

نخستین کیهان‌نورد جهان چگونه کشته شد

7 فروردین 1347 - شهرک ستارگان - حومه مسکو: جلوي آينه نگاهی به سر و وضع خودش انداخت. همه چیز مرتب بود!



جام جم آنلاین: 7 فروردین 1347 - شهرک ستارگان - حومه مسکو: جلوي آينه نگاهی به سر و وضع خودش انداخت. همه چیز مرتب بود! لبخندي زد و از آپارتمان‌ش بیرون آمد. پله‌ها را خیلی سریع پایین آمد و با سوارشدن به ماشین ولگای سیاهش، به طرف فرودگاه نظامی چکالفسکی راه افتاد.

جلوي نگهبانی، سربازی که مسوول کنترل بود، با دیدن ولگای سیاه با نمره 78 - 78 - ام.او.دی نیازی ندید از کیوسک بیرون آمده و مدارک راننده را کنترل کند.

خودرویی یوری گگارین و چهره همیشه متبسم او برای همه آشنا بود، اما به‌رغم بالارفتن مانع چوبی ورودی، ماشین پشت خط ورودی همچنان ایستاده و برای روشن شدن از دروازه راه نیفتاد. نگهبان دوم رو به اولی کرد و گفت: می‌دانی که یوری الکسیویچ هیچ تبعیضی را نمی‌پذیرد. بهتر است بروی و مدرکش را کنترل کنی.

این ویژگی را که گگارین به‌رغم شهرت و محبوبیت، همچنان فروتن و تابع قانون بود، همه می‌دانستند.

یک سال پیش در چنین روزهایی به عنوان فضانورد جانشین، آموزش‌ها و تمرین‌های ولادیمیر کاماروف فرمانده ناو سایوز - 1 را قدم به قدم دنبال می‌کرد. قرار بود دومین سفر فضایی‌اش را با ناو سایوز انجام دهد، اما سقوط سایوز و کشته شدن کاماروف، یکبارہ برنامه‌ها را به هم ریخت. خطر کشته شدن و بروز فاجعه دیگر، مسوولان تشکیلات فضایی شوروی را بر آن داشت که نام یوری گگارین را بکلی نه فقط از آموزش‌های فضایی بلکه حتی از پروازهای هوایی هم حذف کنند چون نمی‌خواستند با حادثه‌ای برای او با جنجال دیگری روبه‌رو شوند.

در مراسم خاکسپاری و عزاداری کاماروف در میدان سرخ، گگارین طی سخنانی گفت که این حادثه تزلزلی در اراده کیهان‌نوردان ایجاد نکرده و آنها قول می‌دهند سایوزها پرواز کنند. مدتی پس از حادثه سقوط سایوز - 1، گگارین تقاضای بازگشت به تمرین‌ها را داد. در آغاز بشدت با درخواست او مخالفت شد، اما بالاخره مسوولان در برابر اصرار او قبول کردند تمرین‌های هوایی را آغاز کند تا در زمانی که هنوز مشخص نبود، فرماندهی یکی از ناوهای سایوز را به عهده بگیرد.

مدتی بعد قول گگارین به حقیقت پیوست و سایوزها پرواز خود را آغاز کردند که تا به امروز ادامه دارد، اما گگارین نتوانست لذت پرواز با ناو سایوز را تجربه کند. 7 فروردین 1347 یوری گگارین، نخستین فضانورد جهان در حادثه سقوط هواپیما کشته شد!

گگارین به آهستگی از جلوي نگهبانی ورودی گذشت و حدود 200 متر بعد به سمت چپ پیچید. نزدیک یک ساختمان آجری ماشینش را پارک کرد و به داخل ساختمان رفت. قرار بود جلسه آشنایی با برنامه پرواز یا به اصطلاح خلبان‌ها، بریفینگ در ساعت 3 شروع شود، اما او طبق معمول زودتر از دیگران و در ساعت 2 و 45 دقیقه در محل بریفینگ حاضر شد.

کم‌کم بقیه افراد هم آمدند. گگارین با تک‌تک آنها به‌گرمی احوالپرسی کرد. بعد مسوول پرواز چگونگی عملیات را تشریح نمود و سپس سرهنگ اوستینکو فرمانده اسکادران از گگارین امتحان گرفت و آمادگی او برای پرواز را تایید کرد.

طبق برنامه در مرحله اول گگارین به همراه مربی‌اش ولادیمیر سربوگین باید با یک فروند هواپیمای میگ - 15 او. تی، راهی مانور اولیه می‌شدند که چندان طولانی نبود. بعد باید 2 پرواز با هواپیمای تهاجمی میگ - 17 به‌طور مستقل توسط گگارین صورت می‌گرفت.

