером; вопрос лишь в том, мог ли бы он стать именно центральным, руководящим элементом этой системы - или скорее пассивно примагничивался бы к ней. В любом случае, отношения Гагарина с государством не выглядели как противостояние бесчеловечной машине, высасывающей из живого человека душу. Разумеется, нет; это был симбиоз, и он пользовался всеми плюсами партнерского статуса».

Ну, что тут скажешь? Фантазии – фантазиями, а реальность – реальностью. Тогдашняя политическая элита Советского Союза воспринимала Юрия Алексеевича не с политической, а, если так можно выразиться, с «потребительско-бытовой» точки зрения – как некий диковинный элемент, символизирующий успехи социализма. Как перспективного политика его никто в практическом плане не рассматривал и в перспективе не видел. Путь в члены Политбюро ЦК КПСС

начинался со стула в парткоме завода или из мягкого кресла в райкоме комсомола, но не из ложементов в космическом корабле. Поэтому вариант «Гагарин – Генеральный секретарь ЦК КПСС» в 1985 году можно исключить полностью.

Но в тех же советских политических реалиях вполне мог состояться иной вариант. Предположим, что противостояние между Михаилом Сергеевичем Горбачевым и Борисом Николаевичем Ельциным, которое имело место в 1987-1991 годах, пошло аналогично и в альтернативном мире, в котором Юрий Алексеевич Гагарин не погиб 27 марта 1968 года и продолжил свою общественно-политическую карьеру. Тогда на выборах Президента России 12 июня 1990 года как альтернатива Ельцину вместо «плачущего большевика» Николая Ивановича Рыжкова вполне могла появиться кандидатура первого космонавта планеты.

Если бы выборы выиграл Ельцин, события в том альтернативном мире пошли бы, скорее всего, как и в нашем – ГКЧП, развал СССР, «лихие 90-е»... И вот тут вполне мог реализоваться описанный Львом Данилкиным второй сценарий – Гагарин стал бы депутатом Государственной Думы России от партии «Единая Россия». Это было бы очень похоже, например, на судьбы космонавтов Валентины Терешковой и Алексея Леонова. И еще вопрос, кто в начале 2020 года выступил бы с трибуны российского парламента с предложением об «обнулении» президентских сроков...

Если бы выборы 12 июня 1991 года выиграл Гагарин, то Михаил Горбачев получил бы «своего» Президента России. Стал бы тогда Горбачев настаивать на заключении нового Союзного договора или нет? Вопрос открытый... Но вряд ли можно представить Юрия Гагарина, стоящим на танке перед Белым домом, если бы ГКЧП решил вырвать власть у Президента СССР Горбачева. Однако и в открытую «путчистов» первый космонавт планеты тоже вряд ли бы поддержал.

Юрий Алексеевич Гагарин стал живым символом Страны Советов в апреле 1961 года и оставался таковым до дня своей гибели. Не исключено, что при благожелательном расположении партийных бонз СССР он со временем мог дорасти до каких-нибудь высших церемониальных постов. Скажем, можно было бы через много-много лет сделать его Председателем Президиума Верховного Совета СССР – должности громкой, но чисто номинальной, поскольку в 60-е-80-е годы двадцатого века все основные вопросы в стране решала Коммунистическая партия Советского Союза, а отнюдь не многоступенчатая система Советов. Именно такая «гагаринская перспектива» описана автором этой книги в рассказе «Улыбающаяся кукла на церемониальном посту», который был опубликован в 2013 году в сборнике фантастических произведений «Историкум. Мозаика времен», вышедшем в московском издательстве «Снежный ком».

Что же касается военного руководства, – генералов и маршалов из Министерства обороны, – то для них с карьерной точки зрения Юрий Гагарин тоже был не опасен: не было у него желания «пробиться» ни в министры обороны, ни в маршалы Советского Союза. Вряд ли бы он набрал к 1984 году такой политический вес и был бы в таком высоком звании, что бы сменить скончавшегося Д.Ф.Устинова на посту Министра обороны СССР. Высокая карьера по линии военного ведомства Юрию Алексеевичу явно не светила.

Но вот с точки зрения сохранявшихся десятилетиями общественного почитания и всенародной любви... Подавляющее большинство генералов и маршалов вполне благожелательно относились к этой славе Юрия Гагарина, но были и те, кто явно испытывал нечто вроде политической ревности...

Не хочется плодить «теорий заговора», но попробуем сформулировать ряд вопросов, касающихся отношений летчиков-космонавтов и определенного слоя

Тайна гибели Юрия Гагарина

«ревнивцев» в советском генералитете, и поискать на них ответы:

1. Какими были взаимоотношения между советским генералитетом и молодыми космонавтами?

В целом старшие по званию военнослужащие с пониманием относились к всемирной славе вчерашних старших лейтенантов и капитанов. Но кое-кому популярность молодых космонавтов действительно «давила на мозоль». Любопытно, что шероховатости в отношениях высшего советского офицерства и кандидатов в космонавты начались еще до полета в космос Юрия Гагарина. Генерал Николай Каманин в своих дневниках описывает такой случай:

«5 апреля (1961 года – С.Ч.). Тюра-Там.

Сегодня вечером произошел безобразнейший случай в нашем домашнем кинотеатре. Когда шесть космонавтов, пять полковников и два генерала расселись по местам, киномеханик устроил «перекличку», чтобы выяснить, присутствуют ли генералы Семенов, Соколов и Юрышев, а когда убедился, что их в зале нет, заявил: «Нам приказано без них не показывать». Мы все встали и ушли в знак протеста против феодально-байских порядков у генералов ракетных войск. Через пять минут к нам прибежал адъютант генерала Семенова и извинился от его имени, но мы решили: «Пускай они одни смотрят кино» [6.2].

Это было только начало незримого противостояния «молодых, да ранних» космонавтов и стареющего советского генералитета. После 12 апреля 1961 года ком недовольства «молодыми выскочками» у целого слоя военачальников только возрастал.

2. Должен ли был Юрий Гагарин получить звание генерал-майора весной 1968 года?

Читаем в дневниках генерала Николая Каманина:

«28 октября (1967 года – С.Ч.).

Тайна гибели Юрия Гагарина

Весь вчерашний день принимал поздравления по случаю присвоения мне нового звания. Получил приветствия от Смирнова, Устинова, Келдыша, Вершинина, от космонавтов и многих других товарищей. Стали известны фамилии и других «именинников»: Керимов стал генерал-лейтенантом, а на полигоне прибавилось три новых генерала (Меньшиков, Гурович, Вишневский). Полковнику А.С.Кириллову генеральских погон не дали - по этому поводу особенно негодует Мишин, делая вид, что он очень переживает за несправедливо обиженного «бога огня». Но Кириллов только пять лет ходит в полковниках, и если уж решили, что даже Гагарину рановато присваивать звание генерала, то может подождать и Кириллов, ну а Мишину не следует совать свой нос в чужой огород» [6.1].

То есть представление на генерал-майорские погоны для Гагарина было написано генералом Николаем Кузнецовым еще в октябре 1967 года. Но очередное звание для Юрия Алексеевича застопорилось по желанию партийных и военных верхов. Поэтому генералы Николай Каманин и Николай Кузнецов предполагали объявить о присвоении Юрию Гагарину звания генерал-майор позже, уже после успешной защиты им диплома в академии имени Жуковского и в канун седьмой годовщины со дня полета Юрия Алексеевича в космос.

3. Должны ли были Юрия Гагарина назначить на более высокую должность в Центре подготовки космонавтов в 1968 году?

Тоже, скорее всего, да. Генерал Николай Каманин откровенно писал в своем дневнике, что уже в ближайшей перспективе видит Юрия Алексеевича начальником ЦПК ВВС. Эта мысль пришла генералу в голову еще в 1963 году:

«30 июля (1963 года – С.Ч.)

Мы говорили с ним (с Юрием Гагариным – С.Ч.) о возможности выдвижения его кандидатуры на должность

начальника ЦПК. Такое назначение может состояться, хотя Руденко и Вершинин против этого. Гагарин из шестерки космонавтов самая колоритная фигура, и из него может получиться хороший начальник.

Гагарин не торопился давать согласие на его назначение на должность начальника ЦПК, да и мы оба хорошо понимаем, что до этого еще далеко. Одновременно мы знаем и другое: Гагарин и Каманин вместе могут сделать очень много. После того, как мы взвесили все за и против, решили добиваться назначения (в перспективе) Гагарина на должность начальника Центра» [6.2].

И тогда же у идеи генерала Николая Каманина назначить Юрия Гагарина руководителем подготовки советских космонавтов появились и первые противники:

«31 июля (1963 года – С.Ч.)

Говорил по «кремлевке» с Усковым (административный отдел ЦК КПСС) о Гагарине как кандидате на должность начальника ЦПК. Усков считает, что Гагарин пока еще недостаточно подготовлен для такой работы».

Юрий Гагарин был назначен на должность заместителя начальника Центра подготовки космонавтов. Его начальником с 1963 года был генерал Николай Федорович Кузнецов. Как относился Кузнецов к тому, что у него в подчинении первый космонавт планеты? Кузнецов и Гагарин очень хорошо сработались. Правда, иногда между ними возникали и сложности. Николай Каманин писал в своем дневнике:

«14 октября (1965 года – С.Ч.).

Генерал Кузнецов задал мне вопрос, стоит ли ему переезжать в новый гарнизон? Кузнецов очень мнительный, ему все время кажется, что его вот-вот снимут с должности и на его место поставят Гагарина. Я заявил ему, что до этого еще далеко. Когда Гагарин будет готов командовать Центром (2-3 года уйдет у него на окончание академии), к тому времени я освобожу свою должность для Кузнецова» [6.4].

Тайна гибели Юрия Гагарина

Отметим для наших дальнейших рассуждения вот этот срок передвижения на должности, установленным самим генералом Николаем Каманиным: «2-3 года» - это 1968 год.

(В марте 1968 года Юрий Гагарин уже «созрел» для генеральских погон и руководства Центром подготовки космонавтов. Но готов ли генерал Каманин уступить свою должность генералу Кузнецову? Увы, планы Николая Петровича поменялись – он теперь и сам не прочь служить дальше на своей должности. Генерал Кузнецов стал «лишним». – С.Ч.)

«29 апреля (1967 года – С.Ч.).

...Мы разобрали его (Юрия Гагарина – С.Ч.) взаимоотношения с генералом Кузнецовым - за последние 2-3 месяца они заметно испортились. В этом виноваты оба. Гагарин считает, что Кузнецов занимается мелочной опекой космонавтов и недостаточно работает над более важными вопросами изучения космической техники, создания учебно-тренировочной базы в Центре и укрепления взаимоотношений с научными и промышленными организациями. По мнению Гагарина, Кузнецов излишне много тратит времени на личные полеты и многовато уделяет внимания личным делам. Я согласился с тем, что у начальника ЦПК есть некоторые недостатки в работе, и обещал Гагарину оказать соответствующее давление на Кузнецова. Одновременно я указал Гагарину и на существенные упущения в его работе на должности заместителя начальника Центра: нарушение режима, обсуждение распоряжений Кузнецова, недостаточная активность в поддержке его усилий по наведению порядка, случаи подрыва авторитета Кузнецова (с легкой руки Гагарина, космонавты прозвали его «нашей теткой»). Гагарин признал свои ошибки и обещал сделать все от него зависящее для улучшения отношений с генералом Кузнецовым. Я сказал Гагарину, что мы в ближайшие дни будем представлять его к званию генерала, что он вполне достоин этого звания, а

Тайна гибели Юрия Гагарина

недостатки, которые мы с ним только что разобрали, он сможет легко устранить.

6 мая (1967 года – С.Ч.).

Был в ЦПК. Долго беседовал с генералом Кузнецовым. Настроения у Кузнецова мрачные: он боится, что Гагарин в любой момент может быть назначен на его место, не видит для себя перспективы, болезненно переживает «задержку» в присвоении ему очередного воинского звания. Я пытался настроить Николая Федоровича на деловой лад и обращал его внимание на необходимость более глубокого изучения космической техники, на повышение его требовательности ко всем космонавтам» [6.1].

Вот и профессор С.М.Белоцерковский отмечал в своей книге «Гибель Гагарина: факты и домыслы»:

«Ю.А.Гагарин спешил летать. Он был наиболее подходящей фигурой для очень сложной и ответственной роли начальника Центра подготовки космонавтов. Его назначение на эту должность «уже витало в воздухе», все космонавты ждали этого. А тогда вопрос о полетах практически полностью отпадал» [6.3].

Кандидат в космонавты Валентина Пономарева в статье «Улыбка Гагарина. Память сердца», опубликованной в газете «Красная звезда», писала о реальном статусе Юрия Гагарина в отряде космонавтов:

«По всеобщему молчаливому согласию Гагарин считался «самым главным» в Центре. Он должен был все знать и за все быть в ответе. Что бы у кого ни случилось, по службе или дома, бежали к Гагарину... Конечно, он не был всемогущ, но на его внимание и участие мог рассчитывать каждый. Я думаю, что основным стержнем его личности было чувство высочайшей ответственности перед людьми. Перед всеми людьми. Может быть, перед человечеством...» [6.3].

Многие знали о грядущем присвоении звания генерал-майор Юрию Гагарину, но... С.П.Новиков писал в журнале «Новости космонавтики» (№4, 2001 год):

«После защиты диплома в академии им.Жуковского Юрий Алексеевич прошел собеседование в ЦК КПСС - предполагалось его назначение на должность начальника ЦПК. Уже были подготовлены все документы, чтобы к 23 февраля 1968 г. присвоить ему звание генерала. Но канцелярская машина Министерства обороны где-то пробуксовала... «Подумаешь, ничего страшного... Несколько недель ничего не решают. Ну, выйдет приказ о присвоении генерала к 12 апреля, к седьмой годовщине полета. Еще торжественнее получится!»

Заметим, что военная «канцелярская машина» «пробуксовала» как минимум дважды с присвоением Юрию Алексеевичу Гагарину звания генерал-майор – сначала в октябре 1967 года, и теперь в феврале 1968 года. Уж не потому ли, что кое-кто в советском военном руководстве усердно помогал «пробуксовывать» этой «канцелярской машине»?

Последовательность карьерного роста Юрия Гагарина вырисовывалась к марту 1968 года очень четко: сначала он становится генерал-майором, а потом назначается руководителем Центра подготовки космонавтов.

4. Кто мог быть против назначения Юрия Гагарина начальником Центра подготовки космонавтов?

Кто-нибудь из руководства Вооруженных сил СССР, а если конкретно – из генералитета Военно-воздушных сил СССР. Потому что не хотели быстрого карьерного роста «этих молокососов с полковничьими звездами на погонах». Именно таких взглядов придерживался, если верить воспоминаниям генерала Николая Каманина, заместитель главкома ВВС СССР маршал авиации Сергей Игнатьевич Руденко.

Не очень-то желал скорого возвышения Юрия Гагарина и его непосредственный начальник генерал-майор Николай Федорович Кузнецов. У Кузнецова вообще было сложное положение. С одной стороны

Юрий Гагарин был полезен ему в роли заместителя и исполнял роль «волшебной палочки» при решении политических, организационных и хозяйственных проблем в высших слоях управленческих структур советского государства. А с другой стороны Кузнецову было ясно, что получение Гагариным звания генерал-майор почти автоматически сделает его и начальником Центра подготовки космонавтов - этот вопрос решится если не в течение двух-трех недель, то уж точно в течение нескольких месяцев. Рокировка должностями между Гагариным и Кузнецовым не получится: Гагарин наверняка потянет за собой на административные посты своих друзей-космонавтов – Павла Беляева, Алексея Леонова, Павла Поповича. Обещания генерала Николая Каманина уступить Кузнецову свою должность помощника главкома ВВС по космосу, данные еще в 1963 и подтвержденные в 1965 году, так и остались обещаниями – Каманин был явно разочарован реальными административными способностями Кузнецова, да и расставаться со своей должностью в ближайшие годы, как видно, не планировал. Ну, и куда податься отставному генерал-майору? В отставку, на пенсию, не хочется. Уезжать из Подмосковья в провинцию в какой-нибудь Забайкальский военный округ командующим дивизией – хочется еще меньше. Пробиваться на какую-нибудь «хлебную и теплую» должность в армейских руководящих структурах в Москве – тоже еще вопрос, возьмут ли? Да и потом как-то не слишком престижно это после командования таким всемирно известным институтом как Центр подготовки космонавтов. Да и не хочется: лучше быть головой у мухи, чем хвостом у слона. Есть о чем тревожиться еще достаточно молодому 52-летнему генерал-майору Николаю Кузнецову.

