

ก 3730

มติชน

วันศุกร์ที่ 9 มีนาคม พุทธศักราช 2544 ปีที่ 24 ฉบับที่ 8400 ราคา 8 บาท

หน้า 22

สุพรรณ โลก สามมิติ

โศกอาลา
เมื่อ **เมียร์** ถึงวันดับ

ไพรัตน์ พงศ์พานิชย์

ข้อมูล : space.com/mirreentry.com/
AP/Reuters/CNN/BBC

MF



จำเดิม สถานีอวกาศ 'เมียร์' ของ
สหภาพโซเวียตในอดีต ถูกส่งขึ้นสู่อวกาศ
เป็นอวกาศยานลำดับที่ 7 ในโครงการอวกาศ
ชัลยุต และตั้งเป้าหมายเอาไว้ว่าจะใช้
งานมันเพียง 5 ปี

แต่นั้นตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2529
เรื่อยมา เกิดเหตุการณ์หลายต่อหลายประ
การ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่หล่อหลอมให้
เมียร์กลายเป็น ปรากฏการณ์ประวัติศาสตร์
สำคัญอย่างยิ่งในวงการอวกาศของมนุษย์
ชาติ

เมียร์ไม่เพียงเป็นเกียรติภูมิและยิ่งใหญ่
สำหรับชาวรัสเซียเท่านั้น หากยังเป็น
เกียรติภูมิและความก้าวหน้าครั้งยิ่งใหญ่ของ
มนุษยชาติอีกด้วย

15 ปีหลังจากขึ้นไปโคจรอยู่ในห้วงอวกาศ
เมียร์เก่าแก่และอ่อนล้า อองคาพยพ
นานาของมันขาดความกระปรี้กระเปร่าและ
ไม่สามารถทำหน้าที่ได้ตั้งใจเหมือนกาลที่
ลานมา

ในที่สุด รัสเซีย ผู้สืบทอดมรดกทาง
วิชาการที่สำคัญยิ่งจากสหภาพโซเวียต ก็
เริ่มต้นนับถอยหลัง

เป็นการนับถอยหลังครั้งสุดท้ายสำหรับ
เมียร์

นับถอยหลังเพื่อส่งมัน ไปสู่จุดจบ... นี
วันด์

L เมียร์ ไม่เพียงเป็นสถานีอวกาศที่ใหญ่
ที่สุดเท่านั้น มันยังเป็นสถานีอวกาศที่
ยืนอยู่ได้ยาวนานที่สุดเท่าที่มนุษย์เคยรัง
สรรค์ขึ้นมา ไม่เหมือนกับสถานีอวกาศก่อน
หน้านั้น ไม่ว่าจะเป็ **ชัลยุต 1** สถานีอวกาศ
แห่งแรกของโลก ที่สหภาพโซเวียตส่งขึ้นสู่อวก
าศเมื่อเดือนเมษายนปี 2514 หรือ **สกาย
แล็บ** ห้องทดลองลอยฟ้าของสหรัฐอเมริกาที่
ขึ้นสู่อวกาศในอีก 1 ปีถัดมา

แต่ความล้าเรงของเมียร์มีมากกว่าการ
เป็นสถาปัตยกรรมในห้วงอวกาศระดับสุด
ยอดเท่าที่วิศวกรรมอวกาศยานเคยมีมา มัน
บรรลุวัตถุประสงค์สูงสุดในการเป็น ฐานสำ
หรับการสำรวจอวกาศของนานาชาติในบั้น
ปลาย สร้างสถิติมากมายให้กับตัวเองและผู้
ที่เกี่ยวข้อง

