

Sábado, 9 de julio 2011

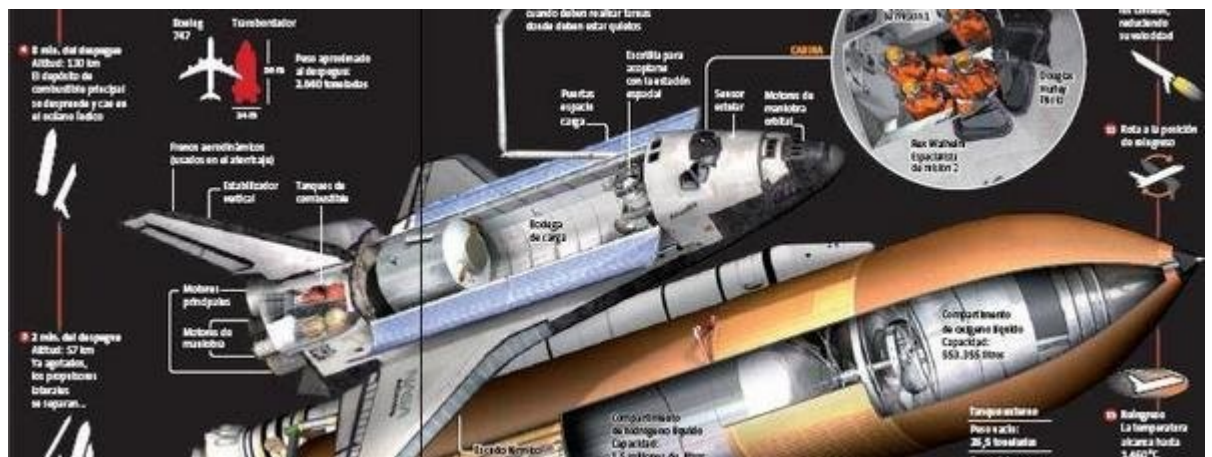
La Vanguardia.com Ciencia

El último vuelo del Atlantis

La NASA cierra hoy la era del 'shuttle'

La agencia gubernamental estadounidense responsable de los programas espaciales, sin perspectivas de objetivos más ambiciosos Sin la nave, EE.UU. dependerá del cohete ruso Soyuz para lanzar sus astronautas

El programa se cierra con sólo 135 misiones en treinta años: una cada 81 días de media | China es ahora la única potencia con planes para enviar astronautas a la Luna | El transbordador se creó con la idea de viajar al espacio cada diez días



El transbordador se creó con la idea de viajar al espacio cada diez días, pero el programa se cierra con sólo 135 misiones en 30 años LVE



Josep Corbella

El **shuttle Atlantis** debe despegar hoy –si la meteorología lo permite y no hay contratiempos técnicos de última hora– hacia la estación espacial en la **misión** que pondrá punto final a la era de los transbordadores de la **NASA**. El objetivo principal de la misión es una metáfora de lo que han aportado los transbordadores a la exploración espacial: llevar un gran contenedor llamado MPML con casi cuatro toneladas de víveres y recambios a los astronautas que viven en la estación. Un objetivo de mantenimiento, más que de progreso. Una vez más, los hitos más interesantes de la misión serán el despegue (previsto para hoy a las 17.26, hora española, y para el que se esperaban un millón de espectadores en Cabo Cañaveral) y el aterrizaje (previsto para el 20 de julio).

El balance del programa de los transbordadores, si se recuerdan los objetivos iniciales cuando fue aprobado en los años 70, es un

fracaso. La NASA había calculado que, al ser naves reutilizables, los transbordadores convertirían los viajes espaciales en rutina y abaratarían los costes de las misiones. Se hizo una estimación inicial de 440 vuelos en doce años, lo que equivale a un lanzamiento cada diez días. Cada nave de la flota, prometió la NASA, podría hacer un centenar de vuelos con un mantenimiento mínimo. Todo iba a ser sencillo y barato.

