

## SỐ PHẬN TÀU CON THOI BURAN HUYỀN THOẠI

Tháng 9/1988, Liên Xô công bố tin chấn động về tàu con thoi có thể sử dụng nhiều lần do họ chế tạo. Nhưng phương tiện có ý nghĩa đặc biệt với chương trình vũ trụ của Liên Xô và Nga về sau này chỉ cất cánh một lần duy nhất.

Tháng 9/1988, Liên Xô công bố tin chấn động về tàu con thoi có thể sử dụng nhiều lần do họ chế tạo. Nhưng phương tiện có ý nghĩa đặc biệt với chương trình vũ trụ của Liên Xô và Nga về sau này chỉ cất cánh một lần duy nhất.

Toàn cảnh bộ phóng tàu Buran trước giờ khởi hành. Ảnh: Remmirath.

Bản tin kèm theo bức ảnh chụp một chiếc tàu con thoi có bề ngoài giống với loại tàu của Mỹ, nhưng lại sơn phù hiệu Liên Xô xuất hiện trên nhật báo Pravda ngày 30/9/1988 đã chấm dứt tin đồn trong nhiều năm về việc nước này đang chế tạo loại tàu vũ trụ sử dụng nhiều lần. Sau đó báo chí Liên Xô viết rằng mặc dù hai con tàu rất giống nhau về bề ngoài, tàu Buran (trong tiếng Nga có nghĩa là bão tuyết) ưu việt và có nhiều tính năng hơn tàu của Mỹ.

Chỉ ít ngày sau, Buran đã có dịp để chứng minh điều ấy. Rạng sáng ngày 15/11/1988, trong điều kiện thời tiết cực xấu với những đám tuyết và gió cuồn xoáy xung quanh sân bay vũ trụ Baikonur, Kazakhstan, tàu Buran được tên lửa khổng lồ Energia phóng vào không trung. 206 phút sau, "con chim sắt" nặng 100 tấn đã nhẹ nhàng hạ cánh xuống đường băng, chỉ cách vị trí phóng có vài dặm, sau khi đã bay quanh trái đất 2 vòng.

Bất chấp điều kiện gió rất mạnh (tới 61,2 km/giờ) có thể buộc những tàu con thoi của Mỹ phải dừng mọi cuộc cất cánh, hạ cánh, nhưng Buran đã tiến hành một chuyến bay hoàn hảo với màn hạ cánh tự động đầy ấn tượng tại sân bay vũ trụ Baikonur.

Chương trình nghiên cứu chế tạo hệ thống Buran - Energia bắt đầu vào năm 1976, quy tụ "chất

xám" và công sức của 600 cơ quan trên khắp lãnh thổ Liên Xô. Đây là dự án lớn nhất, phức tạp nhất trong lịch sử ngành hàng không vũ trụ Liên Xô, tiêu tốn đến 20 tỉ USD.

Sau chuyến bay vào vũ trụ đầu tiên của Buran, báo chí Liên Xô hứa hẹn nhiều về một kỷ nguyên mới trong lĩnh vực thám hiểm không gian. Nhưng trên thực tế chuyến bay ra mắt của tàu Buran lại chính là chuyến bay cuối cùng của nó.

Tại Liên Xô, trong thời kỳ Chiến tranh Lạnh luôn tồn tại tâm lý e ngại "đòn tấn công hạt nhân" từ trên không của Mỹ. Kịch bản tàu con thoi "lặn" vào bầu khí quyển rồi bất ngờ xuất hiện trên bầu trời Matxcova để gieo giắc chết chóc luôn nằm trong suy nghĩ của người dân cũng như các cấp lãnh đạo nhà nước.

Nhiều năm sau khi người Mỹ đã hết hy vọng sử dụng tàu con thoi vào mục đích quân sự - kể cả việc thực hiện nhiệm vụ đơn giản là chuyên chở và "rải" các vệ tinh do thám - tâm lý này vẫn còn rất phổ biến trong xã hội Liên Xô.

