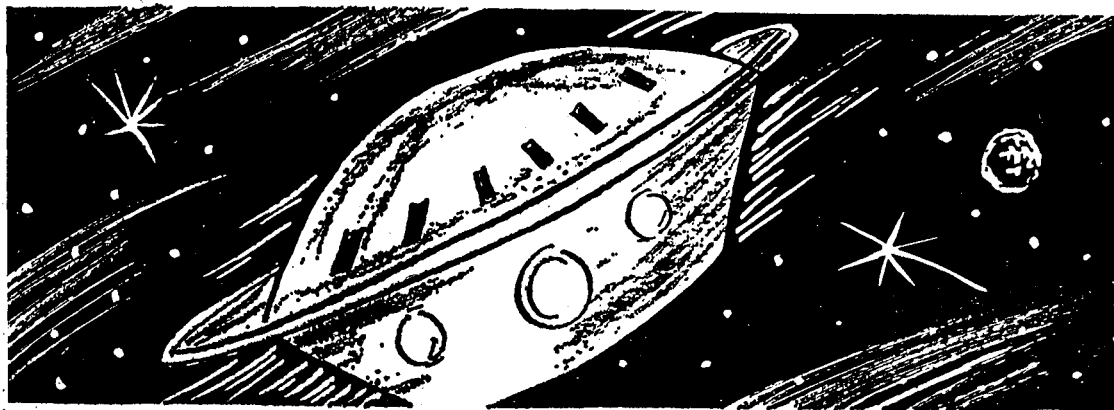


Отправной точкой его рассуждений стал запуск известной ракетной системы «Энергия». Глядя на это грандиозное зрелище, он подумал: если таких невероятных размеров цистерна топлива нужна для подъема всего лишь «Бурана» — аппарата многообразного использования, прикрепленного к ее борту, — то ракетное направление в освоении космоса практически в тупике. Никогда ракеты, построенные по принципу Циолковского, не будут по-настоящему осваивать просторы Большого Космоса из-за своего главного недостатка — низкого КПД.

Можно ли его повысить? Да, считает А. Логвин, причем, многократно — за счет циклического использования рабочих газов, с помощью которых аппарат передвигается в пространстве. Не выбрасывать их в атмосферу или межзвездное пространство, а вновь вовлекать в рабочий цикл.

— Когда я пришел к таким выводам, — говорит он, — оказалось, что разработанный мною двигатель с замкнутым газодинамическим контуром обладает всеми признаками двигателя «летающей тарелки»: дискообразный, вращающийся, излучающий энергию (светящийся), обеспечивающий тягу в любом направлении. Такой аппарат будет развивать огромнейшие скорости с небыстрым ускорением и выходить за пределы земного пространства с минимальными затратами энергии. Вот на этом этапе своих поисков я и заинтересовался многочисленными сообщениями о неопознанных летающих объектах.

Странные траектории их движения — это, на мой взгляд, способ защиты экипажа от перегрузок. Ведь маневры летающих дисков «стандартны». Это спираль на старте, «падающий лист» на посадке, петлеобразная траектория, «змейка» и другие. Открытые мной траектории полностью совпали с теми графиками, которые уфологи составили по многочисленным наблюдениям полетов НЛО. Невероятно, поражающие



Как летают „тарелки“?

КИЕВСКИЙ ИНЖЕНЕР АЛЕКСАНДР ЛОГВИН УТВЕРЖДАЕТ, ЧТО ЗНАЕТ ОТВЕТ НА ЭТОТ ВОПРОС

нас трассы неопознанных летающих объектов, при которых экипаж, казалось бы, неоднократно мог погибнуть от перегрузок, на самом деле обязательное условие защиты от них. Это мое убеждение обосновано не только физически, но и математически.

— Тогда как вы объясните свечение НЛО, которое, как замечено, может быть разной интенсивности? — спрашиваю его я.