Может быть, мы преувеличиваем желание Николая Кузнецова «не пущать» Гагарина на должность начальника Центра подготовки космонавтов? Но многочисленные факты говорят о том, что даже после

смерти Гагарина Николай Федорович зорко следил за всеми потенциальными претендентами «на папаху», которую он «носил». Судите сами.

На место пилота для полета на корабле «Союз-2» претендовали сразу два космонавта: Константин Феоктистов и Георгий Береговой, хотя по программе полета в корабле должен был стартовать только один. В чем же дело? Просто шла острая конкуренция за место в корабле между гражданскими ведомствами и военными.

Николай Петрович Каманин в своем дневнике дает откровенную оценку этому факту:

«Длительное время (почти год) Мишин настаивает на включении К.П.Феоктистова в состав первого экипажа «Союза» в качестве командира активного корабля. Мы (ВВС и МО) категорически возражали и возражаем против участия Феоктистова в полете на «Союзе» из-за его слабого здоровья и плохого самочувствия в полете на «Восходе». Кроме того, имеется решение ЦК КПСС и правительства, согласно которому командирами космических кораблей должны назначаться только космонавты из военных летчиков, да и в интересах обороны страны МО больше, чем промышленность, нуждается в кадрах командиров кораблей, обладающих опытом стыковки в космосе. Мы договорились о назначении экипажей для «Союза» в таком составе: первый экипаж - Феоктистов, Береговой, Воынов, Хрунов, Елисеев; второй экипаж - Шонин, Николаев, Горбатко, Кубасов».

21 апреля 1968 года Каманин вообще берет на себя всю ответственность и отстраняет Феоктистова от участия в подготовке. Он считает, что в испытательный полет на двух «Союзах» со стыковкой кораблей в космосе пойдут Георгий Береговой, Борис Воынов, Евгений Хрунов и Алексей Елисеев или их дублеры – Андриян Николаев, Георгий Шонин, Виктор Горбатко и Валерий Кубасов.

Свою оценку этому «спору в верхах» через много лет дал и один из тех, кто готовился лететь в космос на

первых «Союзах» - летчик-космонавт СССР Борис Валентинович Волинов:

«Порой споры высокопоставленных деятелей достигали нешуточного накала. Играли роль не только личные симпатии и антипатии, неформальные связи, но и узковедомственные интересы: руководители предприятий старались «продвигать» своих конструкторов, а военные, естественно, - своих летчиков. Острых противостояний было немало. Приведу лишь пару примеров. В 1967 году (уже после трагической гибели Владимира Комарова) один из тогдашних главных конструкторов стал жестко настаивать на том, чтобы в следующем пилотируемом полете (планировалось провести стыковку двух «Союзов») командиром активного корабля стал ведущий специалист ракетно-космического предприятия, доктор технических наук Константин Феоктистов (участвовавший ранее в суточном орбитальном рейсе на «Восходе»). Однако помощник Главнокомандующего ВВС по космосу Николай Петрович Каманин категорически возражал против этого, так как, во-первых, Феоктистов не имел соответствующей летной подготовки и, во-вторых, у медиков были серьезные замечания по его здоровью. В дело включились высокие инстанции. Кандидатуру Феоктистова (хочу заметить, замечательного человека, прекрасно знающего корабль) поддерживали первый заместитель заведующего оборонным отделом ЦК КПСС Борис Строганов, ответственный работник Военно-промышленной комиссии Совета Министров Георгий Пашков и многие другие. В бесконечных «обсуждениях вопроса» участвовали маршалы, генералы...

Более десяти месяцев продолжалась «эта глупейшая возня» (слова Н.Каманина). Помощника Главкома по космосу вызывали «на ковер» в ЦК КПСС и Военно-промышленную комиссию, но принципиальный генерал не отступал. В конце концов, командиром корабля был назначен не Феоктистов, а Георгий Береговой. Но и он прошел не «на ура». Оппозиция на

этот раз была не среди промышленников, а непосредственно в руководстве ВВС. Против назначения Георгия Тимофеевича командиром корабля был исполняющий обязанности Главкома генерал-полковник авиации Павел Степанович Кутахов (он предлагал другого кандидата – Владимира Александровича Шаталова), а также начальник Центра подготовки космонавтов генерал Николай Федорович Кузнецов (!!! – С.Ч.). Не поддерживали кандидатуру Берегового и некоторые уже летавшие космонавты. Однако и здесь победа осталась за Каманиным.

Вся эта «верхушечная» лихорадка по поводу того, кто полетит, а кто останется за бортом, была не на пользу делу, нервировала космонавтов, порой приводила к принятию не самых лучших решений».

Однако на комплексном выпускном экзамене в сентябре 1968 года, - последнем рубиконе перед предстоящим космическим рейсом, - Георгия Берегового едва не срезали...

Неожиданно при сдаче экзамена Георгий Береговой - основной кандидат на предстоящий полет - получил общую оценку только «удовлетворительно», а его дублиеры Б.Волынов и В.Шаталов - «хорошо» и «отлично» соответственно.

Генерал Николай Каманин подробно проанализировал происшедшее в своем дневнике:

«Вчера Мишин с явным удовольствием сказал мне: «Мы вашему первому кандидату «тройку» вчера поставили...» Говоря так, он имел в виду полковника Берегового - первого кандидата для полета на «Союзе». Генерал Кузнецов (!!! – С.Ч.) опять допустил грубейшую ошибку в подготовке космонавтов: в то время, когда я был в отпуске, он решил организовать для Берегового, Волынова и Шаталова зачетный «суточный полет» на тренажере (как интересно: за полгода до этого генерал Кузнецов уже организовал «контрольный вылет» 27 марта 1968 года для Юрия Алексеевича Гагарина! – С.Ч.). Тренажер был недостаточно хорошо подготовлен,

программу «полета» на нем не освоили ни космонавты, ни сами руководители тренировки. Ошибки тренажера, руководителей тренировки и тренируемых дали в сумме только удовлетворительный результат при оценке подготовленности Берегового. Вторым проверялся Волынов - он получил «хорошо». Проверявшийся третьим Шаталов учел опыт Берегового и Волынова и получил отличную оценку. Береговой, бесспорно, лучший кандидат на полет, но плохая организация тренировки привела к печальному для него результату. Генералу Кузнецову даже не пришла в голову мысль о том, чтобы перед зачетной тренировкой рассмотреть со специалистами всю программу «полета» на тренажере или хотя бы не проверять Берегового первым. Мишин и его представители уже два года пытаются доказать, что лучшим кандидатом для полета на «Союзе» является Феоктистов, и любой промах наших (военных) космонавтов они используют как свидетельство своей правоты».

Вот и возникает вполне закономерный вопрос: почему начальник ЦПК Николай Кузнецов фактически ставит «палки в колеса» полету Георгия Берегового в космос? Уж не потому ли, что после своего успешного полета дважды Герой Советского Союза, фронтовик и летчик-испытатель Береговой станет кандидатом № 1 на должность начальника Центра подготовки космонавтов?

Генерал Каманин вызвал к себе Георгия Берегового и долго беседовал с ним о состоявшейся комплексной тренировке с отрицательным результатом. Николай Петрович пришел к выводу, что полковник Береговой правильно оценивает ошибки, допущенные им при комплексной тренировке на тренажере «Волга», и сознает, что всего лишь удовлетворительная оценка его знаний может повредить ему как первому кандидату на очередной космический полет, вызвав у руководства сомнения в возможности успешного выполнения предстоящего полета. Каманин морально был на стороне Георгия Тимофеевича. Но одновременно он, изучив

конкретные материалы прошедшей тренировки и побеседовав с врачами, инженерами и методистами, пришел к выводу, что у Георгия Берегового имеются недостатки внимания, памяти и логики мышления. Каманин решает 24 сентября еще раз проверить Берегового на комплексной тренировке, а 27 сентября устроить всем космонавтам окончательный экзамен по готовности к полету. «Если и в этих двух ответственных проверках Береговой допустит ошибки, - решил генерал Каманин, - то придется, по-видимому, пересмотреть наше решение о назначении его в полет».

Конечно, с оценкой «удовлетворительно» за комплексную тренировку лететь в космос Георгию Береговому никто бы не позволил. По требованию генерала Каманина 24 сентября была проведена повторная тренировка. Но и на ней Георгий Тимофеевич получил только оценку «хорошо» - да и то с натяжкой, а оба его дублера – твердые оценки «отлично».

Моральное и психологическое состояние Георгия Берегового после прошедших тренировок начинает серьезно беспокоить Николая Петровича Каманина. Но он понимает, что Береговой на тренировке 24 сентября мог просто переволноваться. И он решает только после экзаменов 27 сентября и медицинского обследования 3-5 октября основательно подумать, кого же из космонавтов – Бориса Волынова, Владимира Шаталова или все-таки Георгия Берегового - назначить первым кандидатом в полет на космическом корабле «Союз-3».

Тем временем слухи о том, что Берегового «зарезали» на экзамене и поэтому он уже не рассматривается как основной кандидат для полета на «Союзе-3» стремительно распространяются среди всех, кто имеет хоть какое-то отношение к предстоящему космическому рейсу. 26 сентября на прием к генералу Каманину приходит писатель Евгений Иванович Рябчиков. Рябчиков являлся автором сценария кинофильма о космонавте Георгии Береговом. Съемки фильма подходили к концу, и Евгения Ивановича

беспокоили намеки некоторых товарищей из Центра подготовки космонавтов на то, что Береговой не полетит в космос. Для Рябчикова это означало бы, что авторский коллектив, полгода проработавший над съемками фильма, трудился впустую. Каманин совершенно откровенно рассказал Рябчикову о своих сомнениях в кандидатуре Берегового и о том, что судьба Георгия Тимофеевича как космонавта, возможно, будет решена завтра на экзаменах. Писатель Рябчиков не менее откровенно рассказал Н.П.Каманину о том, что еще год назад - при первых встречах с Георгием Береговым - ему пришлось выслушать сомнения самого Берегового в том, что его допустят в космический полет: «Начальник ЦПК генерал Н.Ф.Кузнецов и космонавты из первого, «гагаринского» космического отряда настроены против моего полета».

27 сентября состоялась последняя тренировка космонавтов. Экзамены для Георгия Берегового, Бориса Волинова и Владимира Шаталова были назначены на десять часов утра. Каманин решает слегка подбодрить Георгия Берегового перед предстоящим испытанием. За час до начала экзаменов он побеседовал с Георгием Береговым и предупредил его, что как председатель экзаменационной комиссии сделает все возможное, чтобы исключить возможные попытки необъективной оценки знаний Георгия Тимофеевича со стороны отдельных членов комиссии. Каманин попросил Берегового держаться поспокойнее и доказать, что он отлично подготовлен к предстоящему космическому полету. Георгий Тимофеевич поблагодарил Каманина за проявленное внимание и доверие к нему и твердо заверил генерала: «Я иду на экзамен, как в бой, и оправдаю ваше доверие».

Обстановка для экзаменуемых была довольно сложной. Им разрешили при подготовке к ответам пользоваться только теми материалами, которые будут с ними в полете (бортжурнал, инструкции). Каждый экзаменуемый должен был ответить на пять

обязательных и три дополнительных вопроса. Вопросы были трудными и охватывали весь объем знаний, необходимых космонавту для успешного выполнения предстоящего космического полета на «Союзе-3». Во время экзаменов проводилась киносъемка, что тоже не способствовало экзаменуемым космонавтам в подготовке к ответам и во время самих ответов на вопросы экзаменационной комиссии.

Каманин очень волновался за Георгия Берегового. Но Георгий Тимофеевич сдержал свое обещание, и действительно очень уверенно прошел экзамен. Каманин констатировал, что Береговой держался безукоризненно и отвечал на вопросы четко и немногословно. Чувствовалось, что он отлично знает корабль «Союз», все его системы и оборудование, хорошо представляет условия полета и сумеет применить на практике свои знания и опыт летчика-испытателя. Борис Волынов и Владимир Шаталов также показали глубокие знания. Все трое получили отличные оценки.

Но недоброжелатели Георгия Берегового тоже не думали складывать оружие. Генерал Каманин вспоминал:

«3 октября 1968 года имел большой и неприятный разговор с генералом Кузнецовым (!!! – С.Ч.) и космонавтами Николаевым и Беляевым. Будучи членами экзаменационной комиссии, они 27 сентября поставили Береговому оценку «пять» и вместе с другими поставили свои подписи под заключением: «...годен к полету на космическом корабле «Союз»...» А сегодня все трое высказывают сомнения в способности Берегового успешно выполнить космический полет: «Провалы в памяти, невнимательность, ошибки в логике мышления...» Я догадывался, что они настроены против Берегового, но, думаю, после подписания ими экзаменационного акта и нашего доклада правительству о готовности трех космонавтов к полету на «Союзе» не совсем этично высказывать сомнения в кандидатуре Берегового. Выслушав эти сомнения, я хотел было прервать и крепко отругать капитулянтов, но желание

Тайна гибели Юрия Гагарина

понять мотивы негативного отношения к Береговому взяло верх, и я дослушал все их высказывания до конца».

Интрига получила свое развитие через два дня. Каманин пишет в своем дневнике:

«5 октября

Имел сегодня разговор с генералом Кутаховым, исполняющим должность Главкома. Он напомнил мне, что Шаталов является его выдвиженцем в космонавты, и сказал: «Не в службу, а в дружбу... Устрой так, чтобы Шаталов полетел в космос одним из первых...» Мне уже было известно, что 3 октября Кутахов принимал Шаталова и обещал ему свою поддержку. Я ответил, что Шаталов готовится к предстоящим полетам на «Союзах», но пока что в роли дублера, и что его полет наиболее вероятен только в 1969 году - после того, как слетают Береговой и Волынов.

Итак, в ВВС выявились уже четыре «противника» Берегового - Кутахов, Кузнецов, Николаев, Беляев. Много их и в ЦКБЭМ (нельзя забывать, что мы отбили кандидатуру Феоктистова, заменив его Береговым). В этих условиях малейший промах Берегового будет использован против него. Но меня это не пугает: я уверен, что самым лучшим кандидатом на полет является Береговой. Хотя окончательное решение о том, кто первым полетит на «Союзе», будет принято, как всегда, на космодроме, когда все три кандидата полностью закончат все тренировки и пройдут медицинские обследования и весь цикл предполетной подготовки».

7 октября 1968 года Георгий Береговой, Борис Волынов и Владимир Шаталов на три дня улетели на двух самолетах на космодром Байконур. Им предстояли завершающие тренировки на корабле «Союз». Тренировки прошли успешно. Все три космонавта вновь показали отличное знание бортовых систем космического корабля.

14 октября 1968 года состоялось заседание Военно-промышленной комиссии под председательством Л.В.Смирнова. После доклада

генерала Н.П.Каманина было единогласно принято решение готовить пуск двух кораблей «Союз» в период 24-26 октября 1968 года. Командиром активного корабля «Союз» утвердили полковника Георгия Тимофеевича Берегового, а его дублерами — подполковников Бориса Валентиновича Воынова и Владимира Александровича Шаталова.

25 октября 1968 года в космос отправился беспилотный космический корабль «Союз-2». 26 октября 1968 года на околоземную орбиту вышел «Союз-3», который пилотировал Георгий Тимофеевич Береговой.

