

Không lẽ Cục Hàng không “dân dụng” trở thành vô dụng !

*TS Trần Đình Bá
Hội Khoa học kinh tế VN*

Sự kiện chạy thử nghiệm thành công tàu ngầm Trường Sa trong hồ nhân tạo làm nức lòng người hâm mộ thì Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) lại nỗ lực ngăn cản một dự án chế tạo máy bay “*Made in Vietnam*” từ những năm đầu thế kỷ XXI . Dự án Chế tạo máy bay siêu nhẹ VAM 2 có ý nghĩa lớn trong việc tuần tra bảo vệ chủ quyền biển đảo, phun thuốc trừ sâu, khảo sát điều tra rừng, giải quyết vấn nạn quốc gia về giao thông vận tải, Khác với các dự án chế tạo tàu ngầm Trường Sa , Yết Kiêu hay chế tạo máy bay trực thăng tự phát của những tư nhân đam mê sáng tạo ..., dự án chế tạo máy bay siêu nhẹ “*Made in Vietnam*” được Thủ tướng giao nhiệm vụ từ những năm 2003. Vậy mà đất của ta, biển của ta, trời của ta mà máy bay VAM – 2 sơn cờ đỏ sao vàng do các khoa học gia và chuyên gia hàng không nghiên cứu sản xuất thành công lại không được phép bay. Đây là một nghịch lý đến mức quyền tự do sáng tạo và lợi ích quốc gia đã bị xâm phạm .

Có một Cục Hàng không dờ hơi đến thế !

Dự án “chào Thiên niên kỷ mới” có từ những năm “mở màn” của “Thiên niên kỷ” thứ 3 và thế kỷ XXI. Tự tay Thủ tướng Phan Văn Khải lúc đó đã ký công văn số 55/TB-VPCP–18/4/2003 giao cho GS.VS Nguyễn Văn Đạo – Chủ tịch hội Cơ học Việt Nam làm chủ nhiệm đề tài nghiên cứu chế tạo máy bay cánh quạt loại nhỏ 2 chỗ ngồi để ngành hàng không VN được bay lên từ đôi cánh của chính mình mang “màu cờ sắc áo”. GS TS Nguyễn Thiện Nhân lúc đó là Phó Chủ tịch UBND TP.HCM đánh giá cao dự án và cam kết thành phố sẽ hỗ trợ tối đa, huy động các nguồn lực để tham gia đề án này, sẵn sàng ứng trước một phần chi phí trong giai đoạn ban đầu.

Nhóm các nhà khoa học đã cùng với Viện Nghiên cứu và Phát triển công nghệ mới, tập hợp những kỹ sư trẻ của Bộ môn Hàng không thuộc Trường ĐH Bách khoa TP.HCM và Trường ĐH Bách khoa Hà Nội để bắt tay nghiên cứu thiết kế & chế tạo ngay sau khi có chỉ đạo của Thủ tướng.

Dự án được các doanh nghiệp Việt kiều hưởng ứng nhiệt liệt và tài trợ vì họ có chung dòng máu Lạc Hồng – muốn VN được “sánh vai với các cường quốc” về công nghệ hàng không. Ông Nguyễn Sang, Giám đốc NT Enterprise Inc và ông Trần Trung Tín Giám đốc Asean Telecom Network đặt nhiều hy vọng vào tính khả thi của đề án mà còn hứa sẵn sàng tiêu thụ các sản phẩm nếu đạt tiêu chuẩn quốc tế, với số lượng đặt hàng đợt đầu tiên là trên 100 chiếc, đồng thời vận động đầu tư cho dự án 5 triệu USD.

Công việc nghiên cứu chế tạo máy bay VAM – 1 sớm hoàn thành, nhưng các thủ tục xin phép bay thử nghiệm VAM-1 kéo dài do sự cửa quyền “xin – cho” từ Cục HKVN nên mãi đến tháng 7-2005 đề tài mới nghiệm thu đợt 1, và đến 12-2005 mới bắt đầu được bay thử nghiệm.

