

PENTAGON WYBRAŁ RAKIETY NOŚNE, KTÓRE ZASTĄPIĄ ATLASA V

Departament Obrony USA dokonał wyboru wykonawców w przetargu na obsługę następnego wieloletniego cyklu narodowych startów kosmicznych w obszarze bezpieczeństwa i obronności. Wyłoniono dwóch operatorów, których nowej generacji systemy pozwolą wycofać z użycia eksploatowane od wielu lat rakiety spółki United Launch Alliance - ze szczególnym uwzględnieniem systemów Atlas V, bazujących na rosyjskim silniku RD-180.

Długotrwały i „turbulentny” przetarg w ramach programu National Security Space Launch (dawniej, Evolved Expendable Launch Vehicle) dotyczył realizacji zakładanych 34 misji o priorytetowym znaczeniu w obszarze bezpieczeństwa i obronności, przewidzianych na lata budżetowe 2022-2027. W rozpisanej w marcu 2019 roku drugiej fazie rywalizacji wzięli udział cztery oferty: spółki United Launch Alliance, SpaceX, Northrop Grumman oraz Blue Origin. Trzech z nich uzyskało wcześniej kontakty rozwojowe w pierwszym etapie zamówienia - w październiku 2018 roku. W tamtej procedurze Blue Origin otrzymał 500 mln USD na rozwój rakiety New Glenn, United Launch Alliance - 967 mln USD na projekt rakiety Vulcan-Centaur, a Northrop Grumman - 762 mln USD na rozwój systemu nośnego Omega (dawniej NGL, rozwijany jeszcze za czasów wchłoniętej przez Northropa w 2018 roku firmy Orbital ATK).

W drugiej turze przetargu Pentagon skupił się już na uzyskaniu konkretnych usług z użyciem rozpatrywanych wcześniej propozycji rakiet. Przeznaczono na ten cel w sumie 653 mln USD. Większa część z tej kwoty (337 mln USD) trafi do spółki United Launch Alliance, której przydzielono 60 proc. całej liczby planowanych lotów (ich konkretne nagromadzenie może ulec zmianie). Konsorcjum ULA (obejmujące firmy Lockheed Martin i Boeing) zgłosiło się do przetargu z projektem wspomnianej dwustopniowej rakiety Vulcan-Centaur, nowej konstrukcji napędzanej silnikiem BE-4 firmy Blue Origin. Pozostałe 40 proc. misji powierzono - za kwotę 316 mln USD - do wypełnienia firmie SpaceX. Spółka Elona Muska chce wykorzystać w tym celu istniejące już systemy nośne Falcon 9 oraz Falcon Heavy - jedyne dotąd certyfikowane przez amerykański rząd z całej puli zgłoszonych konstrukcji.

Czytaj też: [Misja rakiety SpaceX z satelitą GPS III. Przelot widziany z Polski](#)

Jeśli chodzi więc o dobór wykonawców narodowych misji kosmicznych, sytuacja pozostaje w USA bez zmian. Zarówno ULA, jak i SpaceX są już obecnie państwowymi operatorami startów z militarnymi satelitami (także w ramach programu rozmieszczenia konstelacji GPS kolejnych generacji). W obecnie realizowanej formule ULA oparła się na raketach Atlas V i Delta IV. SpaceX natomiast w 2015 roku uzyskał dopuszczenie Falcona 9 do lotów ze sprzętem wojskowym - tak samo stało się następnie w 2019 roku z Falconem Heavy.

Zastąpienie cenionych rakiet Atlas V podyktowane jest nie tylko względami komercjalizacji i

wdrożenia technologii wielokrotnego użytku, ale przede wszystkim odchodzeniem od stosowania rosyjskich silników RD-180, które są główną jednostką napędową tych rakiet ULA. Drugi etap przetargu NSSL wyznacza decydujący punkt w przejściu na nowe silniki raketowe. Jest to również wymuszone postanowieniami legislacyjnymi, które mają położyć kres zależności Pentagonu od rakiet z rosyjskim napędem. Zgodnie z prawem, Departament Obrony po 31 grudnia 2022 roku nie będzie mógł korzystać z systemów nośnych opartych na rosyjskich technologiach.

Czytaj też: [SpaceX i ULA staną do walki o kontrakt na wyniesienie eksperymentalnego satelity USAF](#)

W kontekście ogłoszonego wyniku zakończonego właśnie przetargu, dwie z niewyłonionych firm wyraziły swoje rozczarowanie. Spółka Jeffa Bezosa, Blue Origin, która częściowo pozostaje w zamówieniu jako podwykonawca i dostawca silników dla nowej rakiety ULA, w ubiegłym roku zgłaszał już swoje protesty w kwestii domniemanej „wadliwości” przetargu i jego ułomnej konkurencyjności. W tej chwili jednak brak jest potwierdzonych doniesień, by Blue Origin lub Northrop Grumman planowały wnosić skargi na ogłoszony 7 sierpnia wynik postępowania.

Wiadomo natomiast, że pomimo negatywnego dla siebie rezultatu Blue Origin nie zamierza ustawać w rozwoju superciężkiej rakiety New Glenn. Wprawdzie koszt jej opracowania i wprowadzenia do użycia obliczono na 2,5 mld USD, to jednak firma dysponuje rosnącą pulą zamówień komercyjnych oraz silnym zapleczem finansowym swojego założyciela, jednocześnie będącego szefem koncernu Amazon. W nieco innej sytuacji znajduje się z kolei projekt OmegA sygnowany logiem Northrop Grumman, który jest powiązany z programem rakiet bocznych na stały materiał pędny (Solid Rocket Booster, SRB) dla systemu NASA Space Launch System. Jak podkreślają sami przedstawiciele firmy, udział w przegranym zamówieniu miał charakter poboczny względem jej głównych projektów.

Czytaj też: [ULA wyniesie tajne satelity Departamentu Obrony](#)

Amerykańscy komentatorzy zwracają w szczególności uwagę na szybki wzrost znaczenia firmy SpaceX do roli faworyta rządowych komisji, która o dopuszczenie do poprzednich zamówień musiała nierzadko starać się w sądach. Koniec końców, w najnowszym spółka Elona Muska wystartowała jako jedyny posiadacz - spośród czterech oferentów - latającego już dziś systemu nośnego najnowszej generacji. W dalszym ciągu jednak to ULA - kierowane od 2014 roku przez Tory'ego Bruno - zachowało miejsce głównego operatora. W tym przypadku fakt trwania prac nad nowym systemem nie stanowi szczególnego ograniczenia, mając na uwadze dotychczasowe wieloletnie, skuteczne i bezawaryjne świadczenie usług na rzecz Sił Zbrojnych USA.