И тут случился один из самых больших конфузов в истории советской пилотируемой космонавтики. Георгию Береговому предстояло выполнить сложнейшую программу: вручную, в одиночку, на первом же витке космического полета, над неосвещенным Солнцем полушарием Земли, в условиях отсутствия связи с Центром управления полетом состыковать корабли «Союз-2» и «Союз-3». Но космонавт Береговой был еще настолько далек от адаптации к невесомости и к стрессовым условиям космического полета, что не смог точно сориентироваться в пространстве, и пытался выполнить стыковку фактически «вверх ногами». Автоматика на «Союзе-2» не позволила это сделать, и соединение двух кораблей так и не состоялось. Противники полета Берегового в космос могли злорадно торжествовать.

В Центре управления полетом на Земле начался детальный анализ всех телеметрических данных, полученных во время неудачной попытки состыковать два «Союза» 26 октября 1968 года. Генерал Каманин вспоминал:

«Сегодня я и космонавты провели беседу с Главным конструктором системы «Игла» Арменом Сергеевичем Мнацаканяном и просмотрели пленки телеметрии, зарегистрировавшие процесс сближения кораблей «Союз-2» и «Союз-3». За 20 минут сближения в автоматическом режиме было израсходовано 30

килограммов рабочего тела, а за 2 минуты ручного управления - 40 килограммов. Установлено, что при сближении кораблей до 200 метров и менее они были сориентированы неправильно: один из них находился в «перевернутом» положении относительно другого. Это могло произойти только по двум причинам:

- 1) неправильная установка на кораблях сигнальных огней;
- 2) ошибка космонавта при ориентировании активного корабля.

Для обеспечения стыковки кораблей «Союз» на каждом из них имеется по два постоянных (верхних) и по два мерцающих (нижних) сигнальных огня. Специалисты подтвердили, что на «Союзе-2» и «Союзе-3» сигнальные огни установлены правильно: постоянные - сверху, а проблесковые - снизу. Получается, что стыковка не состоялась из-за перепутывания сигнальных огней космонавтом. Береговой долго не мог ответить на вопрос: «В каком положении наблюдали огни?» По телевизору мы видели его некоторую растерянность, он пытался найти ответ в бортжурнале, а не найдя, уклончиво сказал: «Огни были как обычно...»

Такой ответ всем показался подозрительным - Береговой явно не помнил, вверху или внизу были мерцающие огни. Но я не спешил обвинять в неудаче только Берегового: если даже такой опытный летчик-испытатель не смог вручную осуществить стыковку кораблей, значит система стыковки слишком сложна для работы с ней в условиях невесомости. Эта система значительно отличается от той, которая установлена на тренажере «Волга», и не была испытана в ручном режиме управления. Осуществлять стыковку на первом же витке полета в ночное время очень трудно: космонавт только что перенес значительные перегрузки при взлете и еще не полностью адаптировался к невесомости. Все это дает основание возложить ответственность за срыв стыковки не только на Берегового, но и на А.С.Мнацаканяна, В.П.Мишина, Н.Ф.Кузнецова, да и на всех нас - членов

Тайна гибели Юрия Гагарина

Госкомиссии, - утвердивших чрезмерно сложное полетное задание».

30 октября 1968 года Георгий Береговой на «Союзе-3» вернулся на Землю.

Хотя программа полета была не выполнена, двенадцатому по счету советскому космонавту присвоили звание дважды Героя Советского Союза. Было ему присвоено и очередное воинское звание генерал-майор.

В ноябре 1968 года в ходе беседы с Главкомом ВВС К.А.Вершининым генерал Н.П.Каманин высказал ему свои соображения по дальнейшему продвижению по службе Георгия Берегового. Каманин сказал, что ему хотелось бы в недалеком будущем освободить генерала Н.Ф.Кузнецова от должности начальника Центра подготовки космонавтов и заменить его генерал-майором Г.Т.Береговым. Решение о снятии Н.Ф.Кузнецова созрело у Каманина еще более двух лет назад, и тогда же он начал готовить Юрия Алексеевича Гагарина к роли руководителя Центра. Но Юрий Гагарин трагически погиб в авиационной катастрофе в марте 1968 года, а другого кандидата, способного заменить Н.Ф.Кузнецова, в распоряжении Каманина пока не нашлось. У Николая Петровича Каманина было желание выдвинуть руководителя космонавтов из рядов самих космонавтов. Он внимательно изучил кандидатуры уже летавших в космос Андрияна Николаева, Павла Беляева, Германа Титова, Алексея Леонова. Каманин пришел к выводу, что ни один из них еще не имеет должного управленческого опыта, чтобы возглавить ЦПК. Из числа космонавтов Георгий Береговой больше других отвечал требованиям, предъявляемым к должности начальника ЦПК, но он практически не имел опыта руководящей работы. Именно поэтому Каманин решил дать Береговому возможность приобрести опыт самостоятельной деятельности в качестве руководителя, назначив его ответственным за выполнение программы «Союз». К.А.Вершинин одобрил

планы Н.П.Каманина по продвижению Георгия Берегового на должность начальника ЦПК.

Николай Петрович Каманин не любил откладывать дела в долгий ящик. В первой декаде февраля 1969 года по инициативе генерала Каманина принимаются рекомендации: Георгия Берегового, Андрияна Николаева и Германа Титова назначить заместителями начальника Центра подготовки космонавтов.

Но уже 20 марта 1969 года планы реформ в Центре подготовки космонавтов резко меняются. Военный совет принимает неожиданное решение: освободить генерала Н.Ф.Кузнецова от обязанностей начальника ЦПК и назначить начальником НИИ ЦПК имени Ю.А.Гагарина генерал-майора Г.Т.Берегового. Заместителем Георгия Берегового утвержден Андриян Николаев. Каманин ставит задачу Береговому – немедленно начать прием дел у бывшего начальника ЦПК Н.Ф.Кузнецова. С 21 марта 1969 года Георгий Тимофеевич приступает к работе.

Но, увы... В должности начальника ЦПК Георгий Тимофеевич Береговой проработал всего восемь дней. 28 марта 1969 года новый Главнокомандующий Военно-воздушными силами СССР маршал авиации П.С.Кутахов вызвал к себе генерал-полковника Н.П.Каманина и приказал передачу дел от Н.Ф.Кузнецова Г.Т.Береговому прекратить. Приказы Кутахова об увольнении Кузнецова и назначении Берегового были отозваны обратно.

Кутахов явно метался и не знал, какое решение нужно принять. До заседания Военного совета ВВС 19 февраля он высказывался за оставление генерала Н.Ф.Кузнецова на должности начальника Центра подготовки космонавтов, а на самом заседании проголосовал за смещение Н.Ф.Кузнецова и назначение на его место генерал-майора Г.Т.Берегового. Но уже на следующий день после заседания Военного совета П.С.Кутахов отказался подписывать приказ о назначении Г.Т.Берегового, а еще через день подписал и его, и приказ о назначении комиссии по сдаче и приему дел. Оба эти приказа были объявлены всему офицерскому составу

Центра подготовки космонавтов, Н.Ф.Кузнецов приступил к сдаче дел... Но Главнокомандующий Военно-воздушными силами СССР маршал авиации П.С.Кутахов снова передумал...

Это решение Главкома ВВС привело к созданию нервной обстановки в Центре подготовки космонавтов. В соответствии с директивой Главного штаба ВВС о переходе Центра на новый штат с 25 марта около 30 человек уже были переведены на руководящие должности, в том числе космонавты Алексей Леонов, Андриян Николаев, Герман Титов.

Поскольку решение Военного совета о нецелесообразности назначения на должность начальника Центра подготовки космонавтов генерала Н.Ф.Кузнецова оставалось в силе, П.С.Кутахов приказал подыскивать нового начальника из числа командующих воздушными армиями и их заместителей.

Н.П.Каманин в этой обстановке бюрократической круговерти проявил талант настоящего дипломата. Он отправился на прием к маршалу авиации П.С.Кутахову и убедил его, несмотря на то, что подавляющее большинство личного состава Центра подготовки космонавтов было настроено против Н.Ф.Кузнецова, временно оставить Кузнецова начальником НИИ ЦПК при условии, что первым заместителем у него будет космонавт Г.Т.Береговой. 1 апреля 1969 года П.С.Кутахов подписал приказ о назначении генерала Н.Ф.Кузнецова временно исполняющим должность начальника НИИ ЦПК. 9 апреля был подписан приказ о назначении генерал-майора Г.Т.Берегового первым заместителем начальника НИИ ЦПК. Конфликтная ситуация в Центре подготовки космонавтов в какой-то мере разрешилась.

Правда, административная интрига на этом не закончилась. Н.Ф.Кузнецов вовсе не желал допускать Георгия Берегового в свое управленческое «хозяйство». Кузнецов направляет Берегового в многочисленные поездки и не привлекает к активной руководящей деятельности. И только когда Н.Ф.Кузнецов в конце

августа 1969 года слег с инфарктом, а затем был направлен в отпуск на сорок пять суток, Георгий Тимофеевич начинает по-настоящему руководить Центром подготовки космонавтов.

«По два-три раза в неделю бываю в Центре, учу Берегового работать и пытаюсь делать все возможное для того, чтобы он почувствовал себя руководителем, а его подчиненные признали в нем начальника, - напишет генерал Каманин в своем дневнике. - Мне хотелось бы видеть Берегового хорошим начальником Центра, а многих из космонавтов - командирами отрядов, начальниками отделов и управлений и более высокими руководителями нашей программы пилотируемых полетов».

В сентябре-октябре 1969 года вступила в завершающую стадию подготовка к групповому космическому полету трех кораблей – «Союза-6», «Союза-7» и «Союза-8». На космодроме Георгий Береговой впервые работал руководителем предполетной подготовки космонавтов. По общему мнению членов Государственной комиссии, Георгий Тимофеевич отлично справился со своими обязанностями.

Но как только генерал Кузнецов поправился, он с новыми силами занялся интригами против Георгия Берегового. Николай Петрович Каманин 29 апреля 1970 года сделал в своем дневнике следующую запись:

«Генерал Кузнецов продолжает плести интриги, ссорить космонавтов между собой и натравливать их, а также своих заместителей на руководство ВВС. Особенно много усилий он направляет на подрыв авторитета Берегового. Так, вчера Кузнецов представил мне написанный по его приказу рапорт начальника строевого отдела, в котором доказывается, что Береговой уехал в Сочи без разрешения старших начальников. Стряпая этот «документ», он забыл, что сам лично подписал приказ об отпуске Берегового. Кузнецов постоянно пытается внушить мне свое мнение о Береговом как о бездельнике, фактически ничего не делающем в роли заместителя

начальника Центра. Он «забыл», что на протяжении восьми месяцев своего отсутствия по болезни Береговой работал и за себя, и за него».

Противостояние Кузнецова и Берегового длилось еще два года. В 1971 году, после трагической гибели экипажа космического корабля «Союз-11» Георгия Тимофеевича Добровольского, Владислава Николаевича Волкова и Виктора Ивановича Пацаева был отправлен на пенсию генерал Николай Петрович Каманин. В 1972 году был уволен с должности начальника ЦПК и генерал Кузнецов. С 26 июня 1972 года Георгий Тимофеевич Береговой заступил на должность начальника Первого научно-исследовательского института Центр подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина.

Конечно, Юрий Алексеевич Гагарин обладал значительно большим общественно-политическим весом, чем Георгий Тимофеевич Береговой, но на основании всего изложенного выше можно с уверенностью говорить, что и Гагарину генерал Кузнецов уступил бы свою должность скрепя сердцем, а может быть, даже и при таком раскладе начал бы закулисные интриги.

5. Правда ли, что однажды Юрий Гагарин сказал Георгию Береговому, что «не пустит его в космос»?

Да, есть свидетельства, что такой разговор действительно имел место. Однажды Федор Демчук, шофер Гагарина, в неподходящий момент вошел в кабинет своего шефа и стал свидетелем выяснения отношений между Георгием Береговым и Юрием Гагариным. «Береговой был постарше, но еще не летал в космос, - вспоминал Демчук много позднее. – Он отпускал всякие замечания насчет Гагарина, что, мол, слишком молод для звания Героя Советского Союза, слишком зазнался. Он обозвал Гагарина выскочкой, и Гагарин ответил: «Пока я руковожу, вы никогда в космос не полетите». Потом они еще какое-то время препирались».

Что касается взаимоотношений с Юрием Гагариным, то Георгий Тимофеевич никогда – даже в

советское время, когда не слишком было принято об этом писать, - не скрывал, что они были сложными. В книге «Космос - моя работа» в 1989 году он писал:

«Мои отношения с Юрием Гагариным начались не сразу, не складывались они легко и впоследствии. Он, как и многие, не одобрил моего решения (готовиться к космическим полетам – С.Ч.) и если открыто и не осудил, то не высказал и явного одобрения... Юрий Гагарин серьезно и упорно готовился ко второму полету в космос».

6. Правда ли, что существовало мнение о необходимости скорейшего запуска в космос летчика-фронтовика? Кто лоббировал этот вариант?

С конца 1963 года руководство ВВС СССР открыто поддерживало стремление заслуженного летчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза, полковника Георгия Тимофеевича Берегового слетать в космос. Генерал Николай Каманин вспоминал:

«29 января (1964 года – С.Ч.).

Начались неприятности в связи с решением Военного Совета о зачислении в слушатели Берегового и о переводе Волынова из группы командиров кораблей «Восток» в группу подготовки экипажей для «Союза». Все космонавты встретили это решение в штыки, они великолепно понимают, что это им очередная пощечина, и они ее запомнят. Гагарин уже звонил Рытову и передал, что среди ребят «пошел порох». Трудно сейчас предсказать последствия этих решений, но ясно одно: Руденко и Главком много потеряют в глазах космонавтов, будет очень много неприятных разговоров.

Только что был у меня полковник Береговой. Я направил его в ЦПК, предварительно объяснив ему всю сложность его положения в Центре и попросив сделать все возможное, чтобы не повторить печальный опыт генерала Одинцова. Я был категорически против зачисления Берегового слушателем, но решение Военного Совета нужно выполнять. Правда, я могу так

«выполнить» это решение, что Береговой никогда не увидит космоса. Но может случиться и так, что через 7-10 месяцев Береговой станет дважды Героем Советского Союза и первым космонавтом с генеральскими погонами. Я еще сам не знаю, какой из этих вариантов лучше - тут есть над чем подумать. Во всяком случае многое будет зависеть от самого Берегового. Сумеет он найти правильный путь во взаимоотношениях с космонавтами, сможет перенести большие перегрузки при форсированном режиме подготовки к космическому полету - тогда он может рассчитывать на успех. Через некоторое время я должен буду решить: поддерживать ли Берегового или убрать его с дороги в космос» [6.4].

«4 февраля (1964 года – С.Ч.)

Весь день был в ЦПК. Рассмотрел и утвердил план индивидуальной подготовки полковника Берегового, рассчитанный на 10 месяцев. Пуск теперь Руденко «волевым» решением сокращает его до шести месяцев, как он обещал сделать это на Военном Совете ВВС» [6.4].

Понятно, что какое-нибудь чрезвычайное происшествие во время тренировочных полетов Юрия Гагарина, административно раздутое до масштабов гигантского скандала, могло бы отсрочить присвоение Юрию Алексеевичу генеральского звания. Такое происшествие автоматически лишало бы Гагарина и надежд в скором времени занять должность начальника Центра подготовки космонавтов. И еще, по крайней мере, на ближайшие несколько лет выводило первого покорителя Вселенной из числа готовящихся к полетам космонавтов. Зато для летчика-фронтовика открывалась прямая дорога в космос.

