

ZGON PHANTOM EXPRESS'A. BOEING REZYGNUJE Z BUDOWY MINIWAHADŁOWCA DLA DARPA

Pomimo wcześniejszych deklaracji o znaczących postępach prac nad doświadczalnym samolotem kosmicznym Phantom Express, zamówionym przez amerykańską Agencję Zaawansowanych Projektów Badawczych w Obszarze Obronności (DARPA), koncern Boeing odstąpił od dalszej realizacji projektu "ze skutkiem natychmiastowym". Decyzja ta oznacza definitywne fiasko projektu rozwojowego XSP, który miał stanowić długo wyczekiwany wkład rządowej agencji obronnej do realizacji narodowych misji kosmicznych specjalnego przeznaczenia.

W przypadku DARPA, rezygnacja Boeinga z prac w programie XSP (Experimental Spaceplane) to kolejny epizod w przedłużającej się serii dyskontynuacji planów zapewnienia USA nowej platformy dostępu do przestrzeni kosmicznej. Podobny los spotkał wcześniej takie programy technologiczne dla kosmosu, jak RASCAL (Small Cargo Affordable Launch), FALCON (Force Application and Launch from Continental US) oraz ALASA (Airborne Launch Assist Space Access). Ich realizacja zakładała pozyskanie przez Departament Obrony Stanów Zjednoczonych nowej generacji tanich, lekkich systemów wynoszenia, a postępowała w różnych odsłonach od samych początków XXI wieku (aż do fiaska ALASA w 2015 roku).

W przypadku XSP, początki inicjatywy DARPA datuje się na 2013 rok, kiedy to doszło do ogłoszenia jej pierwszej fazy. Określono ją wówczas mianem programu wspierania rozwoju wysoce operatywnych i szybko dostępnych systemów kosmicznych wielokrotnego użytku. Wyznacznikiem realizacji programu określono wykonanie 10 lotów orbitalnych pojazdu w ciągu 10 dni, przy czym co najmniej jeden z nich miał odbywać się z osiągnięciem granicznej prędkości Mach 10.

Wiadomo już jednak, że plany te nie staną się rzeczywistością. „Po szczegółowej analizie Boeing w trybie natychmiastowym kończy swoje zaangażowanie w programie eksperymentalnego samolotu kosmicznego XSP” - potwierdził rzecznik koncernu, Jerry Drelling. „Przekierujemy naszą inwestycję z XSP do innych programów rozwojowych, obejmujących domeny morskie, powietrzne i kosmiczne” - zadeklarował.

Czytaj też: [Boeing zbuduje dla sił zbrojnych USA samolot kosmiczny XS-1 \[Wideo\]](#)

Jak podaje serwis SpaceNews.com, decyzję wykonawcy zamówienia DARPA oficjalnie potwierdził rzecznik agencji, Jared Adams. Komentarz do całej sprawy przedstawił on w środę 22 stycznia. Nie podano przy tym żadnych powodów rezygnacji koncernu z przedsięwzięcia.

DARPA wybrała Boeinga do roli jedynego konstruktora pojazdu XS-1 jeszcze w maju 2017 roku - w ramach przygotowań do realizacji 2. oraz 3. fazy programu rozwojowego. Faza 2 obejmowała opracowanie pojazdu, podczas gdy faza 3 dotyczyła już doświadczalnego sprawdzenia i

przetestowania konstrukcji pod kątem użytkowym w trakcie maksymalnie 15 prób w locie, zaplanowanych na 2020 rok.

Boeing pokonał w rywalizacji o zamówienie spółki Masten Space Systems i Northrop Grumman. DARPA wyceniła swój wkład początkowy na tym etapie na 146 mln USD, przy dalszych nieokreślonych kosztach, jakie miał ponieść dodatkowo Boeing. Wszystkie trzy firmy otrzymały wcześniej od DARPA umowy na badania i stworzenie koncepcji prototypu w ramach 1. fazy programu - na mocy zamówienia z 2014 roku.

Podczas fazy 2. wydział Phantom Works firmy Boeing - odpowiedzialny wcześniej za zbudowanie dwóch egzemplarzy robotycznych miniwahadłowców X-37B dla sił powietrznych USA - miał zaprojektować, wyprodukować i przetestować pojazd demonstracyjny.

Czytaj też: [Program bezzałogowego samolotu kosmicznego priorytetem DARPA](#)

Koncepcja Boeinga o nazwie Phantom Express zakładała w pełni niezależne działanie pojazdu, ze startu pionowego w oparciu o pojedynczy silnik Aerojet Rocketdyne AR-22 (znany z pełnowymiarowych promów kosmicznych NASA). Pojazd o długości 30 metrów i rozpiętości skrzydeł 19 metrów wykonywałby początkowo loty suborbitalne z prędkością do Mach 10, a następnie podchodził lotem szybowym do lądowania na pasie startowym. System zaprojektowano tak, aby przenosił "nadstawkę" z ładunkiem - umożliwiającą umieszczanie małych satelitów na orbicie.

W lipcu 2018 roku [deklarowano jeszcze](#), że projekt osiągnął kluczowy dla realizacji 2. fazy kamień milowy - wobec udanych testów i potwierdzenia zdatności silników AR-22 do odpowiednio intensywnego natężenia lotów.

W tym celu powiązana z Boeingiem firma Aerojet Rocketdyne przeprowadziła 10 prób statycznego odpalenia tego samego egzemplarza silnika w ciągu 240 godzin. Jednak ani DARPA, ani Boeing nie dostarczyły już po tym wydarzeniu kolejnych wieści na temat statusu programu.

Czytaj też: [DARPA: nowy etap prac nad eksperymentalnym wahadłowcem](#)