

Потерянный горизонт

Прибор, из-за которого погиб Юрий Гагарин, продолжает гробить летчиков.

Издали стела напоминает языческий костер: гранитное пламя облизывает барельефы Юрия Гагарина и Владимира Серегина и устремляется к небу. Березы-подранки - единственные свидетели падения 27 марта 1968 года учебного МиГ-15 - безмолвно стоят со срезанными верхушками. Но, случись чудо, даже они не смогли бы точно сказать, почему 35 лет назад первый космонавт Земли не вывел свой истребитель из смертельного пике...

Трагедия под Киржачом не дает покоя экспертам по авиакатастрофам и энтузиастам-исследователям. Можно не сомневаться, новые версии гибели Гагарина и Серегина будут появляться и через 50, и через 100 лет - слишком знаковые фигуры стоят в центре этой истории, слишком много белых пятен осталось в 29 томах официального расследования ЧП. В этом смысле гибель летчиков сродни убийству Кеннеди или смерти леди Дианы - вопросов вокруг них куда больше, чем ответов.

Версия версии рознь. За 35 лет о событиях под деревней Новоселово намолото столько чуши, что звонок в редакцию бывшего военного летчика Александра Пленцова, признаться, не вызвал энтузиазма: мы решили, что еще один "знаток" будет доказывать: Гагарина и его товарища украли инопланетяне, или (в соответствии с нынешней модой) летчики стали жертвами кровожадных террористов. Но материал, присланный по факсу из Нижнего Новгорода, разговор в "МК" с самим Пленцовым, наконец, экспертная оценка его расследования специалистами убедили: версия не просто имеет право на жизнь.

Последнее утро

Вспомним, что предшествовало вылету УТИ МиГ-15 бортовой номер "18", как проходил его полет и что увидели спасатели на земле сразу после падения "утишки"? Без ответов на эти вопросы версии Пленцова не понять.

В марте 68-го Юрий Гагарин руководил отрядом космонавтов в Звездном и одновременно заканчивал Военно-воздушную инженерную академию им. Жуковского. 27 числа он приехал на подмосковный аэродром "Чкаловский", чтобы выполнить несколько полетов со своим инструктором, командиром "космического" авиаполка Героем Советского Союза Владимиром Серегиним. Надо сказать, что день для обоих пилотов не заладился. Комполка за что-то крепко отчитал его непосредственный шеф генерал Кузнецов (что категорически запрещается перед вылетом). Старт несколько раз откладывали, и Гагарин с Серегиним заметно нервничали. В итоге "спарка" поднялась в небо с опозданием на 50 минут да еще без точной картины о погоде в пилотажной зоне. А погода оказалась сложной - с двухслойной облачностью, вроде бутерброда.

10 часов 19 минут. На высоте 900 метров "утишка" пробила нижний край облаков и стала подниматься до 4200. Чуть позже Гагарин доложил на землю: "Высоту занял, разрешите задание". По плану летчик должен был "крутиться" в пилотажной зоне 20-25 минут. Но уже через пять он снова вышел на связь: "Задание закончил".

Некоторые исследователи предполагают, что уже тогда в воздухе что-то случилось. На самом деле пилот и инструктор скорее всего договорились сократить задание, чтобы успеть выполнить с проходом над аэродромом (без посадки) еще один контрольный полет. Затем Гагарин планировал уже без инструктора пройти по кругу над "Чкаловским". Погода портилась на глазах, и летчики боялись не успеть.

10 часов 30 минут. "Спарка" летит на высоте 4200 метров. По одной версии, над облаками. По другой - почти вслепую, пробивая "молоко". Для возвращения на аэродром Гагарину надо развернуться на 110 градусов влево и постепенно снизиться до предпосадочной высоты 800 метров (так называемая "коробочка"). Юрий Алексеевич докладывает в последний раз: "625-й, задание в зоне 20 закончил. Прошу разрешения разворот на курс 320". До столкновения с землей остается около минуты...

Когда на месте падения МиГ-15 появились спасатели, первое, на что они обратили внимание, - катастрофа не

сопровождалась пожаром, а повсюду в воздухе разливался резкий запах авиакеросина. Самолет не воткнулся в землю, как это обычно бывает в штопоре, а словно распластался по ее поверхности. Позже в воронке обнаружили движок, стартер и узел стабилизатора. Все остальное - стойки шасси, части фюзеляжа, фонаря кабины, приборной доски и даже расположенные в передней части истребителя гидроаккумулятор и кислородный баллон - лежали справа и слева на земле в 50-600 метрах от воронки. Наконец, ось разброса была строго ориентирована по курсу падения самолета - 185 градусов. Бронеплита (она скорее всего и смяла летчиков во время удара о землю), часть приборной доски и труба с пиропатронами от катапульты улетели почти на километр вперед, но находились всего в 3-4 метрах от оси падения.