Вот и Лев Данилкин в книге «Юрий Гагарин» размышлял о том же:

«Существует полуконспирологическая версия гибели Гагарина, согласно которой тот стал жертвой спланированного заговора Брежнева и космонавта Берегового. Якобы у Берегового с Гагариным был затяжной конфликт - вошедший в резонанс с общей

неприятною, которую - опять же якобы - испытывал Брежнев к Гагарину и - после гибели Комарова - Гагарин к Брежневу (притом что ходили слухи, что Береговой на самом деле пасынок Брежнева - в качестве неопровержимого аргумента следовала ссылка на его брови и созвучность фамилии); таким образом, если Береговой с Брежневым и не сами подкладывали бомбу в гагаринский самолет, то, по крайней мере, сделали все возможное, чтобы свести Гагарина в могилу легальными способами. Все это, разумеется, инсинуации. Все проще: Берегового действительно проталкивали в космос без очереди, так как он был ветеран войны, летчик-ас, герой; идеальная фигура для того, чтобы разыграть ее в пропагандистских целях. Однако очередь есть очередь: Береговой был уже из второго набора - а на тот момент еще не слетали все члены первого отряда - ни Волынов, ни Хрунов, ни Шонин, ни Горбатко, ни Рафигов, ни Заикин. Гагарин был командиром Берегового и действительно мог повлиять на очередность; и, разумеется, Гагарин раздражал Берегового: для него он был молокососом, выбившимся в начальство».

(Дополнительные материалы по этой версии «заговора» против Гагарина можно найти в публикациях Bizony P., Doran J. Starman: Truth Behind the Legend of Yuri Gagarin и Морозов И. За что могли убить Гагарина? // Литературная газета. 1998. 25 марта – С.4.).

7. Правда ли, что в определенных военных кругах существовало недовольство тем фактом, что космонавты за несколько суток полета получают звание Героя Советского Союза, а «заслуженные генералы» его не имеют?

Такие разговоры действительно велись и велись не только в военных кругах, но и «в народе». Космонавт Владислав Волков в своей книге «Шагаем в небо» писал:

«Как-то я услышал одну фразу школьника, а дети всегда прямодушнее и доверчивее взрослых. Парень

сказал своему приятелю после встречи с космонавтами: «Подумаешь, слетал в космос! Два дня - и уже Герой!»

Книга была написана Владиславом Николаевичем в начале 70-х годов двадцатого века и издана в 1971 году комсомольским издательством «Молодая гвардия». Понятно, что в те годы было невозможно написать о недовольстве руководства военных кругов присвоением космонавтам высоких званий и государственных наград. Поэтому космонавт Волков и вложил информацию о существовании проблемы в уста простого мальчишки.

8. Было ли достаточно любого летного происшествия во время полетов Гагарина на МИГ-15УТИ, чтобы снять его с подготовки к полетам на «Союзах» по дисциплинарным соображениям, а, следовательно, и отсрочить присвоение ему генерал-майорского звания и назначение на должность начальника Центра подготовки космонавтов ВВС?

Очевидно, что да. Было достаточно любого раппорта в «военные верха», чтобы «задвинуть» Юрия Гагарина на какой-то срок, поставить административный шлагбаум перед ним. Хотя генерал Николай Каманин и протезировал Юрию Алексеевичу, но после получения указания сверху, ему пришлось бы применить к Гагарину «меры воспитательного характера». Конечно, Юрия Гагарина не стали бы снимать с должности заместителя начальника Центра подготовки космонавтов и понижать в звании – зачем такой скандал? Но основания, чтобы не присваивать ему звания генерал-майор, появлялись «железные». Соответственно на достаточно длительное время закрывались бы его карьерные перспективы. Лишался бы он и надежд занять в ближайшие годы пилотское кресло в очередном корабле «Союз».

9. Не собирався ли кто-то просто «шугануть Юрку» во время тренировочного полета?

Из беседы писателя Бориса Васильевича Мурасова с заместителем начальника по тылу Центра

Тайна гибели Юрия Гагарина

подготовки космонавтов Евгением Дмитриевичем Черкасовым подобный вывод вполне можно сделать:

«27-го марта (1968 года – С.Ч.) нас с Филекиным (полковник, главный инженер-технолог Филекин Иван Андреевич - С.Ч.) встречает Кузнецов, говорит: «Сегодня у нас важный полет, я прошу вас обоих быть на аэродроме». Филекин в ответ: «А зачем мне там быть?» - «Вы главный инженер», - ответил Кузнецов.

- Полковник Филекин – инженер-технолог, казалось, зачем необходимо его присутствие на полетах, тем более, Юрий Гагарин в марте месяце из полетов, как говорится, не вылезал.

Черкасов: Филекин так и сказал: «Я инженер, но не аэродромный, в самолетах не разбираюсь, и не буду там, на полетах». Я дал указание, и уехал домой, ко мне приехали родственники» [6.3].

Совершенно непонятно, на первый взгляд, для чего на аэродроме должны были присутствовать Черкасов и Филекин. Может быть, генерал Николай Кузнецов еще до начала полетов ожидал каких-то неприятностей с Юрием Гагариным, и ему нужны были для поддержки «свои люди»? Генерал Кузнецов не болгарская бабка Ванга, вряд ли он был способен предугадывать будущее. Так, может быть, уважаемый Николай Федорович просто знал, что кто-то готовит провокацию против Гагарина?

И еще одна странность. Генерал Кузнецов так беспокоится о Гагарине, что решает лично проверить его в предстоящем полете. А когда генерал Николай Каманин 26 марта вполне обоснованно запрещает эту авантюру, начальник ЦПК откровенно плюет на все свои страхи и прибывает в летную часть только утром в день полета. То есть до утра дня полетов командир части полковник Владимир Серегин не знал, что будет лететь с Юрием Гагариным! А между тем телефон был в приемной Каманина, телефон был в кабинете Кузнецова в ЦПК и у него дома, телефоны были и у полковника Серегина - и в кабинете в штабе части, и дома. Более того, если

командира части срочно нужно было найти, разыскивать его дежурный по части мог направить даже специального посыльного. Поэтому со связью в Советской Армии было все нормально - было бы желание связываться. Что же получается, очень ответственный генерал Кузнецов после разговора с генералом Каманиным, в один момент сделался совершенно безответственным человеком?

10. Правда ли, что и в 1968 году, и позднее – даже в настоящее время! – есть заинтересованные группы, желающие увести в сторону расследование гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина?

Увы, есть. Приведем мнение профессора С.М.Белоцерковского:

«Объективные истоки противоречий (в деятельности как Правительственной комиссии в 1968 году, так и всех последующих расследований – С.Ч.) связаны с тем, что одна группа должностных и начальствующих лиц отвечает за организацию летной службы и подготовку летчиков, а другая - за состояние и эксплуатацию техники. Одна служба должна оказаться виноватой. Естественно, обе они стараются избежать данной участи. С другой стороны, все службы заинтересованы в том, чтобы вскрыть причины летных происшествий и предотвратить их повторение. Правда, без излишней огласки, лучше всего внутренними средствами» [6.3].

По свидетельству зам. руководителя полетами 27 марта 1968 года на аэродроме «Чкаловская» подполковника Вячеслава Ивановича Быковского, заместитель начальника управления боевой подготовки ВВС СССР генерал-лейтенант Пушкин Анатолий Иванович предложил ему удалить часть диаграммы регистратора полетами после отметки 10 часов 30 минут как «не представляющую ценности». Однако офицер отказался это сделать и оставил документ для комиссии в нетронутom виде.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Факты грубого вмешательства генералитета ВВС СССР в расследование гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина приводит и Эдуард Шершер:

«В тот злополучный день 27 марта 1968 г. работники НИИ ЭРАТ ВВС (Научно-исследовательский институт эксплуатации и ремонта авиационной техники ВВС СССР – С.Ч.) получили распоряжение руководства - прекратить все виды работ и приготовиться к выполнению важного правительственного задания. Около полудня стало известно, что произошла катастрофа самолета МиГ-15УТИ с экипажем в составе В.Серегина и Ю.Гагарина. Руководство ВВС вылетело на место происшествия, а в институте наступило короткое затишье.

Сотрудники отдела турбореактивных двигателей, чтобы не терять время, запросили аэродром Чкаловский о том, какое задание должен был выполнять экипаж. Оттуда сообщили, что задание это - упражнение №2 Курса боевой подготовки истребительной авиации (КБП ИА-67), т.е. одно из самых начальных упражнений курса. Тут же принесли соответствующий документ, ознакомились с содержанием этого упражнения. Это был пилотаж в зоне с выполнением виражей, витков малой спирали, пикирований, боевых разворотов, бочек, полета на эволютивной скорости, т.е. на минимальной скорости горизонтального полета. Заканчивалось задание следующей фразой: «Полет выполняется без подвесных баков».

Любому пилоту или авиационному инженеру известно, что курс боевой подготовки утверждается Главкомом ВВС, а, следовательно, ни один командир независимо от ранга не имеет права менять в нем ни одного слова, ни одной цифры. Как же могло случиться, что требования этого документа были так грубо нарушены?

В самом деле, обнаруженное в отделе нарушение получалось очень и очень опасным, т.к. все режимы в данном упражнении были заданы для полета без

подвесных баков. В частности, была задан режим полета самолета на эволютивной скорости в 350 км/час. Это значит, что при полете с подвесными баками должна была выдерживаться более высокая, нежели указана в документе, скорость во избежание сваливания на крыло. Отрицательно и действие подвесных баков при выходе из пикирования - нужна большая высота, т.к. при полете с баками ограничивается допустимая перегрузка. Баки могут просто сорваться со своих креплений. И это допустил сам командир? Или задание выполнялось совсем другое?

В обсуждении обнаруженных данных прошел остаток дня. Общее мнение было такое - налицо грубое нарушение, которое могло иметь непосредственное влияние на исход полета. Но не тут то было! На следующий день в отдел уже пожаловало высокое начальство с Пироговки, из штаба ВВС - начальник управления эксплуатации ВВС генерал И.В.Чирков. «Подвесные баки - не наше дело», - сказал генерал. – «Наша задача - искать отказ авиатехники».

Стало ясно, что в отделе ненароком вторглись в те сферы, куда «посторонним вход воспрещен». Кто-то доложил «по команде», а проще говоря, «стукнул» «куда следует», и реакция сверху не заставила себя ждать. Похоже, дело принимало серьезный оборот — политический. А в таких делах техника, как и истина, всегда отходит на задний план» [6.7].

Эдуард Шершер в своей книге рассматривает и вопрос о ненамеренном сокрытии улики в ходе расследования гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина:

«Для осмотра собранных на месте катастрофы частей самолета в институт должен был приехать Главком ВВС маршал К.А.Вершинин. Один из руководителей института генерал П.Г.Сигов дал команду: все детали привести в порядок, почистить и помыть, после чего разложить в ангаре. Не покажешь же маршалу грязные, прямо с земли, детали. Приказано — выполнено.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Только при этом были помыты и разрушенные куски плексигласа фонаря. Потом, когда стало необходимым определить, были ли на них следы от удара птицы (кровь, перья и др.), сделать это уже не представлялось возможным, поскольку, если такие следы и были, то оказались смыты водой. И не сносить генералу головы, если бы в верхах узнали об этом. Но обошлось, напуганных тогда и без него хватало...» [6.7].

Интересны в качестве косвенного доказательства сокрытия улик и воспоминания генерал-лейтенанта Алексея Алексеевича Парамонова, возглавлявшего государственную комиссию, перед которой Юрий Гагарин защищал свой дипломный проект в академии им. Жуковского. Позднее Парамонов принял участие в расследовании гибели Гагарина и Серегина:

«С первых же дней работы начали выявляться совершенно очевидные недоработки и упущения, которые сами по себе, отдельно взятые, не могли явиться непосредственной причиной катастрофы, но все вместе свидетельствовали о вопиющем недостатке внимания и отсутствии элементарного проявления заботы о том, чтобы наши первые космонавты были максимально защищены от тех опасностей, с которыми прежде всего связана их лётная тренировка. Ничем нельзя оправдать тот факт, что свой последний полёт Гагарин и Серёгин выполняли на старом самолёте, прошедшем два капитальных ремонта, а двигатель на этом самолёте имел даже четыре капитальных ремонта. Средства наземного обеспечения полётов работали плохо и в конечном счёте потеряли самолёт, оказавшийся в сложных метеоусловиях (вместо простых по заданию). Метеорологическое обеспечение было неполным и ненадёжным. Общая организация полёта должна быть признана неудовлетворительной.

Вместо логичного продвижения расследования и раскрытия истины началась изнурительная долгая работа, похожая на «медвежью» охоту. Специалистам, как медведю рукавицу, подбрасывали одну версию за другой,

одну железку за другой, и они добросовестно давали ответы на поставленные вопросы, не приближаясь ни на шаг к ответу на главный вопрос: почему исправный самолёт, пилотируемый до последнего мгновения работоспособными лётчиками, вдруг столкнулся с землёй?

По существовавшим тогда весьма жёстким требованиям Приказа министра обороны о порядке расследования лётных происшествий комиссия была обязана на 10-й день сделать предварительные или окончательные выводы о причинах катастрофы и доложить их в вышестоящие инстанции. За многолетнюю свою практику участия в расследованиях я не помню ни одного случая нарушений данного требования. Совершенно очевидно, что в данном случае высшей инстанцией для доклада могло быть только Политбюро ЦК КПСС. Какие, кому, когда и кем были сделаны доклады, до сих пор неизвестно. Не известны доклады, которые шли по линии КГБ, Генерального прокурора и др. Работа по расследованию неоправданно затянулась. Хотя бы общие выводы не были обнародованы и даже не доведены до руководства Военно-Воздушных Сил и Министерства обороны.

Я думаю, что в ходе расследования очень многие почувствовали прямую связь гибели Гагарина и Серёгина с собственной недоработкой. Многие любили погреться в лучах славы, доставшейся космонавтам, пользовались рядом благ, но мало занимались рутинной работой, которая, в конечном счёте, определяет успех в любом деле».[6.8]

К сожалению, и коллеги-космонавты Юрия Алексеевича Гагарина приложили руку к тому, чтобы торпедировать объективное расследование катастрофы 27 марта 1968 года. Вспоминает Арсений Дмитриевич Миронов, главный научный сотрудник ФГУП «ЛИИ им. М.М.Громова», доктор технических наук, профессор, лауреат государственных премий СССР (1948, 1976):

«...Изложу реальную последовательность событий (реконструкцию), базирующуюся на фактах, а не на предположениях и фантазиях. Начну с того, что с первых дней работы летной подкомиссии выявились обстоятельства, свидетельствующие о недостатках в организации летной работы и прямых ошибках персонала, т.е. о «человеческом факторе» в обеспечении безопасности полетов в 70-м Особом истребительном авиационном полку, в котором летали космонавты.

Позже стало известно, что два летчика-космонавта (Павел Романович Попович и Валерий Федорович Быковский – С.Ч.) написали письмо Генеральному секретарю ЦК КПСС Л.И. Брежневу с просьбой запретить комиссии рассматривать действия экипажа Серегина-Гагарина, чтобы не очернить их светлую память. Письмо было направлено из ЦК КПСС в комиссию по расследованию и зачитано в присутствии большого количества расследователей, но не вызвало ни вопросов, ни обсуждения. Однако влияние «человеческого фактора» (в части действий не только летчиков) так и не рассматривалось до конца работы подкомиссии. Это стало как бы запретной темой, хотя было главной составляющей»[6.5].

В правительственной комиссии, во всех ее подкомиссиях и среди самостоятельных групп специалистов споры вокруг различных версий катастрофы продолжались до конца 1968 года. Спорили не столько по существу, сколько по формулировкам. Дело дошло до того, что группа космонавтов (исключая Леонова), защищая абсолютную невиновность Гагарина, направила письмо Устинову:

«Уважаемый Дмитрий Федорович!

Вы понимаете, что мы, летчики-космонавты, были глубоко потрясены гибелью наших дорогих друзей Ю.А.Гагарина и В.С.Серегина при выполнении ими относительно простого полетного задания.

