

CO SIĘ DZIEJE Z ROSYJSKĄ RAKIETĄ ANGARA?

Prezes rady naukowo-technicznej agencji Roskosmos Jurij Koptiew zaprzecza, by prace nad superciężką raketą transportową Angara zostały przerwane i wprost wskazuje, że nie ma obecnie możliwości anulowania tego programu. Jego realizacja została jednak wyraźnie spowolniona.

Koptiew ujawnił informacje na temat Angary w wywiadzie dla działu kosmicznego agencji „Izwestia”. Był to prawdopodobnie wywiad wymuszony przez dziennikarzy rosyjskich, którzy coraz głośniejsze zaczęli się pytać o losy nowej, ciężkiej rakiety. Była ona bowiem pomyślnie przetestowana w locie 23 grudnia 2014 r. o czym prezydenta Putina osobiście poinformował naczelny dowódca rosyjskich sił zbrojnych, minister obrony Rosji Siergiej Szojgu.

Jednak od tego wydarzenia nie przeprowadzono żadnego innego startu Angary, a dodatkowo jej użycia nie planuje się ani w 2018, ani w 2019 r. Pojawiła się więc plotka, że nie znaleziono potencjalnych klientów na usługi transportowe z wykorzystaniem tego systemu nośnego, a więc jego dalsze opracowywanie przestało mieć sens. Byłaby to katastrofa wizerunkowa, ponieważ na program Angara wydano już w Rosji ponad 110 miliardów rubli (ponad 1,77 miliarda dolarów) oraz zbudowano i uruchomiono całą infrastrukturę do produkcji i zabezpieczenia startu.

Rosjanie nie ujawnili, dlaczego osłabło tempo wdrażania Angary, twierdząc jedynie, że było wiele przyczyn. O tym, że popełniono błąd w samej koncepcji może jednak świadczyć fakt, że Koptiew wspominał już w swoim wywiadzie o konieczności ulepszenia rakiety jeszcze niewdrożonej do produkcji. Ma to polegać m.in. na uzupełnieniu wcześniej opracowanych rozwiązań technicznych dla lekkiej i ciężkiej wersji Angary o środki spełniające nieokreślone wymagania związane z masą przenoszonego ładunku.

Roskosmos w pewnym stopniu został postawiony pod ścianą. W związku koniecznością ograniczenia użycia rakiet transportowych Proton na kosmodromie Bajkonur (które ze względu na wysokotoksyczne paliwo muszą być wycofane po 2020 r.) trzeba bowiem wprowadzić ich następcę. Koptiew wprost zadaje pytanie: „Jeżeli nie Angara, to co?”. A przecież Rosjanie stają przed koniecznością zabezpieczenia funkcjonowania nowej, orbitalnej stacji kosmicznej. Ich pierwsza, superciężka raketa mogłaby znacząco przyspieszyć realizację takiej inwestycji oraz zmniejszyć jej koszty.

Sama cena pierwszej Angary na te oszczędności nie wskazuje, ponieważ okazała się ona około dwukrotnie droższa od Protonów, których użyto już ponad czterystukrotnie (kosztowała około 3,4 miliarda rubli – 50 milionów dolarów). W produkcji seryjnej koszty budowy i użycia ciężkiej rakiety mają się jednak odczuwalnie zmniejszyć. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że w ciągu każdego roku może być konieczne zorganizowanie aż trzynastu startów superciężkich rakiet. Dlatego Koptiew wyraził nadzieję, że prace nad transportowcem Angara A5 będą kontynuowane aż do uzyskania pożądanego efektów.

Wspomniał również o tworzeniu serii rakiet (oznaczonych Angara-A5W), które w swoim drugim stopniu będą wykorzystywały w silnikach wodór. Rosjanie zauważyli, że jako jedyni nie stosują tego rodzaju

napędu i w ten sposób mogą przestać być konkurencyjni.

Sytuacja stała się jednak trudna, ponieważ zaczęły się problemy z finansowaniem Federalnego Programu Kosmicznego, szczególnie jeżeli chodzi o tzw. „program księżycowy”. To właśnie przede wszystkim z tego powodu powstała koncepcja budowy superciężkiej rakiety. Jednak prace w tym temacie zaczynają się wyraźnie opóźniać.

Obecnie Rosjanie twierdzą, że superciężka rakieta może być gotowa dopiero w 2028 r. Okazało się np., że Studium Wykonalności ma być gotowe dopiero w grudniu 2018 r. Sam docelowy projekt ma zostać wykonany dopiero w grudniu 2019 r. Co więc rzeczywiście wystartowało w 2015 r.?

Dodatkowo Koptiew uzależnił powyższe plany od ciągłego i gwarantowanego finansowania, na co w Rosji się jak na razie nie zapowiada.

Rosjanie wspomnieli przy okazji o możliwości podjęcia ponownej współpracy z Ukrainą nad budową rakiet rodziny Zenit. Przyznali jednak, że bez ukraińskich specjalistów jest to niemożliwe, a dodatkowo na dzień dzisiejszy nie znają stanu w jakim znajdują się biuro konstrukcyjne i zakłady „Jużmasz” na Ukrainie.

Przywrócenie kooperacji jest o tyle ważne, że raketami Zenit są zainteresowani Amerykanie, a dodatkowo jest dla nich już przegotowana cała infrastruktura startowa na kosmodromie Bajkonur. Rosjanie zastanawiają się również nad stworzeniem swojego odpowiednika ukraińskich Zenitów – „Sojuz-5”, który ma stać się podstawą współpracy z Kazachstanem w ramach projektu „Bajtieriek” (mającego doprowadzić do zastąpienia rakiet nośnych Proton z toksycznym paliwem bardziej ekologicznymi rozwiązaniami – w tym raketami Zenit).

Plany te może jednak zniweczyć kolejna idea, jaka pojawiła się na Kremlu – zakładająca całkowite zjednoczenie się przemysłu zabezpieczającego rosyjskie systemy raketowe. Oznaczałoby to jednak opóźnienie około dwuletnie w już rozpoczętych programach, ponieważ większość zadań związanych z eksploracją kosmosu i tak jest realizowana przez Roskosmos.