

NGUYÊN NHÂN THỨ 14 VỀ CÁI CHẾT CỦA GAGARIN VÀ SEREGIN

Theo thông lệ hàng năm, 12/4 đã trở thành ngày truyền thống của ngành vũ trụ Nga, nhưng cũng trong chính ngày lễ trọng đại 2007 này, những cuộc điều tra thăm lặn về cái chết thực sự của nhà du hành vũ trụ nổi tiếng Yury Gagarin lại “bật mí” thêm

Theo thông lệ hàng năm, 12/4 đã trở thành ngày truyền thống của ngành vũ trụ Nga, nhưng cũng trong chính ngày lễ trọng đại 2007 này, những cuộc điều tra thăm lặn về cái chết thực sự của nhà du hành vũ trụ nổi tiếng Yury Gagarin lại “bật mí” thêm những thông tin thú vị.

Kết quả điều tra đã khẳng định “sự thật” đã bị chôn dấu từ lâu và lần này, ý kiến của Eduard Serser khi nói về những giả thuyết viễn vông và “điên cuồng” xung quanh cái chết của Yury Gagarin và Vladimir Seregin đã được khẳng định.

Ngược thời gian quay trở lại 30 năm trước và bắt đầu từ các “thùng treo”

Qua các thử nghiệm được tiến hành nhiều lần và tính toán chuẩn mực, các nhà nghiên cứu đã khẳng định, chúng không thể ảnh hưởng tới kết quả của chuyến bay, vì những chiếc thùng treo này không bị tuột khỏi máy bay, thậm chí khi sự quá tải lớn hơn 10 đơn vị. .

Khi độ quá tải cao hơn 3 đơn vị, các phi công vẫn có thể điều khiển được theo thuật lái đơn giản (những chiếc thùng treo được coi là định mức quá tải đối với máy bay Mig – 15 UTY). Chính bài tập này được thiết kế dành cho Gagarin.

Trên thực tế, điều kiện khí tượng rất phức tạp. Lượng mây dày đặc thường tốt hơn mây nhiều tầng. Mặc dù dụng cụ đo độ cao khi cất cánh ở trường bay không hoạt động, song có rất nhiều nguồn tin đã khẳng định rằng, Gagarin và Seregin đã chấp hành nghiêm chỉnh việc duy trì vị trí và độ cao của máy bay, trong đó có nguồn tin của RTS – bộ đội binh chủng tên lửa thuộc hệ thống phòng không vùng Kurzaski, nơi tất cả các phương tiện đều hoạt động, bao gồm cả dụng cụ đo độ cao.

Có thể Gagarin không chuẩn bị tốt cho chuyến bay bởi trong vòng 2 tuần của tháng 3 ông đã bay 7 tiếng và mặc dù không có nút điều khiển ở buồng lái phía sau nhưng chuyến bay vẫn diễn ra đúng như kế hoạch cho đến trước phút cuối cùng.

Sự lái ẩu của các phi công

Một tờ báo xuất bản 2006 đã cho rằng Gagarin và Seregin có vẻ như đã hạ xuống thấp hơn để quan sát những chú lợn rừng cho cuộc đi săn sắp tới. Một giả thuyết tương tự như thế chỉ có thể nảy sinh khi có một sức tưởng tượng hết sức phong phú. Nhưng dù sao thì trong khi đi săn gấu, nếu nhìn thấy một chú chuột đồng, người thợ săn vẫn sẽ rượt theo nó.

Yury Gagarin (Ảnh: spaceistheplace)

Nếu nói một cách nghiêm túc, Gagarin là một phi công thành thạo và rất có trách nhiệm, hơn nữa ông luôn ước ao chờ đợi một chuyến bay của riêng mình (ông có thể thực hiện chuyến bay này vào chính ngày sau chuyến bay thử với Seregin). Chỉ có các phi công biết việc này: chuyến bay độc lập đầu tiên sau một thời gian nghỉ khá dài. Lại bay! Có thể nói về sự táo bạo nào trong thời gian ấy? Vì vậy, khi biết rằng thời tiết xấu đi, Gagarin đã hoàn thành nhiệm vụ sớm, để kịp tự bay một vòng. Tự bay – đó là mục đích quan trọng và cũng là công việc chính của Gagarin trong ngày bay hôm đó.