Chờ “dài cổ” để được cấp phép, vậy mà việc kéo máy bay ra chạy thử kỹ thuật tại sân bay Phước Long – Bình Phước phải hoãn vì đơn vị quản lý sân đã cho thuê mặt sân để phơi nông sản chưa kịp thu hồi.

Mãi tới 18-12-2005 máy bay VAM-1 sơn cờ VN do phi công Phạm Duy Long lái đã cất cánh thành công tại sân bay Nước Trong – Đồng Nai với 3 lần cất hạ cánh nhẹ nhàng. Sau khi tiếp đất phi công Long đã ôm chặt một sỹ quan không quân khóc nức nở... trước mắt Hội đồng giám khảo bay thử nghiệm gồm các khoa học gia & chuyên gia ở Bộ Khoa học - Công nghệ, Bộ Quốc phòng và Bộ Giao thông vận tải do đại tá không quân Lương Quốc Bảo làm chủ tịch .



Ngày 8.12.2005, chiếc VAM-1 do phi công Phạm Duy Long lái đã cất cánh tại sân bay Long Thành và bay thử nghiệm thành công - Ảnh: Lê Trọng Sành

VAM–1 sơn cờ đỏ sao vàng bay cao trên 1.000 m, với kết quả khả quan này, Hội Cơ học Việt Nam đã quyết định chế tạo máy bay siêu nhẹ VAM–2 hoàn toàn nội địa hóa, ngoại trừ động cơ máy bay do Áo sản xuất. Các chuyên gia đã đầu tư nhiều công sức nghiên cứu cải tiến và tạo kinh phí để cho ra đời VAM–2. Chiếc máy bay siêu nhẹ này nặng khoảng 450 kg, tốc độ bay 140 km/giờ và tầm bay là 400 km, dùng xăng A92 như xe gắn máy với công suất động cơ 50 mã lực. Chỉ cần khu đất khoảng 1 ha với đường băng dài 200 m là trở thành bãi đáp cho VAM–2. Việc học lái cũng đơn giản và việc bảo quản dễ dàng như xe gắn máy mở ra một tiềm năng lớn .

Tháng 3-2007, một hội đồng khoa học gồm nhiều khoa học gia & chuyên gia có uy tín đã nghiệm thu kỹ thuật chiếc máy bay VAM-2. Đây là chiếc máy bay dân dụng siêu nhẹ đầu tiên được sản xuất tại nước ta, mở ra những hứa hẹn cho ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

Những tưởng với sự chỉ đạo quyết liệt của Thủ tướng, sức lao động sáng tạo một đội ngũ khoa học gia & chuyên gia và cuộc nghiệm thu thử nghiệm VAM 1 thành công thì VAM 2 càng thành công hơn. Nhưng sự thể đã khác, thời gian để hoàn tất thủ tục bay thử của VAM - 1 là 2 năm, còn VAM - 2 từ đó đến nay vẫn đợi chờ thủ tục để cất cánh. Như vậy từ khi có quyết định của Thủ tướng năm

2003 đến nay, máy bay VAM 2 “*made in Vietnam*” đã trở thành “bò sát” ngủ trọn một thập kỷ trên mặt đất. Dự án tầm quốc gia cùng sự nghiệp chế tạo máy bay, niềm tự hào của nền hàng không VN biến mất từ đó do bị “cảnh sát hàng không” tuýt còi. Cục Hàng không dân dụng cửa quyền tới mức vượt trên cả quyền hạn của Thủ tướng, thủ tiêu khát vọng cất cánh của cả một dân tộc, phủ nhận thành quả lao động sáng tạo của tất cả các khoa học gia & chuyên gia đầy tâm huyết vì một sản phẩm kỹ thuật cao mang thương hiệu Việt Nam.

