

SINH NHẬT BẠC CHO TÀU CON THOI

Tàu Challenger nổ tung 73 giây sau khi được phóng lên vào ngày 28-1-1986 (Ảnh: AP)

Ngày 14-4-1981, khi chiếc Columbia – tàu con thoi đầu tiên trên thế giới – h

Tàu Challenger nổ tung 73 giây sau khi được phóng lên vào ngày 28-1-1986 (Ảnh: AP)

Ngày 14-4-1981, khi chiếc Columbia – tàu con thoi đầu tiên trên thế giới – hạ cánh an toàn sau chuyến bay 37 vòng trên quỹ đạo trái đất, một phóng viên hỏi chỉ huy tàu Apollo 12 Pete Conrad: “Mỹ đã bắt kịp chương trình không gian của Nga chưa?”, nhà phi hành từng đặt chân lên mặt trăng này hồ hởi trả lời: “Bắt kịp ư? Chúng ta đã nhảy qua đầu họ rồi” “Giờ thì ai ai cũng thừa nhận rằng đó (chương trình tàu con thoi) không phải là một hướng đi đúng” - Michael Griffin Hẳn ông Conrad không thể nào ngờ rằng 25 năm sau, Mỹ phải tạm ngưng các chuyến bay tàu con thoi vì lý do an toàn và phải bỏ ra cả chục triệu USD “mua vé” tàu Soyuz của Nga để đưa phi hành gia và hàng hóa của mình lên Trạm Vũ trụ quốc tế (ISS). Nhưng phi hành gia Conrad không có gì phải xấu hổ vì ngay ông Werher von Braun, “ông tổ” tên lửa vũ trụ Mỹ, cũng đánh giá sai thực lực của các tàu con thoi. Ông quá lạc quan khi dự báo tàu con thoi Mỹ sẽ hạ cánh xuống mặt trăng vào đầu thập niên 1980. Tham vọng to lớn Công bằng mà nói, ngành công nghiệp vũ trụ Mỹ đã cho ra lò một loạt tàu con thoi phức tạp nhất, sử dụng một công nghệ mà nhiều nước thèm muốn nhưng chưa làm được. Liên Xô trước đây cũng có một chương trình tàu con thoi tương tự mang tên Buran. Nhưng chương trình này đã sớm phá sản. Trước khi tàu Apollo đổ bộ lên mặt trăng (1969), tháng 10-1968 NASA đã bắt đầu nghiên cứu tàu con thoi. Chương trình tàu con

thoi (tên gọi là Hệ thống vận chuyển không gian vũ trụ – STS) chính thức ra mắt ngày 5-1-1972 với tuyên bố của Tổng thống Nixon, theo đó NASA sẽ triển khai một hệ thống tàu con thoi sử dụng được nhiều lần. Việc chọn ngày 12-4-1981 - tức tròn 20 năm sau khi Nga đưa phi hành gia vũ trụ Yuri Gagarin lên quỹ đạo trái đất - để phóng tàu con thoi đầu tiên cho thấy Mỹ quyết tâm giành lại vị trí số một. Trong nhiều năm liền, 5 loại tàu con thoi Mỹ (Columbia, Challenger, Discovery, Atlantis, Endeavour) đã chứng tỏ được khả năng vượt trội của mình như – ngoài chuyến chở 5-8 phi hành gia, trong khi tàu Soyuz Nga chỉ chở được tối đa 3 người - phóng vệ tinh từ quỹ đạo trái đất, xây dựng (phần lớn) trạm ISS, sửa chữa viễn vọng kính vũ trụ Hubble, mang trở về trái đất gần 20 tấn thiết bị từ quỹ đạo trái đất v.v...