Không xảy ra trạng thái bay xoáy. Cũng không xảy ra sự va chạm với khí cầu thám không. Không rơi vào hệ thống tên lửa. Trong khi bay động cơ không bị ngừng hoạt động. Các phi công trong chuyến bay không bị ngắt. Tất cả các giả thuyết trên từ lâu đã bị bác bỏ, thêm vào đó, phần lớn chính các tác giả của chúng đã tự cải biến chúng.

Không kiểm soát được cao độ

Nhân loại hoàn toàn đồng tình với quan điểm của Eduard Serser về nguyên nhân của sự cố trên là do lỗi của phi hành đoàn. Hàng nghìn mạng sống của các phi công và hành khách có thể được bảo toàn, hàng trăm máy bay có thể được cứu thoát, nếu như những kết luận chính xác dựa trên cơ sở điều tra khách quan nguyên nhân của thảm họa ngày 27/3/1968 được đưa ra. Bởi vậy, cho tới nay những tai nạn do đánh mất phương hướng trong không gian vẫn được lặp lại và tiếp diễn.

Như vậy, cũng do nguyên nhân nói trên, ngày 30/7/2006 chiếc SU-24 bị vỡ tan trên vùng trời Kaliningrad . Trong khi đó, hai viên phi công tử nạn trong buồng lái của chiếc máy bay ném bom này là những người rất có kinh nghiệm lái máy bay. Năm 2002, giới phi công một lần nữa bị buộc tội khi họ không xác định được hướng bay của chiếc SU-24 trên bầu trời Pskov.

Viên phi công mắc lỗi đã thừa nhận và lên án đội trưởng – trung tá phụ trách phi đội-Mikhail Tonyritrey trong tai nạn xảy ra năm 2003 ở Vladivostok sau khi bị mất định hướng trên chiếc trực thăng K27-DC. Khó có thể nghĩ rằng sự đánh mất phương hướng của phi công là do “cao độ của sự ngu ngốc” hay sự không hay biết về những nguyên nhân sinh lý.

Nhưng ít ra trên thế giới cũng không tồn tại tiền lệ kiểu thế này, mặc dù chỉ trong lực lượng hải quân của Mỹ , theo con số họ đưa ra, mỗi năm có khoảng 30 phi công đã thiệt mạng do đánh mất định hướng trong không gian. Tại các hãng hàng không dân dụng của Mĩ hàng năm số tiền thiệt hại do nguyên nhân trên lên tới 1,5 tỉ USD.

Kết cục

Để hiểu được chuyện gì đã xảy ra trong chuyến bay của Gagarin và Seregin và có những điểm chung nào khi xảy ra việc đánh mất định hướng bay trong không gian, cần phải nói rõ hơn về dụng cụ chỉ độ nghiêng của máy bay đặt ở buồng lái số một – AGI-1, và MiG-15 UTY đặt ở buồng lái số hai.

Thiết bị chỉ độ nghiêng của máy bay là thiết bị chính trong các buồng lái. Thiết bị này giúp các phi công định hướng trong không gian, điều khiển máy bay khi bay giữa các tầng mây. AGI – 1 là phương án xấu nhất theo cách gọi vô lí của dụng cụ chỉ báo của Mi. Dụng cụ chỉ báo này được áp dụng trên tất cả các máy bay dân dụng cũng như máy bay quân sự ở các nước phương tây, và cũng được các phi công Nga thử nghiệm trên máy bay của Nga.