На протяжении всего времени расследования мы очень внимательно следили за его ходом, как могли помогали объективному расследованию, лично участвовали в работе подкомиссий, беседовали с их членами, председателями, а также с привлеченными к расследованию заслуженными летчиками-испытателями СССР. Изучили все обстоятельства происшествия.

В результате всего этого у нас сложилось определенное мнение об обстоятельствах и причинах этой тяжелой катастрофы. Однако, как нам стало известно, подкомиссия №4 сформулировала причину катастрофы, заключающуюся в резком отвороте самолета летчиками от облаков или от воздушного шара, что привело к выходу самолета на закритические режимы, и, как следствие, его падению.

Мы считаем, что для такого заключения не имеется оснований.

Изучением метеорологической обстановки при расследовании катастрофы подкомиссией №1 установлено, что между первым и вторым слоем облачности никаких облаков не было. Даже если и были бы облака, то зачем летчикам резко отворачивать от них самолет? По существующим правилам и методике они должны были спокойно в них войти и выйти, используя приборы, как это обычно и делается (заранее обходят только грозовые облака). Мы как авиационные специалисты с недоумением смотрим на это вольное, необоснованное трактование действий летчиков в этих условиях.

В самом деле, как могли летчик-испытатель 1-го класса В.С.Серегин, летавший при минимуме погоды днем и ночью в сложных метеоусловиях, и Ю.А.Гагарин, имевший практику полета по приборам и в облаках, из-за боязни облаков сделать резкий отворот от них и сорваться в штопор?

По нашему мнению, это надуманная и ничем не обоснованная версия, бросающая тень на наших славных летчиков.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Кроме того, непонятно, почему не принята во внимание оценка поведения самолета и экипажа с момента последней радиосвязи и до момента падения, сделанная группой летчиков-экспертов во главе с заслуженными летчиками-испытателями СССР Седовым, Ильюшиным и другими. Эти специалисты в заключении указали: «...Объяснить движение самолета по рассчитанным группой динамики полета траекториям никакими сознательными действиями экипажа невозможно. Такое движение самолета вероятнее всего могло быть при временной потере экипажем работоспособности в воздухе вследствие какого-либо воздействия на экипаж».

В процессе расследования катастрофы было проведено большое количество наземных и летных экспериментов в ГНИКИ ВВС, ЛИИ МАП и в других организациях. В результате их установлено, что отрицательный перепад давления (-0,01) в кабинах самолета Ю.А.Гагарина мог быть только из-за нарушения их герметичности.

Избыточное давление в кабинах исправного самолета всегда только положительное и находится в пределах от +0,1 до +0,12 килограмма на квадратный сантиметр. С этим согласились все научные организации, принимавшие участие в проведении экспериментов, и подкомиссии, расследовавшие катастрофу.

В связи с тем, что отрицательный перепад давления в кабинах самолета Ю.А.Гагарина мог явиться только результатом их разгерметизации, необходимо было изучить все причины ее возникновения.

Проведенные эксперименты показывают, что разгерметизация кабин могла произойти вследствие:

- разрушения фонарей или кабин от столкновения с воздушным шаром или другими посторонними предметами;

- взрыва на самолете в районе кабин.

Как нам известно, подкомиссия №2 в одностороннем порядке, без привлечения

представителей подкомиссии №1, взяла на проработку версию о том, что разрушение кабин произошло якобы при ударе о деревья. При этом допущены необоснованные выводы и заключения:

- схема расположения деревьев на месте катастрофы выбрана произвольно в предположении, что кабины самолета были разрушены группой деревьев, расположенных по полету с правого борта; на самом деле таких деревьев там нет, что видно из официально представленной в Правительственную комиссию схемы, выполненной 4 апреля сего года с помощью теодолитной съемки специалистами на месте падения самолета;

- прочностные расчеты на разрушение самолета при столкновении с деревьями не делались, хотя это разрушение утверждается однозначно;

- эксперимент по сбросу фонаря и замеру времени срабатывания стрелки прибора УВПД (указатель высоты и перепада давления.) выполнен без учета влияния наддува в кабину от работающего двигателя и скоростного напора, что безусловно скажется на этом времени;

- обойден факт отсутствия 62 процентов остекления фонарей кабин на месте катастрофы, а также противофлаттерного груза.

Непонятно, как можно делать вывод о резком отвороте летчиков от облачности из-за боязни попасть в нее, не имея абсолютно никаких доказательств к этому, и из каких-то конъюнктурных соображений игнорировать такие веские и объективные обстоятельства, как отсутствие остекления и противофлаттерного груза, а также зафиксированный факт отрицательного перепада давления в кабинах.

Неясно также, почему при расследовании не приняты во внимание показания большого числа очевидцев о слышанных и виденных взрывах на самолете. В районе полета самолета слышали взрывы и наши космонавты (Леонов, Попович), о чем они доложили.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Обращает на себя внимание непонятное стремление некоторых членов подкомиссии №2, председателем которой является товарищ М.Н.Мишук, в процессе расследования выставить Ю.А.Гагарина и В.С.Серегина как виновников происшествия и во что бы то ни стало оправдать авиационную технику.

Мы понимаем, что товарищ Мишук как главный инженер ВВС несет ответственность за организацию подготовки самолетов ВВС к полетам и одновременно расследует эту подготовку, но это не может служить оправданием такой тенденциозности.

Исходя из результатов исследований и экспериментов, мы считаем, что наиболее вероятной причиной катастрофы является столкновение самолета с падающим (или летящим) воздушным шаром или взрыв на самолете, что привело к разрушению фонарей кабин самолета и, как следствие, к созданию сложной аварийной обстановки и временной потере работоспособности летчиками.

Предложения:

1. Исключить из заключения формулировку «резкий отворот от облаков» как ничем не обоснованную и бросающую тень на квалификацию и авторитет Героев Советского Союза Ю.А.Гагарина и В.С.Серегина.

2. Для расследования причин нарушения герметичности кабин самолета создать специальную комиссию из незаинтересованных лиц и только после изучения этих вопросов принять окончательное решение по катастрофе. При этом использовать имеющиеся материалы по летным и наземным экспериментам в кабине самолета МиГ-15УТИ, проведенным в ГНИКИ ВВС, ЛИИ МАП, ОКБ и других организациях, эпюры давлений по фюзеляжу самолета при полете на больших углах атаки, результаты расчетов на прочность, летную оценку траектории полета, выполненную летчиками-экспертами, показания очевидцев и другие материалы.

Направляя это письмо лично Вам, мы просим Вас как председателя Правительственной комиссии принять

необходимые меры по установлению истинной причины гибели наших товарищей.

Г.Титов, А.Николаев, П.Попович, В.Быковский, П.Беляев».[6.5]

Тщательно рассмотрев все аспекты трагедии, происшедшей 27 марта 1968 года, Арсений Дмитриевич Миронов заключает:

«На основании сказанного можно сделать определенные выводы: рассмотренные версии имеют один и тот же недостаток. В них ставится задача найти единственную причину авиационной катастрофы. Но это – не решаемая задача, так как авиакатастрофа, как очень редкое событие, возникает, как правило, только при некотором сочетании нескольких исключительно редких событий (явлений). Вот эти события и их неблагоприятная последовательность, которые имели место 27 марта 1968 г., и явились причиной трагедии.

Сформулирую представление о последовательности событий 27 марта 1968 года, опираясь на факты и на пару реалистических предположений. Итак, первым фактом явилась задержка самолета с вылетом по времени в плановой таблице полетов. Причиной задержки явилось то, что инструктор самолета полковник В.Серегин из-за назначенной встречи с начальником Центра подготовки космонавтов генералом Н.Кузнецовым опоздал на полет с Ю. Гагариным почти на полчаса!

Это опоздание могло вызвать спешку, например, в ознакомлении с погодой, в проведении предполетной беседы с Гагариным. И, конечно, из-за опоздания интервал времени между взлетом самолета Серегина-Гагарина и последующим взлетом другого самолета МиГ-15УТИ (Андреева) сократился от планового получаса до фактических трех минут.

Еще один факт: запрос Гагарина в 10 ч 29 мин руководителю полетов с докладом и просьбой: «625 задание в зоне закончил. Прошу разрешения разворот курс 320» и ответ руководителя полетов: «625 разрешаю».

Действия сторон формально неизвестны, но предположительно возможно их представить. Итак, вполне реальное решение – самолет Серегина-Гагарина выходит из своей пилотажной зоны со снижением. Задержка вылета приводит к некоторому сближению с самолетом Андреева, летавшим в своей (соседней) пилотажной зоне на высоте 3000 м, стало опасным, так как полет со снижением проходил вблизи самолета Андреева. Следует вспомнить, что разность высот двух самолетов МиГ-15УТИ в начале эпизода составляла всего 1200 м, а пилотажные зоны были рядом. У экипажа Серегина-Гагарина при обнаружении другого самолета возникла вполне естественная реакция – энергичный маневр уклонения самолета от столкновения. Оценки показывают, что примерно через 10 с самолет Серегина-Гагарина мог снизиться до высоты 3000 м, и вероятность сближения с самолетом Андреева стала очень большой. При обнаружении второго самолета между слоями облаков кто-то из членов экипажа (Серегина-Гагарина) совершил чрезмерно энергичный отворот, и самолет свалился в штопор. Еще через 10-12 с Гагарин передал в эфир (в спешке, без соответствующего позывного): «Высота две тысячи», а в 10 ч 31 мин – 10 ч 32 мин самолет столкнулся с землей.

Условия для сваливания вполне вероятны, но этот факт не был замечен группой руководства полетами (руководитель полетов Ярошенко, его помощник – Быковский). Правда, на вопрос руководителю полетов, чем он занимался в этот момент, он ответил: «Занимался анализом воздушной обстановки». Скорее всего, за экраном радиолокатора просто никто не наблюдал, не видел сближение меток целей двух самолетов МиГ-15УТИ. И еще один факт, подтверждающий незамеченное персоналом РП опасное сближение - представленная подкомиссии «проводка» (изображение на экране локатора движения меток целей самолетов) якобы самолета Серегина-Гагарина была единодушно

отвергнута членами летной подкомиссии, как ошибочная и во многом противоречивая.

При заслушивании доклада летчика Андреева о его полете внимание привлек следующий эпизод. Его спросили: «В условиях какой облачности он выполнял полет в своей зоне?». Ответ был шокирующим: «Летал вне облаков». Больше всех удивились члены подкомиссии - метеорологи. «Как же так - Московская и Владимирская области закрыты сплошной слоистой облачностью с нижней кромкой 600 м, верхней - 5000 м, а Вы летали вне облаков?». После некоторой заминки он заявил: «Ну, может быть, я ошибся и летал в облаках». Этот ответ более чем странен для опытного летчика. Я записал в своем блокноте слово «путает». Он придумал, или ему придумали «безоблачную» ситуацию, чтобы он мог утверждать, что видимость была хорошая, он не видел никакого другого самолета и что опасного сближения не было. Действительность показала обратное - опасное сближение, по-видимому, было в просвете между слоями облаков.

Осталось получить объяснение одного звена цепи событий: что за самолет видели жители деревни Новоселово в день катастрофы? Ответ найти несложно при внимательном анализе имеющихся материалов.

Имея в виду, что местные жители запомнили время пролета самолета Серегина-Гагарина - 10 ч 35 мин, т.е. близко ко времени (фактическому) падения на землю их самолета, можно утверждать, что самолет, который увидели местные жители, и самолет, потерпевший катастрофу - один и тот же МиГ-15УТИ. Эти люди были свидетелями последних секунд полета самолета, потерпевшего катастрофу. Таким образом, снята последняя «загадка» из материалов расследования гибели Ю.Гагарина, что дает возможность утверждать - загадок нет, есть только неполнота информации.

Рассмотренные выше факты и обоснованные предположения позволяют утверждать, что установленная последовательность событий 27 марта

Тайна гибели Юрия Гагарина

1968 г. воспроизводит истинную картину гибели экипажа Серегина-Гагарина. Полет окончился бы благополучно, если бы руководитель полетов на запрос Гагарина ответил бы не одним словом «Разрешаю», а тремя: «Разрешаю, без снижения» или развел самолеты другим способом. Так, по мнению некоторых экспертов, можно было бы избежать трагического итога.

Гибель Юрия Гагарина и Владимира Серегина может служить типичным примером катастрофы, возникающей в результате неблагоприятного сочетания негативных событий - задержка вылета, вылет при несоответствующей (непригодной) для задания погоде и бездействие руководителей полетов. Все три события вызваны «человеческим фактором».

Многие авторы рассуждают о недостаточной летной подготовке и натренированности Юрия Алексеевича Гагарина, которые якобы могли быть причиной или способствовали началу катастрофы. Все они должны быть отвергнуты. В этом полете Гагарин был проверяемым; ответственность за безопасность (исход полета) полностью нес инструктор.

Становится понятной причина многолетнего молчания военных и государственных деятелей: первые боялись жестких наказаний, а вторым было стыдно за державу. Да и грядущая «Пражская весна», по-видимому, отвлекла внимание соответствующих служб государственной безопасности от более глубоких разбирательств [6.9].

И далее тот же Арсений Дмитриевич Миронов, но уже в другой своей статье, ставит все точки над «i»:

«Полемика о причинах гибели первого космонавта планеты Ю.А.Гагарина и полковника В.С.Серегина длится более сорока лет. Высказываемые отдельными авторами версии становятся все более удивительными, выдумки - все более неожиданными, а в некоторых содержатся даже оскорбительные мотивы.

Несомненно, начальной причиной такого потока мнений является то, что в 1968 году правительственная

комиссии не захотела дать фактической оценки причины катастрофы не только из-за того, что отсутствовали конкретные материалы, содержащие ответ на вопрос «почему погиб экипаж Гагарина-Серегина». Процесс формирования оценки был заторможен лицами (или группами лиц), которые непосредственно или косвенно отвечали за безопасность и организацию полетов в 70-м особом истребительном авиационном полку» [6.10].

Ну, и совсем уж откровенно:

«Вина за это целиком лежит на военных - руководящем составе 70-го особого истребительного авиационного полка и на руководстве службы управления полётами аэродрома «Чкаловский». Председатель комиссии Д.Ф.Устинов как секретарь ЦК КПСС отвечал в стране за оборону и космос, а значит, через многих руководителей ВВС, и за безопасность полётов, в том числе и в 70-м полку. Поэтому появилось желание «искать внешнюю причину», а не разбираться в недостатках организации лётной работы, в человеческом факторе, в ошибках.

В этой связи привлекает внимание следующий эпизод в работе лётной подкомиссии. На очередном заседании (16 апреля) член лётной подкомиссии генерал Иван Фёдорович Модяев выступил с предложением: «Надо искать внешнее воздействие, которое поставило самолёт в срывное положение».

Попытки напомнить о более актуальном направлении исследований - влияние «человеческого фактора» - не увенчались успехом. А ведь к этому моменту у подкомиссии уже накопился большой объём информации об ошибках в организации лётной работы, неправильных действиях персонала! Это замалчивание продолжалось до конца работы подкомиссии и увело расследование от необходимости называть лиц, допустивших ошибки» [6.8].

Вот этот «человеческий фактор» в расследовании катастрофы самолета, на котором летели Юрий Гагарин и Владимир Серегин был настолько очевиден, настолько

Тайна гибели Юрия Гагарина

лез в глаза, что о нем писали даже люди весьма и весьма далекие от космонавтики. Так, например, известны стихи авторства Феликса Чуева (текст цитируется по рукописному подлиннику, хранившемуся у Л.И. Краснопольской и впервые опубликованному в ее статье «Удар молнии» (газета «Знамя» (Калуга), 10 апреля 1999 года):

«Надоели сказки бездарные,
Столько рассказней и легенд,
Надоели сплетни базарные,
Облепившие монумент.

Столько липких, нетрезвых слухов,
Но сейчас не об этом речь,
И, как он бы, собравшись с духом,
Я хочу эту ложь пресечь.

Я скажу о нашем Гагарине,
Чтоб без лишних слез и «ура»:
Он летел на такой развалине,
Что давно на свалку пора.