นับแต่อยู่ในวงโคจรเมียร์มีผู้คนเดินทาง
ไปเยือนและใช้ชีวิตอยู่ในสถานีแห่งนี้แล้ว
104 คน ในจำนวนนี้ มี 42 คนเป็นนักบิน
อวกาศและนักวิทยาศาสตร์รัสเซีย อีก 7
คนเป็นนักบินอวกาศจากองค์การบริหาร
การบินอวกาศแห่งชาติ (นาซา) ของสหรัฐ
อเมริกา และอีกจำนวนมากจากหลายประ
เทศ ไม่ว่าจะเป็นอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมนี
ญี่ปุ่น เป็นอาทิ

ในระหว่างปี 2537-2538 **วาเลอรี โท**
เลียคอฟ นักบินอวกาศรัสเซีย ทำสถิติเป็น
มนุษย์อวกาศที่ใช้ชีวิตอยู่ในสภาพไร้น้ำ
หนักยาวนานที่สุดในโลก คือ 438 วัน บน
เมียร์แห่งนี้เนื่อง

แต่ **เซอร์เก อีฟเคเยฟ** นักบินอวกาศ
รัสเซียอีกนาย เป็นเจ้าของสถิติอยู่ในห้วงอวก
าศรวมกันยาวนานที่สุดในโลก เขาขึ้นไป

และปี 2542 รวมระยะเวลาทั้ง 3 ครั้งยาว
นานถึง 747 วัน หรือกว่า 2 ปี

เช่นกัน อนาโตลี โชลอฟยอฟ กลาย
เป็นแชมป์การเดินทางในอวกาศ หรือ สเปซ
วอล์ก ด้วยสถิติการออกไปเดิน 16 ครั้ง
รวมเวลา 77 ชั่วโมง...บนเมียร์ อันที่จริงนัก
บินอวกาศสัญชาติต่างๆ บนเมียร์ปฏิบัติการ
สเปซ วอล์กไว้รวมกันถึง 78 ครั้ง กินเวลา
ทั้งหมด 352 ชั่วโมง เป็นปรากฏการณ์ที่ไม่
แน่ว่าจะเกิดขึ้นบนสถานีอวกาศอื่นใดใน
อนาคต แต่เกิดขึ้นบนเมียร์มาแล้ว

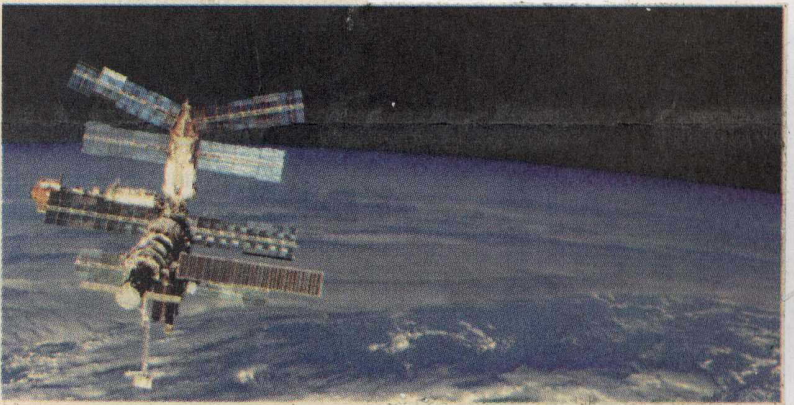
ระหว่างเดือนกันยายน ปี 2532 จบ
จนถึงสิงหาคม ปี 2542 เมียร์มีผู้คนขึ้นไป
ใช้ชีวิตอยู่อย่างต่อเนื่อง ทั้งที่เป็นชาวรัสเซีย
เอง และนักบินอวกาศต่างชาติ พวกเขาช่วย
กันทดลองทางวิทยาศาสตร์ต่างๆ นานา ตั้ง
แต่การทดลองทางวัสดุพิเศษ เรื่อยไปจนถึง
การทดลองทางการแพทย์และชีววิทยาเพื่อ
การค้นคว้าวิจัยผลกระทบของสภาพ ไมโคร
กราวิตี (สภาพเกือบไร้น้ำหนัก) มีต่อสิ่งมี
ชีวิต รวมทั้งมนุษย์