Госкомиссия под руководством зама Предсовмина Леонида Смирнова после всех расчетов определила: самолет ударился о землю на скорости около 700 км/ч. Угол атаки - закритический, порядка 20 градусов, перегрузка в момент катастрофы - 10-11 единиц. Но двигатель до самого конца работал нормально, как и остальные системы МиГ-15. Тем не менее однозначных выводов о причинах трагедии тогда не последовало. Почему?

"Ошибку летчиков и неисправность техники исключить"

Чтобы ответить на этот вопрос, вспомним: сразу после катастрофы для ее расследования в составе Госкомиссии были созданы аж четыре подкомиссии: летная, инженерно-техническая, административно-штабная и целевая (решала, целесообразно космонавтам дальше летать на самолетах или полеты надо запретить). Возглавляли их авиационные генералы, которые сразу попали под жесткий партийно-правительственный пресс. Негласное требование к расследователям сводилось к одному: ошибку летчиков и неисправность техники из возможных причин катастрофы исключить. В распоряжении экспертов осталась единственная составляющая авиасистемы "экипаж-самолет-среда". И на "среду" начали списывать все подряд. Так появились птицы, шары-зонды, молнии, другие самолеты и даже НЛО.

Версия первая: самолет попал в штопор. Ее сторонники утверждали, что Гагарин и Серегин оказались в вихревом следе откуда-то взявшегося впереди самолета или, уклоняясь от столкновения с ним, сорвались в штопор. Показательно, что "штопорить" этот истребитель с подвесными баками не решались даже испытатели. Но в акте госкомиссии почему-то записали, что летчики сначала на высоте 4 километра сорвались в штопор, затем в облаках вывели самолет из спирали и уже на 500 метрах пытались вывести "утишку" из пике. Любой спец по практической аэродинамике скажет, что такого в реальности не бывает. Впрочем, опровергнуть эту версию без данных бортовых самописцев трудно. А "черные ящики" на УТИ МиГ-15 не устанавливали.

Версия вторая: самолет столкнулся с шаром-зондом или другим предметом. Ее суть вкратце сводится к следующему: в "МиГ" угодила какая-то штуковина (например шар-зонд); она разбила фонари кабин Гагарина и Серегина; те потеряли сознание, и неуправляемый самолет помчался к земле. Но в акте госкомиссии и на эту версию имеется контраргумент. По ее расчетам, разгерметизация произошла не в полете на высоте 4200-3500 метров, а во время удара истребителя о верхушки деревьев. Следовательно, до этого момента пилоты были защищены от перепада давления, которое могло лишить их чувств.

Версия третья: Серегин потерял сознание и заклинил ручку управления. Ее выдвинул генерал Н.Ф. Кузнецов - тот самый, что "отодрал" комполка перед роковым вылетом. По нему выходит, что бессознательный Серегин на вираже сдвинулся с сиденья и навалился телом на ручку управления. Самолет ушел в спираль. Гагарин попытался выровнять машину, но на это у него не хватило ни сил, ни запаса высоты. Эта версия тоже слабо вяжется с фактами. Помните, перегрузка в момент удара составляла 10-11 единиц. Создать такую за 1,5-2 секунды могли только оба пилота, разом потянув ручку управления на себя. Сделать это в одиночку Гагарин не мог - особенно если в соседней кабине на ручке лежал бессознательный Серегин.

Что же произошло на самом деле? Скорее всего запредельная перегрузка (для УТИ МиГ-15 максимальная составляет 5 единиц) вызвала разрыв обшивки самолета и внутреннего топливного бака, где еще должны были находиться 500-600 кг керосина. Топливо расплылось (поэтому спасатели и почувствовали его запах), и на месте падения не было пожара - гореть было уже нечему. В то же время от избыточного давления внутри кабины лопнуло стекло - за 3,5 секунды до удара о землю перепад зафиксировал сохранившийся датчик.

Коварный "АГИ-1"

Прежде чем попытаться восстановить истинную картину последних секунд Гагарина и Серегина, отвлечемся на один из приборов УТИ МиГ-15 - "АГИ-1", или так называемый авиагоризонт истребителя. Он играет в нашем расследовании важнейшую роль. Итак, представьте себе дно стакана диаметром 90 мм, в которое

помещен неподвижный стилизованный силуэт самолета. Внутри прибора имеется подвижная сфера с линией горизонта, которая делит ее на две части: коричневую "землю" с надписью "спуск" и синее "небо" с надписью "подъем". По идее, с помощью "АГИ" пилот может в любой момент определить положение самолета относительно линии горизонта. Одна деталь: если летчик в полете дал ручку управления влево, самолет кренится влево, но внутренняя сфера "АГИ" поворачивается относительно неподвижного самолетика вправо. Даст ручку от себя - самолет опускает нос вниз, а на приборе увеличится коричневый фон. Если сравнить летчика с водителем авто, то при повороте руля вправо туда же повернет и машина. Но прибор у него в кабине покажет противоположное направление. Как бы ни был подготовлен водитель, в сложной ситуации он рано или поздно рефлекторно вместо лево даст руль вправо и в лучшем случае окажется в кювете. Кого винить - самого водителя или недальновидного конструктора его машины?