Các chuyên gia nghiên cứu tâm lý bay của các hãng hàng không Mỹ đã khẳng định, gần 50% sự cố và tai nạn không quân, cũng như hàng không dân dụng xảy ra hàng năm khi bay do mất phương hướng trong không gian vì không có thiết bị thông báo độ nghiêng của máy bay.

Nhược điểm của dụng cụ chỉ báo AGI – 1 là: phía trên màn ảnh của dụng cụ biểu thị mặt đất (lẽ ra cần phải biểu thị bầu trời), còn mặt phía dưới xác định bầu trời (lẽ ra cần biểu thị mặt đất), có nghĩa là tất cả phải làm ngược lại. Trước đây, khi lấy thiết bị chỉ độ nghiêng của máy bay từ Mi, mặt phía trong của máy chuyển hồi theo chiều thẳng đứng ở trạng thái bình thường, khi nó mở 1800.

Cái chết bí ẩn của Gagarin và Seregin đã xảy ra vào phút cuối cùng của chuyến bay định mệnh ngày 27/3/1968. Ở độ cao 4200m (thời gian: 10h 30 phút 10 giây) Gagarin báo cáo: “Nhiệm vụ 625 khu vực 20 đã hoàn thành, xin cho phép vào đường bay 320”. Sau đó ông bắt đầu hạ cánh và tiến vào đường bay 320. Cũng chính vào thời điểm hạ thấp độ cao và chuyển hướng đó, các phi công đã bị mất phương hướng trong không gian.

Vị trí số 1 của thiết bị chỉ độ nghiêng máy bay chỉ độ nghiêng bên trái là 450, độ hạ thấp là 150. Máy bay chuyển sang trạng thái xoắn ốc sâu. Tại vị trí số 2: độ nghiêng – 450, độ hạ thấp – 400. Các phi công giữ tay lái về phía mình và cố gắng đưa máy bay thoát khỏi trạng thái bị lật nhào. Nhưng chiếc máy bay đang bị nghiêng, góc nghiêng của nó đã lên tới 70-800. Trong tình huống này các phi công không xác định được vị trí của mình trong không gian. Tình trạng của chiếc máy bay TU – 154 diễn ra ở Irkutsk năm 2001 và chiếc A-320 tại Sôchi năm 2006 cũng đã diễn ra tương tự. Và thực tế đã khẳng định: không thể đưa máy bay ra khỏi đường xoắn ốc khi ở giữa các đám mây, cho dù có sử dụng dụng cụ chỉ báo.

Ở độ cao 450 – 500m (đây là vùng mây thấp) khi máy bay ở dưới mây, các phi công trong cockpit đã xác định được phương hướng, giữ cho máy bay không bị nghiêng và tránh cho máy bay không bị lật nhào, và chỉ trong vòng 2 - 3 phút đã tạo nên 10 – 11 đơn vị quá tải. Một mình Gagarin hay một mình Seregin không thể tạo nên sự quá tải như vậy trong thời gian đó. Chỉ khi họ bình tĩnh phối hợp cùng nhau, không hoang mang, họ mới có thể giữ cho máy bay khỏi bị lật.

Họ chỉ thiếu 150-180m. Tiếc rằng, thân máy không chịu đựng được. Phần trên của nó bị biến dạng vì quá tải, bị nén và bắt đầu gập lại, vì thế bị rạn nứt và từng phần của cửa buồng lái đã bị vỡ, phần được cố định bởi dụng cụ chỉ độ cao và truyền áp suất bị hỏng. Phần dưới của thân máy bay bị giãn và nứt vì quá tải, bắt đầu rạn vỡ, thùng nhiên liệu chính bị nứt. Và chỉ trong khoảnh khắc nhiên liệu bắt đầu rò rỉ. Vì vậy khi những người cứu trợ tới nơi mùi dầu hỏa đã lan đầy trong không khí, còn chiếc máy bay khi va chạm với mặt đất đã không bị bốc cháy. Phần còn lại của máy bay sau khi va chạm với mặt đất đã khẳng định giả thuyết trên.