Một “Bộ Hàng không” đang kìm hãm bầu trời trong bàn tay của họ ban phát quyền “xin – cho”, vừa kìm hãm các hãng hàng không trong bản cùng, vừa gây khó dễ trực lợi trong việc cấp phép bay và kéo lùi sự nghiệp hàng không tụt hậu nhất trong ASEAN.

Hãy dẹp bỏ thói cửa quyền để máy bay “*Made in Vietnam*” cất cánh!

Khi một phi công VN trở thành nhà toán học vạch và tính được quỹ đạo cho tàu Apollo lên cung trăng và ứng dụng cho tàu “Con Thoi”, đã có phi hành gia VN là người châu Á đầu tiên bay vào vũ trụ từ những năm 80 của thế kỷ trước, thì giấc mơ bay lên của máy bay “*Made in VN*” để vẫn đang trong vòng bao vây cấm đoán “vì lý do an ninh” của “cảnh sát hàng không”!

Chiếc máy bay siêu nhẹ “*made in VN*” mang cờ đỏ sao vàng đâu có mang bom đạn để đe dọa an ninh VN hay các nước. Nạn quá tải và thảm họa giao thông trên mặt đất khiến cho một số doanh nghiệp phải bỏ tiền ra mua sắm máy bay và được bay, còn máy bay do VN sản xuất lại bị cấm bay là một điều phi lý.

Thời tiết, khí hậu, địa hình cùng trên 70 sân bay nước ta từ đất liền đến hải đảo đều rất phù hợp cho loại máy bay siêu nhẹ để có thể sử dụng cho nhiệm vụ điều tra nghiên cứu thổ nhưỡng, phun thuốc trừ sâu, quản lý đất đai, khắc phục thiên tai, cấp cứu ý tế, du lịch, công vụ đến những phi vụ đặc biệt về quốc phòng – an ninh như tuần tra bờ biển, kiểm soát an toàn môi trường, thần tốc ngăn chặn tội phạm ... trước vấn nạn nạn kẹt xe và tai nạn giao thông trên các quốc lộ, đặc biệt giúp cho cư dân vùng biển đảo khó khăn về giao thông được gần hơn với đất liền khi có biến động.

Câu hỏi tại sao lại cấm máy bay do VN sản xuất cất cánh đang chiếu thẳng trách nhiệm vào lãnh đạo Cục HKVN – cơ quan quản lý Nhà nước về Hàng không dân dụng và thực thi luật Hàng không Dân dụng VN đã được Quốc hội thông qua và đang có hiệu lực !

Giữa lúc Campuchia đã thành công chế tạo xe hơi điều khiển từ xa bằng điện thoại thông minh (smartphone), vậy mà chúng ta không có một “dấu ấn” nào về công nghệ hàng không hay xe hơi ... là điều đáng hổ thẹn.

Giữa lúc thế giới hội nhập, giành những thành tựu rực rỡ về khoa học công nghệ thì Cục HKVN ngẩn mịch tư duy, sợ sệt trói chặt hàng không trong cảnh “gà què ăn quần cối xay”, ngăn cản việc máy bay VN cất cánh, đưa sự nghiệp hàng không nước nhà từ “bản cùng sinh mọc túi”, “bản cùng sinh cầu thả” tới “bản cùng sinh ... buôn lậu quốc tế”, chưa thoát ra khỏi tư duy nông dân, tác phong

nhếch nhác luộm thuộm, cầu thả ... đang làm hoen ố hình ảnh VN trên trường quốc tế và nguy cơ bức tử sự nghiệp hàng không nước nhà , đẩy thực trạng giao thông nước nhà ngày càng quá tải và chông chất thảm họa tai nạn. Từ chức năng “ dân dụng “, Cục HKVN đã tự biến mình thành “ vô dụng “ !

Hy vọng thành công của tàu ngầm Trường Sa thế hệ đầu tiên sẽ là “cú hích” cho những sáng tạo của nhân dân!