سربوگین مثل همیشه 5 دقیقه قبل از ساعت کار در جای خودش بود. بررسی برنامه، قبل از پرواز در ساعت 9/15 شروع شد. انجام این بررسی به عهده سربوگین بود. بعد سربوگین ورقه پرواز که توسط گگارین امضا شده بود را تایید کرد. گگارین ورقه را در جیب کاپشن خود گذاشت و به طرف هواپیمای شماره 18 راه افتادند. هر کدام در جای خود نشستند، گگارین در اتاقک جلو و سربوگین در عقب. مکالمات رادیویی با برج مراقبت آغاز شد. ساعت 10/19 گگارین هواپیما را به پرواز درآورد. ساعت 10/30 بعد از پایان تمرین‌ها در منطقه، به برج مراقبت گزارش داد برای گرفتن مسیر 320 (یعنی برگشت) اجازه می‌خواهد. بعد از آن، مکالمات رادیویی قطع شد و گگارین به هیچ یک از سوال‌های برج مراقبت پرواز جوابی نداد. تقریباً یک دقیقه بعد از آخرین تماس سانحه پیش آمده و هواپیما به زمین برخورد کرده بود.

پس از حادثه 2 کمیسیون ویژه برای بررسی علت آن تشکیل شد. مقامات شوروی می‌دانستند کشته شدن گگارین را براحتی نمی‌شود توجیه کرد، اما برای پاسخ به این سوال که چرا و چگونه حادثه رخ داده وقت بسیاری لازم بود.

نتایج تحقیقات همه‌جانبه 2 هیات در 30 جلد جمع‌آوری گردید. در این 30 جلد محاسبات، نظرات کارشناسان و شاهدان، نتایج پژوهش کارشناسان برجسته همچنین نتایج نظرخواهی از فرماندهان، خلبانان، فضانوردان، مهندسان و پزشکان نوشته شده بود.

در این تحقیقات زاویه‌های مختلف قضیه از فناوری هوایی گرفته تا آمادگی خلبانان و رعایت اقدامات امنیتی و غیره به شکل بسیار دقیق مورد بررسی قرار گرفته بود. حتی برای اطمینان بیشتر نه‌تنها مدارک مربوط به هواپیما میگ - 15 او. تی به شماره 18 (که گگارین با آن پرواز کرد) دقیقاً بررسی گردید بلکه از تمام مهندسان فنی که مسوولیت آماده‌سازی آن هواپیما را به عهده داشتند

امتحان گرفتند که آیا آنان به اندازه کافی دانش آماده‌سازی و آزمایش آن هواپیما داشته‌اند، یادشان نرفته روغن و بنزین و غیره را بررسی کنند.

هیات به این نتیجه رسید که تدارک و آمادگی هواپیما در 7 فروردین مطابق با تمام اسناد و مدارک فنی و دستورالعمل بهره‌برداری به طور کامل انجام گرفته بود. بازرسی‌ها نشان دادند که تمام سامانه‌های هواپیما تا آخر پرواز به درستی کار خود را انجام می‌داده‌اند. آنها موفق شدند وقت دقیق برخورد شدید دستگاه افق‌نمای هواپیما را بازسازی کنند، قدرت موتور را به دست آورند و حتی گوشه‌های منحرف فرمان ارتفاع و... را محاسبه نمایند.

براساس این نتایج هیات به این نتیجه رسیدند که طی زمان پرواز در هواپیما هیچ خرابی و از کار افتادن دستگاه‌ها وجود نداشته و خرابی و شکستگی سامانه‌های هواپیما به دلیل یک ضربه شدید به وجود آمده‌اند. هیچ مدرکی که نشان دهد برخی عناصر هواپیما دچار فرسایش شده بود، دیده نمی‌شد. در هواپیما هیچ‌گونه آتش‌سوزی اتفاق نیفتاده، موتور در زمان برخورد به زمین کار می‌کرده، شبکه برق، گیرنده رادیویی، دستگاه اکسیژن و... فعال بوده‌اند.

تمام وسایل مربوط به صندلی پرتابی در حالت عادی مانده و این نشان می‌داد که خلبانان هیچ اقدامی برای فعال کردن صندلی پرتابی به عمل نیاورده بودند.

فورا بعد از آن که محل سقوط مشخص شد تمام اقدامات برای حفظ وضعیت و محل قبل از دست خوردن انجام شد. غیر از این فورا از تمام صحنه سقوط فیلمبرداری و عکاسی شد و فاصله کلیه قطعات جمع‌آوری شده با مرکز محل سقوط اندازه‌گیری شد. آنها حتی توانستند با استفاده از وضعیت درختان قطع شده، زاویه سقوط و مسیر را مشخص کنند. اندازه چاله بعد از ضربه اجازه داد متخصصان سرعت هواپیما را محاسبه کنند. در مورد زمان برخورد به زمین بررسی ساعت مچی از کار افتاده گارین، همچنین ساعت هواپیما 10/30 را نشان می‌داد.

کمیسیون دولتی در جمع‌بندی اعلام کرد که پرواز هواپیمای میگ - 15 حامل گارین و سربوگین بین 2 لایه ابرهای کامل صورت می‌گرفت، لایه پایین از ارتفاع 600 - 500 متر تا 1500 متر قرار داشت و لایه بالایی از 4500 تا 5500 متر. در جریان پرواز خلبان اقدام به انجام مانور پیچش کرده، اما در زمان خروج از این مانور نتوانسته فاصله لازم با زمین را حفظ کند و بر اثر برخورد با درخت‌ها سقوط کرده است.