Con estas expectativas despegó el Columbia en el primer vuelo de un *shuttle* en abril de 1981. Treinta años después, el vuelo final del Atlantis será el número 135 del programa, lo que equivale a una media de un vuelo cada 81 días. De los cinco transbordadores que han viajado al **espacio**, el que más ha volado (el Discovery) no ha pasado de 38 vuelos. El que menos (el Challenger) se quedó en diez antes de desintegrarse con siete astronautas a bordo en 1986. El mantenimiento de cada nave entre misión y misión se ha convertido en un quebradero de cabeza para los ingenieros. Y el coste de los transbordadores se ha disparado a 450 millones de dólares por misión (unos 310 millones de euros), según la estimación oficial de la NASA, y a 1.500 millones de dólares (algo más de mil millones de euros), según una estimación publicada por la revista *The Economist*.

Durante la mayor parte de estos treinta años, el poderoso departamento de relaciones públicas de la NASA ha enmascarado la desproporción entre objetivos y resultados. Cada misión se presentaba como un más difícil todavía. Cada astronauta, como un héroe. Nadie en la industria espacial de Estados Unidos se atrevía a cuestionar el programa de los transbordadores, que enriquecía a grandes empresas como Boeing y Lockheed Martin y alimentaba a miles de familias. Sólo una minoría de científicos, molestos porque el pozo sin fondo del *shuttle* dejaba sin financiación misiones de astronomía más ambiciosas, se mostraban críticos.

Aquel pacto tácito de no agresión hacia los transbordadores ha terminado. Desde que se anunció el fin del programa a raíz del accidente del Columbia en el 2003, en el que murieron otros siete astronautas, las críticas han arreciado. Incluso el entonces director de la NASA, Michael Griffin, dijo en el 2007 que los fenomenales costes del *shuttle* habían lastrado a la agencia durante tres décadas. Y que, si en lugar de apostar por el *shuttle*, Estados Unidos hubiera persistido con los cohetes Saturno que llevaron a los astronautas a la Luna, los costes de los lanzamientos serían inferiores y la NASA tendría más dinero para la ciencia y la exploración.

Las críticas no se limitan a las decisiones tomadas en el pasado. Se extienden a las que se toman ahora. Hace dos meses, el director de la campaña de lanzamiento del Atlantis, Michael Leinbach, dijo ante su equipo que "el final del programa del *shuttle* es difícil de tragar" y que "todos somos víctimas de la mala política que viene de Washington". Leinbach añadió que los vuelos tripulados de la NASA "siempre han tenido algo de transición hacia" algún objetivo pero "ahora no tenemos nada". Según el diario *The New York Times*, que ha informado del episodio, los trabajadores de Cabo Cañaveral que escucharon su diatriba, y que en el pasado se declaraban orgullosos de trabajar para la NASA, prorrumpieron en aplausos.

La "mala política que viene de Washington" ha dejado a Estados Unidos sin un cohete propio para enviar astronautas al espacio. Una vez retirados los transbordadores, van a depender de los cohetes rusos Soyuz para poder llegar a la estación espacial. Un golpe para el orgullo de un país que en 1969 ganó la carrera espacial a la Unión Soviética al llegar primero a la Luna y que ahora se ve superado en los vuelos tripulados.

De cara al futuro, la administración Obama ha presentado una estrategia para desarrollar nuevos cohetes con el objetivo de enviar astronautas a algún asteroide y, más adelante, a Marte. Pero esta estrategia no dispone por ahora ni de la financiación necesaria para llegar a destino ni de un calendario cerrado que obligue a cumplir compromisos.

El transporte de astronautas a la órbita terrestre baja, allí donde ha estado viajando el *shuttle* en los últimos treinta años y donde se encuentra la estación espacial, se dejará en los próximos años en manos de compañías privadas estadounidenses para dejar de depender de los cohetes rusos Soyuz.

Pero la competencia que la NASA más teme ya no viene de Rusia. Viene de China, el tercer país que ha conseguido situar astronautas en órbita con cohetes propios y que ha puesto en marcha un programa de vuelos tripulados con calendario y recursos. Una vez retirados los transbordadores, los cohetes chinos Larga Marcha se presentan como los próximos grandes protagonistas de los vuelos tripulados.