Tổng công trình sư của dự án - Valentin Glushko - thuộc vào thế hệ những nhà khoa học Liên Xô đi tiên phong về lĩnh vực tên lửa. Ông bắt đầu sự nghiệp nghiên cứu của mình từ những năm 30 của thế kỷ trước dưới sự bảo trợ của Konstantin Tsiolkovsky, cha đẻ của ngành hàng không vũ trụ Liên Xô. Giống như nhiều nhà khoa học cùng thời, Glushko chẳng mấy hứng thú với công việc thiết kế vũ khí và luôn ấp ủ ước mơ xây dựng một căn cứ vĩnh viễn trên mặt trăng.

Valetin Glushko có lẽ đã khai thác chứng "hoang tưởng" thời Chiến tranh Lạnh về nguy cơ tấn công quân sự từ tàu con thoi của Mỹ để thực hiện giấc mơ bay lên mặt trăng, thậm chí lên tận sao Hỏa của ông.

Để thực hiện ý định ấy, Glushko đã thận trọng "lái" Dự án Buran - Energia theo hướng thay đổi hẳn so với ý định ban đầu của những nhà lãnh đạo quân sự là chế tạo "phiên bản" của tàu con thoi Mỹ. Thay vào đó, ông đề nghị chế tạo loại tàu có cánh cùng với loại tên lửa đẩy siêu nặng với đầy đủ chức năng, có thể phóng mọi loại thiết bị lên không gian, từ tàu vũ trụ hạ cánh xuống mặt trăng đến tàu kéo hay các module của tổ hợp thăm dò sao Hỏa...

Sau nhiều lần trì hoãn và bội chi ngân sách, tàu Buran đã ra mắt vào giai đoạn cuối cùng của Chiến tranh Lạnh, trong bối cảnh nền kinh tế Liên Xô đang có dấu hiệu suy thoái. Sự sụp đổ của Liên bang Xô viết vào tháng 9/1991 đã đặt dấu chấm hết cho tương lai của dự án Buran - Energia. Thời gian sau đó, chiếc tàu con thoi và một số thiết bị thử nghiệm của dự án trở thành tài sản của Kazakhstan .

Vào giữa những năm 90 của thế kỷ trước, Buran được gắn vào một mô hình Energia để đem trưng bày tại tòa nhà 112 ở sân bay vũ trụ Baikonur. Nhưng ngày 12/5/2002, một tai nạn đã xảy ra khi 8 công nhân tiến hành công việc sửa chữa mái trần dột nát của nhà chứa máy bay này. Tòa nhà rung chuyển như thể gặp phải một cơn động đất và sập xuống, vùi chôn niềm kiêu hãnh một thời của ngành hàng không vũ trụ Liên Xô.

Buran đã "chết", nhưng những công nghệ phát triển cho dự án này được sử dụng rộng rãi trên khắp thế giới. Động cơ cực mạnh R-170, vốn được chế tạo cho tầng thứ nhất của tên lửa Energia, được Ukraina sử dụng cho loại tên lửa Zenit của họ. Loại động cơ cỡ nhỏ hơn RD-180 và RD-190 được Nga dùng cho tên lửa thế hệ kế tiếp Angara và người Mỹ sử dụng cho tên lửa đẩy Atlas của họ.

Khi Nga tham gia vào Dự án lắp đặt Trạm Không gian quốc tế (ISS), nhiều nhà khoa học nuôi hy vọng sẽ được thấy tên lửa Energia tái xuất. Theo họ, chỉ cần dùng vài tên lửa Energia để đẩy ISS lên vũ trụ. Nhưng một số đối tác quốc tế đã không tán thành phương án này. Hậu quả là sau 10 năm (1998 - 2008) và hàng chục vụ bay lắp ghép, ISS cho đến nay vẫn chưa được hoàn tất.

Quan điểm sử dụng loại tên lửa đẩy siêu nặng như Energia đang hồi sinh khi công cuộc thám hiểm mặt trăng đang có dấu hiệu được nối lại ở hai bên bờ Đại Tây Dương. Nếu điều này diễn ra, các nhà khoa học ngày nay sẽ phải đi theo con đường mà Valentin Glushko và các cộng sự của ông đã vạch ra