پرونده تهیه‌شده توسط کمیسیون دولتی با نتیجه‌گیری خطای انسانی بسته و با تمامی اسناد و مدارک مهر و موم شد. کمیسیون به این نتیجه رسید که در زمان پیچش، خلبان نتوانسته فاصله بین پایین‌ترین نقطه پرواز با زمین را درست محاسبه کند و در نتیجه زمان کافی برای اوج گرفتن نداشته و به همین دلیل سقوط کرده است.

تنی چند از کارشناسان مثل سرگئی بلوتسرفسکی دانشمند و دکترای علوم فنی، الکسی لئونوف فضانورد و عضو هیات تجسس هواپیمای ساقط‌شده گارین خواستار بازبینی و بررسی مجدد شدند.

بلوتسرفسکی تحقیقات مفصلی را آغاز کرد که چند سال ادامه داشت. او با بسیاری از کارشناسان، خلبان‌ها، مهندسان و دست‌اندرکاران دیگر صحبت کرد. با توجه به امکانات پیشرفته امروزی محاسبات و پژوهش‌های جدیدی انجام شد و آزمایش‌های بارزشی انجام دادند. حاصل کار او این بود که عوامل مختلفی وجود دارد که گرچه بطور تک به تک نمی‌توانست چندان خطرناک باشد، اما در مجموع باعث مرگ خدمه شد.

براساس پژوهش‌های بلوتسرفسکی هواپیما هیچ اشکال فنی نداشته پس تئوری خرابکاری هواپیما منتفی است. وجود مشکل انسانی (مست‌بودن خلبان)، برخورد با بالن هواشناسی یا پرندگان و امثال آن نیز رد می‌شود.

به نظر او نزدیک‌شدن گارین به هواپیمای دیگری که پس از تعمیر در منطقه مجاور پرواز آزمایشی داشته را دلیل اصلی از دست‌رفتن هدایت هواپیمای گارین می‌داند. قرارگرفتن میگ - 15 در جریان هوای شدید ناشی از پرواز هواپیمای سوخو - 11 باعث شد خلبانان کنترل پرواز عادی را از دست دهد و این موضوع منجر به سقوط هواپیما شد.

نظریه دیگر آن است که پس از قرارگرفتن در مسیر هوای آشوبناک پشت هواپیما، گارین برای گریز از این وضعیت به طرف توده ابرهای پایین شیرجه رفت اما به دلیل اشتباه محاسبه ارتفاع ابرها که در این حالت حدود 250 تا 300 متر با زمین فاصله داشت، نتوانست وضعیت را کنترل کند زیرا این ارتفاع برای صعود مجدد در آن سرعت کافی نبود.

روز 7 فروردین 1347 تنها چند روز بعد از آن که گارین 34 ساله شده بود، آنان که در جشن تولدش شرکت داشتند بر سر گورش حاضر شدند و خاکستر باقیمانده از گارین را به عنوان «#171؛قهرمان ملی» در دیوار کرم‌لین دفن کردند.

پس از مرگ او، شهر گژاتسک که زادگاهش بود، به منظور تجلیل از وی «#171؛گارین» نام گرفت، فدراسیون بین‌المللی هوا - فضانوردی مدالی به نام او ضرب کرد و آکادمی علوم هوایی ژوکوفسکی به اسم او تغییر نام داد. در محل کشته‌شدنش مجسمه یادبودی نصب شد، یکی از کشتی‌های ارتباط ماهواره‌ای، دهانه آتشفشانی در ماه و همچنین یک خرده سیاره را به نام او نامگذاری کردند.

گارین امروز نیز در روسیه از محبوب‌ترین چهره‌ها به شمار می‌رود و همه‌ساله در سالروز پروازش، تولدش و مرگش مردم بر پای مجسمه‌های یادبود او و آرامگاهش دسته گل می‌گذارند.

طلوع و غروب نخستین کیهان‌نورد جهان

24 فروردین 1340 خورشیدی، یوری الکسویچ گارین سوار بر موشک فضایی وستوک به جایی سفر کرد که قبل از او پای هیچکس به آنجا نرسیده بود.

فقط 108 دقیقه طول کشید تا یوری گگارین از یک ستوان ساده نیروی هوایی به پرافتخارترین سرهنگ همه اعصار و قرون تبدیل شود

عشق به پرواز سرانجام در هفتم فروردین 1347 کار اولین کیهان‌نورد سیاره زمین را تمام کرد اما دنیایی از شایعه و توهّم توطئه در بس، خد به حاء، گذاشت.

یوری گگارین بی شک پرافتخارترین و محبوبترین کیهان‌نورد دنیا است که هیچگاه گل‌های پای مجسمه اش از طراوت نمی افتند.
سیروس برزو / جام‌جم