— Это как раз и подтверждает мой вывод, что двигатели таких аппаратов — газодинамические. Свечение усиливается в момент маневров. Само же это явление объясняется тем, что тепловая энергия преобразуется в энергию излучения — от ультрафиолетового до ультрафиолетового, а возможно, и в более широком диапазоне.

— Хотите сказать, что ничего ирреального в этих чудесах нет: используются известные возможности известных полей и излучений?

— Именно так. Скажем, электромагнитная линза может сделать объект невидимым, с чем часто и сталкиваются наблюдатели. в том числе во-

енные летчики, вылетающие на перехват НЛО. Так вот, зная принципы работы двигателя дискового аппарата, способы защиты экипажа от перегрузок, — продолжает мой собеседник, — я могу теперь доподлинно объяснить, что же произошло в начале века в тунгусской тайге. Все странности этого феномена, отмеченные исследователями, как раз и вписываются в схему движения дисколета.

...Напомним, что рано утром 30 июня 1908 года в южной части Центральной Сибири многочисленные свидетели наблюдали полет очень крупного космического тела. Одни свидетели утверждают, что это был огненный шар, другие видели нечто похожее на горящее бревно с отлетающими от него снопами искр. Полету сопутствовало мощное звуковое сопровождение.

Наблюдатели сообщили, как ни странно, и о различных траекториях движения тела. Больше того, один из исследователей (речь идет о Феликсе Зигеле) отметил, что огненный путешественник, обтекаемо называемый сегодня учеными Тунгусским космическим телом

(ТКТ), даже совершил сложный маневр.

В 7 часов 15 минут утра жители фактории Ванавара увидели, как ослепительный шар, который был ярче солнца, превратился вдруг в огромный столб огня. Затем задрожала земля, раздался грохот, который был слышен на расстоянии в 1200 километров. Но на месте взрыва — это в семидесяти километрах к северо-западу от фактории — нет, казалось бы, неизбежного в таких случаях кратера. Почти за век упорных поисков не было обнаружено ни в местах вывала леса, ни в других вероятных точках даже следов падения метеоритного вещества, за исключением фоновых частиц космической пыли.

Уже давно известно, что ни полетом метеорита, ни полетом болида, другого известного космического тела, тунгусский феномен не объясняется. Тогда что же это было?

А. Логвин убежден, что все известное сегодня о странном событии у Подкаменной Тунгуски, таежного притока Енисея, однозначно соответствует экстремному маневру гигантской «летающей тарелки» при

переводе ее полета с горизонтальной траектории в вертикальную. Это соответствует принципу работы, и недостаткам — а они есть, двигателя дисколета и способу защиты его экипажа от перегрузок. Взрыв на месте вертикального старта — не несчастный случай, а компенсирующее срабатывание импульсных реактивных двигателей.

Кстати, так и не объясненный загадочный взрыв в Сасове, о котором недавно много сообщалось в печати, тоже мог быть стартом космического аппарата. Таких загадочных взрывов известно немало. Некоторые из них связывают с аварией НЛО.

По мнению киевского инженера, двигатель «летающей тарелки» имеет провал в мощности при переводе аппарата из горизонтального положения в вертикальное. На маневрах малой интенсивности это не сказывается, но в экстренных случаях экипажу приходится использовать комбинацию тормозящего и опрокидывающего реактивных двигателей.

— В общих чертах, над тунгусской тайгой в 1908 году происходило следующее, — высказывает свою гипотезу А. Логвин. — Дисколет двигался с востока на запад, очертил петлю, перешел на траекторию «падающего листа», с помощью импульсных реактивных двигателей опрокинулся в вертикальное положение — стал на ребро — и ушел в космос. На протяжении всей трассы менялись скорость и высота корабля, грохотали его корректирующие двигатели, которые обязательно должны были на крупных аппаратах.

Кандидат технических наук А. Логвин полагает, что его идея и расчеты двигательной установки дисколета, способ защиты его экипажа от перегрузок — на том уровне, на котором уже могут практически заинтересовать фирмы, занимающиеся космическими полетами.

Что ж, поживем — увидим.

А. МАСЛОВ.
(«Киевские новости»).