Rõ ràng, nó là hình elip, trong đó phần mũi máy bay bay hướng về phía trước từ 600-800m theo đường hạ cánh, chứ không rơi thẳng xuống mặt đất. Động cơ và phần phía trước máy bay cũng đã được tìm thấy tại điểm rơi. Đồng hồ của máy bay và đồng hồ của Gagarin đều chỉ 10h 31 phút 55 giây. Như vậy máy bay đã rơi trong vòng 55 giây. Nếu tính theo độ cao, vận tốc, sự thay đổi vị trí theo hướng bay thì vận tốc thẳng đứng khi rơi từ độ cao 4200m phải là dạng xoắn ốc thẳng đứng chứ không phải dạng xoáy (như phỏng đoán của giáo sư Beloserkovski). Như vậy tất cả đều hoàn toàn trùng hợp.

Do chất lượng của thiết bị chỉ báo

Cần phải nói về tay nghề của các kỹ sư chế tạo máy. "Nhờ họ" mà tới nay các phi công hoàn toàn không sử dụng "đại trà" thiết bị chỉ báo để điều khiển máy bay đúng hướng và an toàn. Loại dụng cụ chỉ báo này chỉ được dùng trên các khinh khí cầu, nhưng không thể sử dụng trên các máy bay hiện đại.

Một bác sĩ phẫu thuật đã phát minh ra nguyên lý của dụng cụ chỉ báo của Mỹ vào những năm 30 của thế kỷ trước. Nhờ hình ảnh cố định của máy bay so với đường nằm ngang chuyển động có điều kiện theo độ nghiêng và sự chông chênh của máy bay, các phi công có thể theo dõi vị trí động cơ trên màn ảnh của dụng cụ này.

Dụng cụ chỉ báo giả định rằng, người phi công – tức chúa Trời, có khả năng di chuyển không gian xung quanh chứ không thể dịch chuyển máy bay của mình. Phi công đưa cần điều khiển sang trái, trên màn ảnh chỉ đạo chỉ số của máy bay không dịch chuyển, còn mặt đất quay về phía bên phải. Để hiểu được bản chất của sự chuyển động này, hãy hình dung, người lái xe lái vô lăng sang bên phải, còn chiếc xe sẽ rẽ sang bên trái.

Cũng cần phải lưu ý rằng, không nên sử dụng loại dụng cụ chỉ báo này (thực tế nó đã được chứng nhận), bởi vì nó không đáp ứng được các đòi hỏi về kỹ thuật pp8.2.2 của luật hàng không 21. Hiện đang hoạt động các máy bay hiện đại thế hệ 4-5 với động cơ chính, mà nguyên tắc chỉ đạo của nó được nghiên cứu dành cho máy bay thế hệ 1-2, nguyên tắc này không còn phù hợp với những yêu cầu đặt ra. Đó là sự phá hoại nguyên tắc hàng không và yêu cầu kỹ thuật. Các phi công bị buộc tội trong những tai nạn đã xảy ra trước đó vì lý do chỉ báo. Nhưng điều quan trọng là, đừng có lúc nào cũng đổ lỗi và buộc tội các phi công. Nếu không thay đổi nguyên tắc chỉ đạo – tai nạn sẽ còn tiếp tục diễn ra. 60;

Hội nghị an toàn hàng không của Mỹ năm 2005 đã chi 300 triệu US cho việc nghiên cứu nguyên lý của dụng cụ chỉ báo mới. 25 năm trước một dụng cụ chỉ báo mới đã được phát minh nhưng cho tới bây giờ nó vẫn chưa được sử dụng. Và chúng ta hãy chờ xem khi nào người Mỹ sẽ hoàn thiện được dụng cụ đảm bảo an toàn này?

Khuông Trang (Từ Moscow)