А теперь вернемся к Гагарину. Итак, он собирается возвращаться на аэродром. Для этого ему надо снизиться до высоты 800 метров и развернуться влево на 110 градусов. Летчик дает ручкой влево и от себя - при этом горизонт на "АГИ" кренится вправо и опускается. Гагарин еще доворачивает, но одновременно самолет еще больше опускает нос и увеличивает крен - такова его аэродинамика с подвесными баками. И тут "утишка" из простой спирали переходит в глубокую. Видел ли это Серегин? Несомненно. Но он скорее всего мог посчитать, что серьезного выхода за допустимые пределы полетных параметров пока нет. Когда крен достиг 40-45, а снижение 35-40 градусов, линия горизонта на "АГИ" сместилась влево вниз, а потом и вовсе ушла из поля зрения. На приборе воцарился сплошной коричневый фон. Считывать с него показания крена и снижения стало сложно - и летчики, по-видимому, потеряли пространственную ориентацию. Нормальная реакция в такой момент - взять ручку на себя, чтобы вывести самолет в горизонтальное положение. На самом деле машина еще больше опускает нос вниз, увеличивая и без того большие крен и снижение (тангаж). Вестибулярный аппарат пилота предательски реагирует на положительную перегрузку и "сигнализирует": поднимаемся, поднимаемся...

По всей видимости, опытный Серегин все же не поддался на иллюзию и наверняка пытался вместе с Гагариным уменьшить крен. Им почти удалось сделать это - разброс останков "утишки" свидетельствует: в момент столкновения с землей нос у "спарки" был поднят на 20 градусов над горизонтом.

Не исключено также, что они "купились" и на показания еще одного прибора - параметрического высотомера. Большая и малая его стрелки (соответственно показывают сотни метров и километры - по аналогии с часовыми стрелками) расположены таким образом, что не составляет труда ошибиться в их показаниях на тысячу (!) метров в сторону завышения. Так или иначе, но Гагарину и Серегину просто не хватило запаса высоты - каких-то пары сотен метров. Когда они это поняли, было уже поздно...

На те же грабли

В 76-м из-за потери пространственной ориентировки на Су-15 разбился друг Пленцова. С тех пор Александр ведет собственное расследование таких катастроф.

- Надо бы бросить, да не могу, - признается он. - Авиагоризонт продолжает гробить людей. После гагаринской "утишки" разбились десятки пассажирских и военных самолетов. Раньше меня обвиняли в спекуляции именем Гагарина. Теперь даже доки соглашаются: прибор надо менять.

Кое в чем Пленцов не прав: несовершенный авиагоризонт не раз пытались улучшить. Например, в середине 90-х летчик-испытатель ЛИИ имени Громова Василий Урядов модифицировал прибор. Конструкцию одобрили коллеги, понравилась она обычным пилотам. Но, как это часто случается, дорогу новинке перекрыли монополисты - конструкторы из НИИ "Авиаоборудование".

Между тем смертельные спирали и "штопоры" продолжались. Корифей в области психологии летного труда профессор Пономаренко сегодня однозначно утверждает: катастрофа Ту-154 под Иркутском в июле 2001-го произошла из-за неэффективной пространственной индикации в кабине лайнера. Последние минуты "Туполева" удалось восстановить с помощью записывающей аппаратуры. Картина и впрямь напоминает гагаринскую: на высоте около тысячи метров экипаж разворачивался в облаке и потерял из виду землю. Самолет спиралью понесся вниз. Летчики спохватились поздно.

На погибшем "Туполеве" стоял американский авиагоризонт фирмы "Коллинз". Всего-то и отличие от нашего, что он не круглый, а квадратный. "Этот прибор стоит на многих авиалайнерах. Поэтому трагедии, подобные иркутской, происходят не только в России", - говорит Пленцов. За рубежом последняя случилась год назад в южнокорейском Пусане. Экипаж Боинга-767 неправильно сориентировался по авиагоризонту, и лайнер вместо набора высоты врезался в гору. Погибли 126 человек. Практически в то же время и тоже на Дальнем Востоке

"заблудился" в облаках и катапультировался пилот нашего истребителя Су-27.

- Пилотаж в "молоке" - штука чрезвычайно сложная. Если к нему допускают пилота после длительного перерыва в полетах (как это было с Гагариным), а в кабине отсутствуют надежные приборы контроля за пространственной ориентировкой, беда неизбежна, - не сомневается Александр Пленцов.

Чтобы понять эту нехитрую истину, гагаринской трагедии оказалось мало...

Автор: Артур Скальский © Московский комсомолец ОБЩЕСТВО, ИРКУТСК 2944 18.07.2003, 15:01

URL: <https://babr24.com/?ADE=8246> Bytes: 13898 / 13870 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)