Был не раз мотор в перечистке,
Три ресурса давно прошли.
Неужели во всей Отчизне
Лучших крыльев ему не нашли?

Тут не техника виновата,
Весь отряд летал на таких,
На гробах, изъятых когда-то
Из частей из летных других.

И причину нелепого бедствия

Тайна гибели Юрия Гагарина

Объяснить бы не мне, не в стихах,
А в делах судебного следствия,
Почему получилось так.

Понимаю, в любом хозяйстве
Нужен разум и глаз да глаз,
Всероссийское разгильдяйство
Столько раз убивало нас!»

Конечно, формально поэт Чуев не прав. Истребитель МиГ-15УТИ № 612739, на котором разбились Юрий Гагарин и Владимир Серегин, был выпущен 19 марта 1956 года заводом «Аэро Водоходы» в Чехословакии. После выпуска самолет прошел два ремонта. Первый ремонт состоялся 13 июля 1962 года, а второй - 30 марта 1967 года. Двигатель РД-45ФА № 84445А, изготовленный 25 декабря 1954 года с установленным межремонтным ресурсом 100 часов, прошёл четыре ремонта (в 1957, 1959, 1964 и 1967 годах). После последнего ремонта двигатель наработал 66 часов 51 минуту. Назвать самолет совсем уж развалиной нельзя. Да, он был в эксплуатации уже двенадцать лет, но все необходимые проверочные и ремонтные процедуры, обеспечивающие надежный полет, прошел своевременно.

Но по сути Феликс Чуев все-таки прав: именно разгильдяйство в сочетании с мелким интриганством некоторых должностных лиц и стало причиной гибели первого космонавта планеты Земля Юрия Алексеевича Гагарина и летчика Владимира Сергеевича Серегина.

Учитывая все изложенное выше, наша версия взаимоотношений «отцов и детей» такова.

К весне 1968 года в определенной части военного руководства СССР сложилось мнение, что молодых «космонавтов-полковников» нужно «осадить», «слежка

шугануть», «поставить на место». Особенно это касалось персонально Юрия Алексеевича Гагарина.

Нет, Гагарин не страдал «звездной болезнью», не высказывал каких-то намерений резко ускорить свою карьеру, не требовал какого-то особого отношения к себе. Он просто жил обычной жизнью увлеченного своим делом человека. Но даже в этом статусе часть советской военной верхушки считала его «выскочкой», человеком, к которому излишне проявляет любовь народ и – главное! – излишне расположены многие в высшем советском партийном руководстве.

Именно поэтому в Министерстве обороны СССР имелись весьма влиятельные люди, которые очень не хотели присваивать звание генерал-майора первому космонавту планеты. Назначение его на должность начальника Центра подготовки космонавтов многие также считали преждевременным, а для некоторых такое назначение и вовсе грозило серьезными карьерными проблемами уже в ближайшем будущем.

В случае Гагарина проще всего было создать повод для «карьерного торможения» во время тренировочных полетов Юрия Алексеевича на самолетах - это дополнительно лишало бы Гагарина не только перспектив полета в космос, но могло быть использовано вообще для отстранения первого космонавта планеты от самостоятельных полетов на самолетах.

При желании военных верхов, остановить карьерное продвижение Гагарина можно было не только серьезным летным происшествием, но даже намеком на саму возможность такого происшествия при проведении тренировочного полета на самолете. Видимо, кто-то в военных верхах и решил весной 1968 года слегка «шугануть Юрку».

Практически организовать такую провокацию можно было тремя способами:

1. С помощью активных действий. Например, «случайно» организовать сближение самолета Гагарина и

Серегина с другим самолетом или иным воздушным объектом (например, шаром-зондом), но так, чтобы вина хоть отчасти легла на экипаж МИГ-15УТИ.

2. Создать условия для потенциального возникновения аварийной ситуации. Например, разрешить полет в условиях плохой погоды, при которой возможна временная потеря ориентации экипажем МИГ-15УТИ или летчикам придется выполнять «нестандартные» летные маневры, не входящие в полетное задание. Можно также «подгадать» и так, чтобы тренировочный полет Юрий Гагарин и Владимир Серегин выполняли на самолете, который не годится для такого рода полетов, - и тут достаточно вспомнить о наличии заправленных дополнительных топливных баков на МИГ-15УТИ в тот роковой день 27 марта 1968 года.

3. Просто зафиксировать в рапорте, который пойдет «наверх» после завершения тренировочного полета, все те недостатки, которые имелись при подготовке к полету и во время полета самолета МИГ-15УТИ. Даже по состоянию на утро 27 марта 1968 года таких нарушений уже с лихвой хватало для написания такого рапорта.

Первые два варианта фактически подразумевали организацию некоего «антигагаринского заговора». Ах, какой бы шикарный заговор мог бы составиться! Тут и маршал Руденко, активно продвигающий в руководители ЦПК космонавта-фронтовика Георгия Берегового. Тут и продолжающий службу в Московском военном округе генерал Одинцов, решивший отомстить Гагарину за свое смещение с должности начальника Центра подготовки космонавтов в 1963 году. Мало? А можно и других подвязать! Вот старший брат будущего космонавта Георгия Берегового – генерал Михаил Береговой, тоже служит в Московском военном округе, начальник Радиотехнических войск. Не захочет ли он помочь брату, убрать с его дороги «конкурента» Гагарина?

Все это, конечно, домыслы. Во-первых, все выше перечисленные люди не пошли бы на такой заговор в

силу своей человеческой порядочности. Во-вторых, даже явные недоброжелатели Юрия Гагарина прекрасно понимали, что все-таки в государственных, партийных и военных верхах существовало разное отношение к первому космонавту планеты, и имелась большая вероятность быть пойманными за руку не то, что на стадии подготовки, а еще даже замысла провокационной «акции». И не будем забывать то факт, что органы государственной безопасности в СССР и особые отделы в воинских частях тоже не даром ели свой хлеб.

А вот по третьему варианту никакого риска вообще не было. Нужно было просто создать условия для сознательного или даже неосознанного нарушения Юрием Гагариным и Владимиром Серегиным неких правил и инструкций. Ситуация в авиационном полку утром 27 марта 1968 года была такая, что эти условия и создавать уже было не нужно – они все имелись в наличии. Теперь требовалось только одно: чтобы никто не остановил вылет экипажа УТИМИГ-15 в тренировочный полет.

Запросто вылет Гагарина и Серегина мог остановить «сверхбдительный» генерал-майор Николай Федорович Кузнецов – главный инициатор дополнительной проверки летных навыков первого космонавта планеты. Кузнецов не просто присутствовал в тот день на аэродроме, но и активно участвовал в событиях, давая «ценные указания» и экипажу УТИМИГ-15, и многим другим авиаторам. Кузнецов не мог не видеть всех недостатков и опасностей предстоящего полета. Но «заботливый» генерал-майор и пальцем не пошевелил, чтобы остановить вылет Гагарина и Серегина. Почему? А еще почти через два десятилетия после трагедии 27 марта 1968 года опубликовал в книге «В годы испытаний», мягко говоря, недостоверные данные о подготовке Юрия Алексеевича Гагарина к полетам в тот роковой день. Зачем?

В принципе, все более или менее понятно. Гагарин по своим летным навыкам вытягивал в марте 1968 елеле на летчика 3-го класса. Полет на МИГ-15УТИ был внеплановый, изначально планировался самостоятельный полет на другой машине. Из самолетов, в которые мог сесть еще и инструктор, утром 27 марта 1968 года нашелся только вот этот МИГ-15УТИ, в инструкторской кабине которого - может быть, прав летчик Сергеев, предложивший такую версию? - действительно не было ручки управления. Командир части Серегин узнал о полете только утром 27 марта 1968 года. Четкой оценки погодных условий на момент подготовки рокового полета Гагарина и Серегина не было – самолет-разведчик погоды все еще был в воздухе. Профессор С.Белоцерковский в одной из своих публикаций отмечал неудовлетворительную организацию слежения за полетами: «Из-за неисправности оборудования не работали фотоприставки для съемки экранов радиолокационных станций (это мешало в полной мере отслеживать меняющиеся положения самолетов), вышел из строя наземный радиовысотомер. В конце полета самолет Гагарина и Серегина был потерян, вместо него руководитель полета вел на экране радиолокатора другой самолет, видимо Су-11. Ошибка была обнаружена только через 12 минут после катастрофы». На самолете МИГ-15УТИ имелись дополнительные подвесные баки емкостью по 260 литров, с которыми лететь в полет такой сложности запрещалось. Их наличие вообще снижало допустимые перегрузки почти в три раза: самолет при этом переходит на неуправляемый режим значительно раньше.

Чтобы «не пущать» Юрия Алексеевича Гагарина в генерал-майоры и в начальники ЦПК, хватило бы простого рапорта «в верха» обо всех этих безобразиях при организации полета 27 марта 1968 года. Безобразия были налицо, оставалось только «организовать» раппорт.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Как бы это реально выглядело? После завершения полета Гагарина и Серегина 27 марта 1968 года на столе у руководства ВВС (или даже у министра обороны СССР, или прямо в ЦК КПСС) мог появиться документ о серьезных недостатках в организации тренировочного полета, которые едва не привели к летному происшествию. Разумеется, раппорт должен был оказаться в «нужных руках», а мнение военного или партийного начальства было бы «сформировано» соответствующими устными комментариями.

Нет никаких оснований считать, что полковник Владимир Серегин, садясь в самолет с Юрием Гагариным, знал о готовящейся провокации. Скорее всего, командир полка Серегин должен был стать лишь пешкой в чьей-то грязной закулисной бюрократической игре против первого космонавта планеты, главным виновником выявленных нарушений, «стрелочником» - вплоть до увольнения в отставку. Разумеется, и Юрию Гагарину бы тоже при таком раскладе слегка досталось «на орехи». Почему? Да хотя бы потому, что формально Юрий Гагарин как заместитель начальника Центра подготовки космонавтов был на тот момент фактически одним из руководителей для командира авиационного полка Владимира Серегина.

Результатом всей этой интриги стало бы сформированное «мнение вышестоящих товарищей» о том, что присваивать полковнику Гагарину звание генерал-майора все-таки рановато. Да и начальником Центра подготовки космонавтов его нецелесообразно пока делать – пусть вначале повысит свой собственный уровень самоорганизации и дисциплины.

Кстати, косвенно такой раппорт бил и по генерал-лейтенанту Н.П.Каманину – перед руководством ВВС он отвечал «за космос». Потом из него действительно сделали «козла отпущения»: как мы помним, по итогам «разбора полетов» после гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина, генерала Каманина серьезно наказали – объявили строгий выговор. Правда, с

Тайна гибели Юрия Гагарина

должности не сняли, на что многие тогда очень рассчитывали – открывалась бы дорожка для карьерных перемещений.

А вот генерал-майор Н.Ф. Кузнецов оставался «весь в белом»: ведь именно он инициировал дополнительную проверку летных навыков Юрия Гагарина в разговоре с Каманиным 26 марта 1968 года. И именно он 27 марта 1968 года приехал на аэродром, чтобы лично наблюдать за полетами

Кто же мог подать такой разоблачительный рапорт в верха?

Вряд ли таким человеком мог оказаться тогдашний начальник Центра подготовки космонавтов генерал Николай Федорович Кузнецов. С одной стороны он не хотел уступать свою должность Гагарину, а с другой хотел сохранить, в общем-то, хорошие отношения с Юрием Алексеевичем и по-прежнему видел его своим заместителем. Но в случае «разбора полетов» Кузнецов бы практически со стопроцентной вероятностью стал бы «главным свидетелем» того беспорядка, который царил в летной части при подготовке полета Юрия Гагарина и Владимира Серегина в тот день. Возможно, именно поэтому Кузнецов и пытался затащить с собой на аэродром своих подчиненных Черкасова и Филекина – именно в качестве дополнительных «свидетелей».

Поэтому такой рапорт, видимо, должен был возникнуть «со стороны» - от человека, имеющего достаточно высокое звание и положение в структуре Министерства Обороны СССР, но непосредственно не участвовавшего в подготовке полета 27 марта 1968 года. Просто нашелся бы «принципиальный партийный товарищ».

Интрига была, в общем-то, простейшей. Но из-за бардака при подготовке полета 27 марта 1968 года действительно «получилась» катастрофа и произошла трагическая гибель экипажа самолета МИГ-15УТИ - космонавта Юрия Алексеевича Гагарина и летчика Владимира Сергеевича Серегина.

Тайна гибели Юрия Гагарина

И абсолютно прав профессор Белоцерковский:

«Доказательно выявить прямых виновников трагедии невозможно. Катастрофа - результат безобразных беспорядков в организации тренировочных полетов Гагарина, безответственности ряда должностных лиц, в том числе высоких руководителей» [6.11].

Именно поэтому определенные лица в Правительственной комиссии хотели фактически замять дело о расследовании катастрофы самолета Гагарина и Серегина. Хотя «человеческий фактор» в случившемся просто сам лез в глаза.

7. Последствия гибели Юрия Гагарина

Что потеряли мы, все человечество, с гибелью Юрия Гагарина?

Юрий Алексеевич был не просто Человеком, – а это само по себе очень многое значит, - но и в самом деле Символом нашего прорыва к Звездам, нашего шага во Вселенную, нашего Прекрасного Будущего.

Конечно, сам Гагарин стать Символом еще при жизни, почивать на лаврах, быть музейным экспонатом не хотел. Он не хотел быть послушной куклой на веревочке и постоянно улыбающейся марионеткой. Юрий Алексеевич был живой, деятельный, активный человек, а не свадебный генерал в регалиях и с непомерным апломбом. Ему хотелось работать, творить, летать в космос и открывать новое. А его после полета стали придерживать, оберегать, таскать по ненужным встречам и усаживать в почетные президиумы.

Кем он был для тогдашней советской молодежи? Примером для жизни. Примером того, как можно всего добиться учебой и трудом. И, конечно, Символом того, что мы, люди, в начале 60-х вышли из уютной детской колыбельки по имени Земля и сделали первые шаги вперед по звездной дороге.

А после 27 марта 1968 года Человека Гагарина и Символа наших космических свершений не стало...

Нет, нельзя сказать, что гибель Юрия Гагарина остановила наш путь в космос. Но сказала она на советской, да и на мировой космонавтике все-таки очень и очень сильно.

Рассмотрим, например, пилотируемую лунную программу Советского Союза. Казалось бы, причем гибель Гагарина к планам СССР по исследованию Луны?

Тайна гибели Юрия Гагарина

Юрий Гагарин погиб в авиационной катастрофе. Он не готовился – по крайней мере, в обозримом будущем, - стартовать к Луне. И тем не менее, влияние гибели Юрия Алексеевича на советские лунные планы несомненно. Поясним, в чем дело.

По состоянию на 1968 год в СССР активно одновременно разрабатывалось, по крайней мере, три программы исследования Луны.

Программу исследования естественного спутника Земли автоматами разрабатывало предприятие под руководством Георгия Николаевича Бабакина. Планировалось создать автоматическую станцию, которая выполнит мягкую посадку на лунную поверхность, осуществит забор лунного грунта и затем доставит полученные образцы на Землю. Кроме того, создавался еще планетоход под названием «Луноход», который должен был перемещаться по лунной поверхности под управлением наземных операторов. При необходимости в будущем этот аппарат должен был помочь в транспортировке по Луне советских космонавтов.

Основной программой, однако, считалась высадка советского космонавта на Луну. Для этого создавалась мощная ракета-носитель Н-1, которая должна была отправить к Луне космический корабль ЛЗ – орбитальный лунный корабль ЛОК и посадочный лунный корабль ЛК для высадки одного из двух членов экипажа на лунную поверхность.

Но перед этим предполагалось осуществить пролет пилотируемого корабля 7К-Л1 над Луной по петлеобразной траектории. В 1968 году первые три экипажа (Алексей Леонов и Олег Макаров, Валерий Быковский и Николай Рукавишников, Павел Попович и Виталий Севастьянов) завершили подготовку по программе лунного облетного корабля 7К-Л1 и сдали экзамены.