5 loại tàu con thoi (từ trái sang phải): Columbia, Challenger, Discovery, Atlantic, Endeavour

Trong 25 năm qua, 114 chuyến tàu con thoi đã được phóng lên không gian nhưng có 2 chuyến biến thành thảm họa, mỗi thảm họa giết chết đúng 7 phi hành gia. Kể từ tai nạn cuối cùng xảy ra ngày 1-2 - 2003 (chiếc Columbia vỡ tan thành nhiều mảnh trên đường trở về trái đất), các chuyến bay con thoi bị tạm hoãn. Mới đây, vào tháng 8 năm ngoái, tàu Atlantis thực hiện chuyến bay thứ 114 cũng gặp sự cố giống như tàu Columbia nhưng may mắn không kết thúc trong thảm họa, khiến các chuyến bay tương lai bao gồm 28 chuyến từ nay đến 2010 – thời hạn kết thúc chương trình tàu con thoi theo lệnh của Tổng thống Bush để chuyển sang chương trình không gian mới – trở nên chập chờn. Thực tế khắc nghiệt Dù đã trải qua 1/4 thế kỷ, điều làm các kỹ sư ưu tú nhất của NASA mãi ưu tư là họ chưa thể tuyên bố vượt qua giai đoạn thử nghiệm vì thực tế khắc nghiệt hơn họ tưởng. Một trong những nguyên nhân chính là họ không thể bảo đảm an toàn 100% sinh mạng các phi hành gia. Độ an toàn của 28 chuyến bay (dự kiến) cuối cùng của chương trình STS - theo một bài báo đăng trên website idlewords.com - là “năm ăn, năm thua”. Hàng trăm triệu USD đã đổ ra kể từ thảm họa Columbia nhưng các kỹ sư NASA vẫn chưa giải quyết được một số vấn đề kỹ thuật khiến phi hành đoàn Challenger (1986) và phi hành đoàn Columbia (2003) chết oan. Chương trình STS dự trù mỗi năm phóng 30-40 chuyến bay, nhưng trên thực tế năm phóng được nhiều nhất (1985) chỉ có 9 chuyến bay được thực hiện. Chương trình STS đã bị chỉ trích nhiều không chỉ về mặt kỹ thuật mà cả về mặt tài chính. Theo tính toán ban đầu của NASA, mỗi chuyến bay chỉ tốn vào khoảng 10-20 triệu USD. Trong thực tế, NASA thừa nhận rằng trung bình phải tốn không dưới 55 triệu USD cho mỗi lần phóng! Tính đến năm 2005, NASA đã tốn 145 tỉ USD với 114 lần phóng. Từ nay đến 2010, dự trù tốn thêm 174 triệu USD nhưng con số này có thể tăng thêm. Dù không được như ý muốn, chương trình STS vẫn được NASA duy trì vì một lý do quan trọng: Trạm ISS sẽ không bao giờ hoàn thành nếu ngưng các chuyến bay tàu con thoi. ISS là con đẻ của chiến tranh lạnh. Nó được sinh ra để bảo đảm sự có mặt thường xuyên của Mỹ trong

không gian vũ trụ nhất là trong bối cảnh chương trình không gian của Nga gặp nhiều khó khăn vì năng lực tài chính không mạnh như thời Liên Xô. Đáng lẽ trạm ISS phải được hoàn tất vào tháng 2-2004 nhưng giờ đây, thời hạn này được lùi đến 30-9-2010. Mỹ không thể bỏ dỡ ISS, vì vậy cũng không thể bỏ ngang chương trình STS. Bí mật thương mại Sau 25 năm thực hiện các chuyến bay tàu con thoi vốn là phương tiện lớn nhất, tiên tiến nhất – vừa chở người vừa chở được nhiều thiết bị chỉ Mỹ mới có – đi lại giữa trái đất và trạm ISS, giờ đây chỉ còn Nga thực hiện được nhiệm vụ này vì các tàu con thoi Mỹ không bảo đảm an toàn cho các nhà phi hành. Tuần qua, Michael Griffin, Giám đốc NASA, đã xác nhận rằng NASA sẽ tiếp tục mua dịch vụ của tàu Soyuz của Nga để chở phi hành gia và hàng hóa của Mỹ lên trạm ISS cho đến khi hoàn tất trạm này. Lý do: Sau thảm họa tàu con thoi Columbia vào đầu năm 2003, các chuyến bay tàu con thoi tạm thời bị đình hoãn, chờ cải thiện mức độ an toàn. Tuy nhiên, ông Griffin không nói rõ mỗi lần mua chuyến bay của Soyuz, NASA phải trả bao nhiêu tiền. Ông chỉ nói: “Đó là một bí mật thương mại”. Trước đây, đã có nhiều tỉ phú bỏ ra 20 triệu USD để được đi trên tàu Soyuz tham quan trạm ISS. Trọng Nghĩa tổng hợp