Но пилотируемый полет все откладывался. Космонавтам приходилось ждать, стараясь

поддерживать готовность к полету, - ждать того момента, когда два или три успешных пуска корабля 7К-Л1 («Зонд») в автоматическом режиме дадут возможность стартовать к Луне пилотируемой пролетной экспедиции.

А в это время за океаном готовили к полету «Аполлон-8», на котором Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс намеревались в третьей декаде декабря 1968 года десятикратно выполнить облет Луны по круговой орбите.

Но разве можно «отдать Луну» американцам? Советские космонавты должны их опередить – хоть на полшага, но опередить. Пусть это будет не полноценный облет Луны, а только пролет мимо нее, но это все же будет первый пилотируемый старт к естественному спутнику Земли.

Страсти за «кулисами» Центра подготовки космонавтов кипели нешуточные, и космонавты, прошедшие подготовку по лунной программе, даже обратились с письмом в Политбюро ЦК КПСС, в котором просили разрешения на проведение пилотируемого полета к Луне. На Байконуре были подготовлены к запуску ракета-носитель «Протон-К» и очередной корабль «7К-Л1». 8-9 декабря 1968 года советские космонавты были готовы стартовать для пролета около Луны.

В те дни ожиданий и надежд генерал Николай Каманин сделал следующую запись в своем дневнике:

«26 ноября (1968 года – С.Ч.)

Почти два часа беседовал с Главкомом о наших планах на ближайшие 3-4 месяца. Надо признать, что над нами довлеет намерение США осуществить 21 декабря пуск «Аполлона-8» с тремя астронавтами на борту в облет Луны. Правда, на вопрос начальства: «Чем ответим американцам?» - мы стараемся не давать скоропалительных обещаний и защищаем ранее намеченные планы и сроки пусков. Американские, да и западноевропейские газеты, пытаются напугать нас перспективой того, что мы не будем первыми на Луне, идут на откровенные провокации и много пишут в эти дни

о «намерениях Советов послать людей в полет вокруг Луны раньше американцев», называя даже конкретные сроки такого полета – 8-12 декабря. Нет, мы не будем пытаться осуществить такой полет в декабре этого года, более того, мы не планируем выполнить его раньше февраля-марта 1969 года.

Мы значительно ближе, чем американцы, подошли к пилотируемому облету Луны: уже три наших технологических корабля вернулись на Землю со второй космической скоростью (два из них - после облета Луны). Мы многое знаем теперь о полете по трассе «Земля - Луна - Земля», но нам надо выполнить еще 1-2 технологических пуска, чтобы иметь ту степень уверенности, которая позволит нам сказать: «Да, мы готовы». Все мы великолепно понимаем, что даже после самой тщательной подготовки полета людей к Луне всегда останется значительная доля риска при его осуществлении, и мы ничего не будем делать из того, что может привести к дополнительному ее увеличению. Полет «Аполлона-8» связан со значительно большим риском, чем могли бы допустить мы. Но американцев можно понять - их корабли принципиально отличаются от наших: наши Л-1 уже летали в район Луны и возвращались на Землю без экипажей на борту, а американские «Аполлоны» не могут облететь Луну в беспилотном варианте. Для отработки своих кораблей американцы вынуждены рисковать потерей экипажа, мы же, имея корабли типа «Зонд-6», можем отрабатывать их без такого риска» [7.1].

Именно высокий риск полета и продолжающиеся появляться на ракете-носителе «Протон» неполадки не позволили осуществить советскую лунную экспедицию. Руководство СССР не разрешило осуществить пилотируемый полет к Луне в декабре 1968 года. Пилотируемый облет естественного спутника Земли без выхода на ее орбиту, о котором советские конструкторы грезили еще с начала 60-х годов, так и не состоялся...

Иногда в научно-популярной и мемуарной литературе, касающейся истории космонавтики, об отмене пилотируемых миссий кораблей 7К-Л1 к Луне говорится с явным сожалением. Мол, если бы партийное руководство страны не перестраховалось, экипаж в составе Алексея Леонова и Олега Макарова мог бы облететь Луну до американцев, и Советский Союз в этой части «лунной гонки» смог бы «утереть» нос Соединенным Штатам. Так, например, известный историк космонавтики Александр Железняков писал в одной из своих книг:

«Группа советских космонавтов даже вылетела на Байконур и две недели находилась в готовности к старту. Ждали только разрешения из Москвы. Но так и не дождались. Если бы у советского руководства тогда хватило смелости пойти на риск, то итог лунной гонки мог быть иным. А вот у американцев хватило духу рискнуть, поэтому именно они и пили шампанское за свою победу».

Может быть, руководители СССР и впрямь были не правы, отказав в декабре 1968 года советским космонавтам в просьбе немедленно стартовать к Луне?

Попробуем проанализировать ситуацию с точки зрения тогдашних руководителей Страны Советов.

Итак, необходимость срочного запуска пилотируемого корабля 7К-Л1 мотивировалась тем, что 21 декабря Соединенные Штаты Америки собирались отправить к Луне пилотируемую экспедицию на корабле «Аполлон-8» в составе астронавтов Фрэнка Бормана, Джеймса Ловелла и Уильяма Андерса. В случае успеха старта американский экипаж мог оказаться первым около Луны, показав всему миру, что Америка опережает Советский Союз в деле исследования и освоения космоса.

К осени 1968 года в Советском Союзе сложилась непростая ситуация с исследованием Луны и предстоящими полетами к ней пилотируемых экспедиций.

Вспомним 1957 год, когда готовился запуск первого спутника Земли. Тогда в Соединенных Штатах

существовало несколько конкурирующих проектов спутников, которые предлагали Военно-воздушные силы, Военно-морские силы и Армия. В СССР же был единственный проект, который реализовывало ОКБ-1 под руководством Сергея Павловича Королева. Эта концентрация на одном исполнителе задания ЦК КПСС и Советского правительства во многом и обусловила успех Советского Союза. Американцам же пришлось в связи с отставанием от сроков запуска проекта спутника «Авангард» отправить в космос спутник «Эксплорер», разработкой которого руководил бывший нацистский ракетчик Вернер фон Браун.

Теперь же СССР и США словно поменялись местами. В Советском Союзе на первом этапе подготовки пилотируемых полетов к Луне конкурировали проекты конструкторских бюро Сергея Королева, Владимира Челомея и Михаила Янгеля, - прежде, чем по решению руководства СССР остался один проект: ракеты-носителя Н-1, предложенный ОКБ-1 (ЦКБЭМ).

Точно так же, как американцы в свое время при попытках запустить искусственный спутник Земли делали ставку на проект «Авангард», СССР в деле пилотируемого облета Луны первоначально сделал ставку на проект ЛК-1, предложенный конструкторским бюро под руководством Владимира Челомея. Но, - как и американский «Авангард» когда-то, - проект ЛК-1 сильно запаздывал с реализацией. Поэтому советским лидерам пришлось в 1965 году «переиграть» прежнее решение и сделать ставку на конкурирующий проект 7К-Л1 ОКБ-1 Сергея Королева – правда, оставив для этого нового решения прежнюю челомеевскую ракету-носитель «Протон-К».

В подготовке Советским Союзом пилотируемого полета к Луне есть также некоторая аналогия и с первым полетом в космос человека. Вспомним, что по инициативе Сергея Павловича Королева в СССР готовили в апреле 1961 года именно орбитальный, круговой полет вокруг Земли космического корабля «Восток», тогда как

Соединенные Штаты на начальном этапе своей пилотируемой программы собирались только «прыгнуть» в космос – осуществить полет первого корабля серии «Меркурий» по баллистической траектории.

Теперь же, при организации первой пилотируемой лунной облетной миссии, Советский Союз словно поменялся с американцами местами. В СССР собирались послать экипаж космонавтов вокруг Луны по баллистической траектории, без выхода на окололунную орбиту. То есть фактически «перепрыгнуть» через Луну и вернуться на Землю.

Американцы же готовились выйти вокруг Луны на круговую орбиту и совершить, как минимум, десять облетов естественного спутника Земли на основном блоке корабля «Аполлон». Если в 1961 году Юрий Гагарин первым облетел земной шар, то в 1968 году Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс тоже собирались именно облететь Луну, то есть «покрутиться» вокруг нее минимум десять витков.

Получил бы Советский Союз какую-то ощутимую пользу от пролета над Луной двух советских космонавтов в декабре 1968 года?

В предыдущие годы руководство СССР всегда использовало успехи советских ученых, инженеров и испытателей в освоении космического пространства для пропаганды Советского Союза и дела строительства коммунизма во всем мире. Советские руководители непрестанно говорили, что социализм – «лучшая стартовая площадка для космических ракет». И это приносило свои плоды: благодаря успехам в космосе авторитет СССР все время возрастал.

К концу 60-х годов ситуация коренным образом изменилась. Нет, успехи в освоении космического пространства по-прежнему вызывали в других странах уважение к СССР. Но это уважение уже было не сравнить с тем, которое имелось 7-10 лет назад, когда Советский Союз уверенной поступью шел в деле исследования

Вселенной далеко впереди всех. Спустя всего несколько лет успехи в космосе перестали восприниматься столь эмоционально. Они уже в целом в определенной степени «приелись». Если раньше старт первого спутника и полет Юрия Гагарина были настоящим чудом, то сегодня весь мир уже знал, что следующий шаг в космос – это Луна: сначала ее пилотируемый облет, а затем и высадка человека на Луну. Это были уже ожидаемые события. А ожидаемых «чудес» не бывает.

Может быть, из-за вот этого «привыкания» жителей планеты к космическим успехам Советского страны и серьезным достижениям в этой сфере Соединенных Штатов Америки, влияние «побед в космосе» на внешнеполитическую сферу существенно снизилось. Практически спала и волна прежнего энтузиазма советских граждан на этот счет уже внутри самой страны. Напротив, по данным, которым располагал Комитет государственной безопасности, в СССР росло число всяческих слухов и кривотолков о советской космонавтике – начиная от якобы скрывааемых Советским Союзом катастроф в каких-то «секретных космических полетах» до голословных утверждений о том, что «на космос выкачивают деньги из народных карманов». В целом же приходилось с прискорбием констатировать, что советским людям в своей массе больше не было дела до успехов родной страны в освоении Вселенной – за исключением, пожалуй, достаточно узкой прослойки в народе, - и особенно среди молодежи, - которая просто увлекалась космонавтикой.

Следовательно, политический эффект от проведения пилотируемого полета вокруг Луны был для СССР минимален как во внешней политике, так и во внутренней.

Кроме того, был еще один фактор, который уменьшал этот минимальный политический эффект вообще до микроскопических масштабов.

С точки зрения законов космической баллистики единственный шанс для советских космонавтов

стартовать к Луне до американцев припадал на 8-9 декабря 1968 года. При благоприятном течении полета около Луны советские космонавты должны были пролететь 11-12 декабря, а на Землю вернуться 14-15 декабря. Американцы же намеревались стартовать на «Аполлоне-8» к Луне 21 декабря 1968 года. И, конечно же, с момента их успешного старта внимание всей мировой общественности переключится уже на американский полет. То есть «ходить гоголями», чувствовать себя лидерами в пресловутой «лунной гонке» советское руководство смогло бы всего где-то неделю – от силы, десять дней.

Советское достижение в первом пилотируемом облете Луны могло бы сохраниться только в том случае, если бы США потерпели в этом деле полное фиаско, – например, «Аполлон-8» взорвался бы во время старта или на пути к Луне, и американские астронавты Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс погибли.

Если же американцы улетят с околоземной орбиты к Луне, но не смогут выйти на окололунную орбиту, и просто вернуться на Землю, то и тогда политический эффект советского пролета над Луной был бы существенно нивелирован. Трое американских пилотов фактически сделали бы на аварийном «Аполлоне-8» то же самое, что двое советских космонавтов осуществили неделей раньше на полностью исправном советском лунном облетном корабле 7К-Л1.

Если же американцам удалось бы даже после пролета над Луной советского экипажа полностью успешно завершить миссию на «Аполлоне-8» – то есть десять раз облететь Луну по круговой орбите, а потом успешно вернуться на Землю, – советские руководители вообще получили бы полный негатив вместо ожидаемого положительного политического эффекта. На фоне этих серьезных достижений Америки «космический скачок СССР через Луну» выглядел бы весьма и весьма бледно. Более того, наоборот ярко подчеркнул бы отставание Советского Союза в исследовании космоса, чем, конечно

же, тут же воспользовалась бы пропагандистская машина стран капитализма.

Мог ли СССР получить от пролета над Луной двух советских космонавтов какой-нибудь научный эффект?

Увы, из-за малой мощности ракеты-носителя «Протон-К» применительно к пилотируемой лунной облетной программе, советские космонавты могли взять в полет к Луне лишь минимум научной аппаратуры. Можно утверждать, что кроме комплекта фото- и кинокамер практически никаких других серьезных приборов для изучения окололунного пространства и собственно Луны на корабле 7К-Л1 не было бы. Дополнительные приборы ни по весу, ни по габаритам разместить на советском лунном облетном корабле было просто невозможно. Но имели бы эти «лунные фотографии» такую большую научную ценность, ради которой стоило бы затевать лунную пилотируемую экспедицию вокруг естественного спутника Земли? Увы, нет.

К концу 1968 года автоматические межпланетные станции уже не единожды облетели и сфотографировали Луну. Впервые это сделала «Луна-3» в 1959 году, затем более качественное фотографирование выполнил «Зонд-3» в 1965 году. Выполнялось фотографирование лунной поверхности и во время полетов советских станций-автоматов по орбите искусственного спутника Луны в 1966-1968 годах. Очень хорошие фотографии, - в том числе, и цветные, - были получены во время экспедиций вокруг Луны автоматических кораблей «Зонд-5» и «Зонд-6» соответственно в сентябре и ноябре 1968 года.

Что касается американцев, то они располагали куда большим объемом фотографий Луны, чем СССР. Во-первых, тысячи фотографий были получены во время плановых падений американских станций серии «Рейнджер» на Луну. Во-вторых, пять успешных запусков искусственных спутников Луны по программе «Лунар орбитер» дали ученым США еще больше информации о естественном спутнике Земли, - в том числе, и о тех,

районах, в которых американцы планировали посадить своих астронавтов во время посадок на Луну по программе «Аполлон».

Тогда с научной точки зрения, какова была бы ценность полученных в ходе пилотируемого пролета над Луной советских космонавтов фотографий? Минимальная, почти нулевая по большому счету.

Итак, если бы даже пролет советских космонавтов над Луной в декабре 1968 года и завершился бы успехом, политические и научные дивиденды от него были бы мизерными.

Нельзя забывать и то, что космический корабль Л1 не был еще отработан до конца – так, чтобы его можно было бы использовать для пилотируемого полета. Неготовность корабля 7К-Л1 принять на борт экипаж космонавтов, вытекала даже из анализа его предыдущих полетов в автоматическом режиме. Так, корабль «Зонд-6» (7К-Л1) успешно долетел до Луны, обогнул ее, сделав цветные фотографии лунной поверхности. А на обратном участке полета произошла разгерметизация спускаемого аппарата корабля. Советские космонавты должны были лететь к Луне без скафандров. И если бы на борту «Зонда-6» был экипаж, то два космонавта погибли бы. Кроме того, уже на этапе спуска в атмосфере из-за нештатной работы автоматики парашютной системы произошел отрыв парашюта. Спускаемый аппарат «Зонда-6» разбился. При пилотируемом запуске в этом случае погибли бы оба космонавта, поскольку даже на пилотируемом варианте корабля 7К-Л1 не было запасной парашютной системы.

Не было полной уверенности и в надежности ракеты-носителя «Протон-К», которая выводила в космос корабли 7К-Л1. По состоянию на декабрь 1968 года было уже несколько аварий этой ракеты, в том числе и с кораблем 7К-Л1. Ракета-носитель была еще не настолько надежна, чтобы использовать ее при пилотируемых запусках.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Даже простейший анализ безопасности экипажа в вероятном полете корабля 7К-Л1 к Луне давал негативные результаты.

Была вероятность из-за аварии ракеты-носителя во время старта с Земли потерять экипаж космонавтов – несмотря на то, что при всех предыдущих авариях ракет «Протон» и «Союз» система аварийного спасения срабатывала надежно.

Если серьезная авария, исключая самостоятельную посадку лунного облетного корабля на Землю, произошла бы на околоземной орбите, то СССР, скорее всего, тоже потерял бы экипаж. На корабле 7К-Л1 не было стыковочного узла, чтобы хотя бы теоретически попробовать оказать помощь космонавтам, - например, путем запуска спасательного корабля 7К-ОК («Союз»). Кроме того, у Советского Союза на тот момент не было стыковочных узлов с внутренним переходом космонавтов, а у пилотов корабля 7К-Л1 не предполагалось наличие скафандров. Следовательно, они не могли перейти на корабль-спасатель даже при успешной стыковке с ним.

Еще с большей степенью вероятности советских космонавтов ждала гибель при аварии корабля на трассе полета «Земля – Луна – Земля» или во время движения спускаемого аппарата в земной атмосфере при посадке на Землю.

А что это означало в политическом плане для Советского Союза?

Выстраивалась вот такая цепочка неудач в области пилотируемой космонавтики за 1967-1968 годы:

- в апреле 1967 года при испытаниях космического корабля «Союз-1» погибает Владимир Михайлович Комаров;

- в марте 1968 года во время тренировочного полета на самолете погибают Юрий Алексеевич Гагарин и Владимир Сергеевич Сегрин;

Тайна гибели Юрия Гагарина

- в начале декабря 1968 года во время пилотируемого полета к Луне на корабле 7К-Л1 погибают еще двое космонавтов.

И на этом мрачном фоне американский «Аполлон-8» совершает триумфальный рейс вокруг Луны!

Если бы реализовался такой сценарий, от космического авторитета Советского Союза осталась бы кучка пепла. Кроме того, общественное мнение внутри самого СССР и буржуазная пропаганда за рубежом неминуемо связали бы гибель экипажа корабля 7К-Л1 с гибелью Юрия Гагарина и Владимира Серегина в марте 1968 года. Советское руководство практически наверняка стали бы обвинять в том, что СССР пытался скрыть «секретный полет к Луне» Гагарина и Серегина, выдавая аварию их космического корабля за гибель экипажа во время тренировочного авиационного полета.

Скорее всего, именно из всех названных выше соображений пилотируемый полет корабля 7К-Л1 разрешен высшими инстанциями СССР не был. Дорога на Луну американцам была открыта.

...Но Юрий Алексеевич Гагарин все-таки достиг Луны.

21 июля 1969 года американские астронавты Нил Армстронг и Эдвин Олдрин высадились на лунную поверхность. Астронавты установили на Луне памятную табличку, на которой было выгравировано: «Здесь человек с планеты Земля впервые ступил на Луну... Мы явились с миром от имени всего человечества». На поверхность Луны были также доставлены медали Юрия Гагарина, Владимира Комарова, Вирджила Гриссома, Роджера Чаффи и Эдварда Уайта - советских и американских космонавтов, отдавших свои жизни ради покорения Вселенной.

С этими медалями с изображениями Юрия Гагарина и Владимира Комарова связана довольно интересная история, которую в своем аккаунте в социальной сети Facebook 5 сентября 2015 года

Тайна гибели Юрия Гагарина

рассказал известный исследователь истории космонавтики Леон Розенблюм:

«В июне нынешнего (2015-го – С.Ч.) года на 35-й ежегодной конференции Британского межпланетного общества по советской космической истории, которая прошла в Лондоне, историк Кен МакТаггарт рассказал о тайне двух советских медалей, которые были доставлены на Луну в ходе первой высадки на нее американских астронавтов.

Памятные медали Юрия Гагарина и Владимира Комарова по просьбе их вдов были доставлены из Москвы на мыс Канаверал и загружены на борт «Аполло-11». Это произошло, как сообщил рассказчик, «в последнюю минуту, так что даже не было зафиксировано ни в каких документах». Базз Олдрин, по его словам, вспоминал, что медали были у него в кармане скафандра, когда сам он находился на верху трапа при возвращении в лунный модуль. Он и Армстронг переговаривались на эту тему, употребляя слова «эта упаковка», что не давало слушающим их переговоры понять, о чем идет речь. Олдрин сбросил медали на лунную поверхность под ноги Армстронгу. С тех пор две советские медали, изображений которых не имеется, лежат там, в пыли Моря Спокойствия».

Эта история загадочна хотя бы тем, что доставка памятных медалей на поверхность Луны осуществлялась не по официальной просьбе правительства СССР, а по просьбе вдов космонавтов Юрия Гагарина и Владимира Комарова – Валентины Ивановны и Валентины Яковлевны, и негласно от руководства американской лунной экспедиции.

...Что значит имя Юрия Гагарина в многотомной истории человечества?

Точнее всех на этот вопрос ответил Нил Армстронг – первый из людей, ступивших на Луну:

«Он всех нас позвал в космос»...

Литература

Введение

[0.1] - Валентин Гагарин; «Мой брат Юрий», «Московский рабочий», 1972;

[0.2] - Лев Данилкин, «Юрий Гагарин, Молодая гвардия, 2011.

1. Юрий Гагарин: человек и космонавт

[1.1] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[1.2] - В.А. Кудряшов, «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)», Санкт-Петербург, 2015 год, <http://www.kik-sssr.ru/Kudriashov.htm>, <http://documents.tips/technology/-01-02-15.html>

[1.3] - А.Б.Железняков, Тайны ракетных катастроф. Плата за прорыв в космос, М.: «ЭКСМО»-«Яуза», 2004.

2. Приказ: «Подрезать крылья!»

[2.1] - Эдуард Шершер, Тайна гибели Гагарина. Почему падают самолеты.- Изд-во «Харвест», Минск, 2006.- 592с.

[2.2] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.1 1960-1963 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[2.3] - Лев Данилкин, «Юрий Гагарин, Молодая гвардия, 2011;

[2.4] - Сергей Михайлович Белоцерковский, Гибель Гагарина: факты и домыслы, - М.: Машиностроение, 1992.

Тайна гибели Юрия Гагарина

[2.5] - Филина Л. Ю. А. Гагарин у Королевых в Останкине: <http://edu.of.ru/vdmcsako/default.asp?obno=49471>

[2.6] - Гагарин хотел похоронить Королева на Луне. Интервью с А. Леоновым // Известия. 2006. 12 апреля.

[2.7] - Голованов Я. Королев: факты и мифы. М., 2007.

[2.8] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[2.9] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[2.10]-https://toz.su/newspaper/arkhiv/2000_04_12_19_minut_do_bessmertiya/

3. Тот роковой день...

[3.1] - Николай Сергеев, Сергей Грачев «Гибель Ю.А.Гагарина. Очевидное и вероятное», «Авиация и время», №4 и №5, 2019 г.

[3.2] - <https://mipt.ru/dasr/cosmo/gagarin/gagarinsdeath.php>

[3.3] - Н.Ф.Кузнецов, Годы испытаний, Л.: Лениздат, 1987.

[3.4] - Первый космонавт планеты Земля / Сост. В. А. Митрошенков, Н. А. Цымбал. М., 1981.

[3.5] - <https://diletant.media/articles/34916889/>

[3.6] - Сергей Михайлович Белоцерковский, Гибель Гагарина: факты и домыслы, - М.: Машиностроение, 1992.

[3.7] - <https://www.proza.ru/2006/04/27-11>

[3.8] - Колосов И. А. Незабываемые восемь лет // Космический альманах. 2001. № 4.

[3.9] - Жолобов В.М., «Звезда по имени судьба», «Переплет и реставрация», Харьков, 2011.

[3.10] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

4. Официальное расследование трагедии

[4.1] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997

[4.2] - Сергей Михайлович Белоцерковский, Гибель Гагарина: факты и домыслы, - М.: Машиностроение, 1992.

[4.3] - <https://diletant.media/blogs/69360/34891407/>

[4.4] - Эдуард Шершер, Тайна гибели Гагарина. Почему падают самолеты».- Изд-во «Харвест», Минск, 2006.- 592с.

[4.5] - <https://mipt.ru/dasr/cosmo/gagarin/gagarinsdeath.php>

[4.6] - А.Д. Миронов: «Причина гибели Ю. Гагарина и В. Серегина – «человеческий фактор», <https://www.aviapanorama.ru/2018/08/prichina-gibeli-ju-gagarina-i-v-seregina-chelovecheskij-faktor/>

[4.7] - Миронов А. Гибель Гагарина: удивительные вымыслы и реальные предпосылки // Авиапанорама. - 2009. - № 3.- С. 59-61.

5. Версии гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина

[5.1] - Белоцерковский С.М. «Тайна гибели Гагарина и Серегина. Итоги 30-летних исследований», «Наука и жизнь», №3, 1998

[5.2] - Сергей Михайлович Белоцерковский, Гибель Гагарина: факты и домыслы, - М.: Машиностроение, 1992.

[5.3] - Миронов А. Гибель Гагарина: удивительные вымыслы и реальные предпосылки // Авиапанорама. - 2009. - № 3. - С. 59-61. [11.7] - Антон Первушин, «Юрий Гагарин. Один полет и вся жизнь», М.: Пальмира, 2017 г.

[5.4] - А.Д. Миронов: «Причина гибели Ю. Гагарина и В. Серегина – «человеческий фактор», <https://www.aviapanorama.ru/2018/08/prichina-gibeli-ju-gagarina-i-v-seregina-chelovecheskij-faktor/>

Тайна гибели Юрия Гагарина

[5.5] - Казаков С. Юрий Гагарин: портрет без ретуши. М., 1991.

[5.6] - А.Первушин, «Последний полет Юрия Гагарина», <https://warspot.ru/16665-posledniy-polyot-yuriya-gagarina>

[5.7] – Николай Сергеев, Сергей Грачев «Гибель Ю.А.Гагарина. Очевидное и вероятное», «Авиация и время», №4 и №5, 2019 г.

[5.8] - https://www.ab-engine.ru/gagarin_disaster.html

[5.9] - <https://gordonua.com/specprojects/gagarin.html>

[5.10] - Жолобов В.М., «Звезда по имени судьба», «Переплет и реставрация», Харьков, 2011.

[5.11] - Белоцерковский С.М. «Тайна гибели Гагарина и Серегина. Итоги 30-летних исследований», «Наука и жизнь», №3, 1998

[5.12] - <https://www.proza.ru/2006/04/27-11>

[5.13] - Эдуард Шершер, Тайна гибели Гагарина. Почему падают самолеты».- Изд-во «Харвест», Минск, 2006.- 592с.

6. «Отцы и дети»

[6.1] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[6.2] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.1 1960-1963 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[6.3] - Сергей Михайлович Белоцерковский, Гибель Гагарина: факты и домыслы, - М.: Машиностроение, 1992.

[6.4] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[6.5] - <https://diletant.media/blogs/69360/34891407/>

[6.6] - Устинов Ю. Бессмертие Гагарина. М., 2004.

[6.7] - Эдуард Шершер, Тайна гибели Гагарина. Почему падают самолеты».- Изд-во «Харвест», Минск, 2006.- 592с.

Тайна гибели Юрия Гагарина

[6.8] - А.Первушин, «Последний полет Юрия Гагарина», <https://warspot.ru/16665-posledniy-polyot-yuriya-gagarina>

[6.9] - А.Д. Миронов: «Причина гибели Ю. Гагарина и В. Серегина – «человеческий фактор», <https://www.aviapanorama.ru/2018/08/prichina-gibeli-ju-gagarina-i-v-seregina-chelovecheskij-faktor/>

[6.10] - Миронов А. Гибель Гагарина: удивительные вымыслы и реальные предпосылки // Авиапанорама. - 2009. - № 3. - С. 59-61.

[6.11] - Белоцерковский С.М. «Тайна гибели Гагарина и Серегина. Итоги 30-летних исследований», «Наука и жизнь», №3, 1998

7. Последствия гибели Юрия Гагарина

[7.1] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

Тайна гибели Юрия Гагарина

Содержание

5	Введение
12	Юрий Гагарин: Человек и космонавт
96	Приказ: «Подрезать крылья!»
112	Тот роковой день...
173	Официальное расследование трагедии
197	Альтернативные версии гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина
247	«Отцы и дети»
331	Последствия гибели Юрия Гагарина
345	Литература

Литературно-художественное издание

Серия научной и научно-популярной литературы «Панда»

Сергей Чебаненко

Тайна гибели Юрия Гагарина

Редактор Стрельников В.А.

Художник-оформитель Чекмаев К.Г.

Компьютерная обработка фотографий и верстка текста Л.А.Девятаева

Літературно-художнє видання

Серія наукової і науково-популярної літератури «Панда»

Сергій Чебаненко

«Тасмниця загибелі Юрія Гагаріна»

Редактор Стрельников В.О.

Художник-оформлювач Чекмасв К.Г.

Комп'ютерна обробка фотографій і верстка тексту Л.А.Девятасва

Більше половини століття відділяє нас від того фатального дня 27 березня 1968 року - дня, коли в лісі неподалік від міста Киржача трагічно обірвалися життя Першого космонавта планети Земля Юрія Олексійовича Гагаріна і заслуженого льотчика-випробувача Володимира Сергійовича Серьогіна. Тоді, по гарячих слідах було проведено розслідування катастрофи літака УТІМГ-15, на якому пішли в свій останній політ Юрій Гагарін і Володимир Серьогін. Але і сьогодні залишається ще безліч питань, на які так і не дало відповідей офіційне розслідування трагедії, що сталася. Не змогли дати відповіді на ці питання і інші висунуті пізніше версії загибелі Гагаріна і Серьогіна.

Автор книги дає свою інтерпретацію подій 1968 року, і пропонує оригінальну версію трагедії, що трапилася понад п'ятдесят років тому.

Підписано до друку 29.01.2021

Формат 60х90 1/16. Умов.друк.арк 25

Загальний тираж 1500. Рекламно-інформаційний тираж 5.

Замовлення № 2021-003

Видавництво S.V.Chaser (ФОП «ЧСВ»)

Київ, вул. Княжий затон, 17

Свідцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 5240 від 08.11.2016

E-mail: bookelight@gmail.com

Надруковано з готових позитивів

У S.V.Chaser (ФОП «ЧСВ»)

Київ, вул. Княжий затон, 17

Свідцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 5240 від 08.11.2016



Сергей Владимирович Чебаненко - автор произведений исторического, детективного и фантастического жанров, статей и эссе социально-экономического направления. В 1987 году окончил факультет космонавтики и автоматических летательных аппаратов Московского авиационного института, в 2007 году - Харьковский региональный институт Национальной академии государственного управления. Работал испытателем на космодрома Байконур, принимал участие в подготовке к полету космических кораблей «Союз», «Прогресс» и «Буря», в обеспечении функционирования орбитального комплекса «Мир». Является автором книг по истории космонавтики «Его позывной – «Антей» (2008), «Двенадцатый космонавт» (2011), «Георгий Береговой» (2012), «Караул под «елочкой» (2013), «Летчик, испытатель, космонавт» (2013), «Космические высоты Владимира Ляхова» (2013), «Советский человек на Луне!» (2014), «Плунзель» (2015), «Космос: запланированное убийство» (2017), «Он погиб до полета Гагарина» (2017), «Проиграл ли СССР «лунную гонку»?» (2019), «Как шаттл Москву «бомбил» (2020). Лауреат премии имени Николая Данилевского (2011). Лауреат премии имени Жюль Верна (2013). Лауреат международного фестиваля «Созвездие Аю-Даг» за достижения в области футурологии и прогнозистики.



ISBN 978-966-97718-0-3



9 789669 771803