"เราใช้เวลานานทีเดียวทดลองปลูกข้าว
สาลี ทุกคนตั้งใจกันยกใหญ่เมื่อในที่สุดมัน
ออกรวง" อีฟเคเยฟรำลึกความหลัง วิก
เตอร์ อาฟานาเซียฟ เพื่อนร่วมปฏิบัติการ
ระบุว่า เมียร์เป็นสถานีสังเกตการณ์สภาพ
บรรยากาศ ชั้นเยี่ยม แม้กระทั่งสามารถใช้
มันเพื่อการทำงานแผ่นดินไหวได้แบบที่ดาว
เทียมต่างๆ ไม่สามารถทำได้เท่า

**เนื่องเพราะเมียร์มีสิ่งทีดาวเทียมไม่มี
และไม้อาจมีได้... นั่นคือ มนุษย์**

อ องค์ประกอบของเมียร์อย่างหยาบ
นั้นประกอบด้วย **โมดูล** หรือ ห้อง
สำหรับการค้นคว้าวิจัยและพักอาศัย 5 โมดูล
ที่โดยตัวของมันเองแล้วสามารถเรียกได้ว่าเป็น
ยานอวกาศได้ แต่ละส่วนถูกส่งขึ้นไปสู่วงโคจร
เพื่อไปประกอบกันขึ้นในห้วงอวกาศ โดย
อาศัยกลไกการ "เทียบท่า" แบบถาวร เว้น
แต่โซยุซ-ทีเอ็ม ยานสำหรับขนส่งลูกเรือ
ของเมียร์ในแต่ละครั้ง และโปรเกรส ยานลำ
เลียงสัมภาระและอุปกรณ์เพื่อการค้นคว้าวิจัย

เมียร์เริ่มต้นประวัติศาสตร์ของมันเมื่อปี
2529 เมื่อคอร์ โมดูล หรือ เบส บล็อก ยาน
ส่วนที่เป็นแกนกลาง ซึ่งถูกปรับปรุงมาจาก



สถานีอวกาศชัลยุต ถูกส่งขึ้นสู่อวกาศ ด้าน
ปลายสุดทั้ง 2 ด้าน ของคอร์ โมดูล จะมีส่วน
เทียบท่าถาวรติดตั้งอยู่ ปี 2530 เควานต์ 1
ห้องทดลองและพักอาศัย ถูกส่งขึ้นไปเทียบที่

จะมีท่าเทียบสำหรับการประกบของยานโปร
เกรส

ปลายสุดอีกด้านของคอร์ โมดูล คือส่วนที่
เรียกว่า ทรานสเฟอร์ โหนด ซึ่งเป็นชิ้นส่วน
ทรงกลมขนาดใหญ่ภายในกลาง บนตัวของ
มันประกอบด้วยท่าเทียบ 5 จุด กับประตูที่
เปิดเข้าสู่คอร์ โมดูล ท่าเทียบทั้ง 5 นั้นไปยัง
ทิศทางแตกต่างกัน เหมือนด้านแต่ละด้าน
ของแท่งสี่เหลี่ยมจัตุรัส โดยมีท่าเทียบที่อยู่ตรง
กันข้ามกับคอร์ โมดูล ทั้งไว้สำหรับเป็นท่า
เทียบของโซยุซ-ทีเอ็ม ส่วนที่เหลือเป็นท่า
เทียบถาวรของเควานต์ 2 ห้องทดลอง ปรับ
อากาศ และพักอาศัย ที่ถูกส่งขึ้นไปเมื่อปี
2532, คริสตอล โมดูล ที่เปรียบเสมือนเป็น
อะแคปเตอร์สำหรับปรับท่าเทียบถาวรให้เป็น
ท่าเทียบสำหรับยานขนส่งอวกาศของโซเวียต
ที่วางแผนเอาไว้ มันถูกส่งขึ้นไปติดตั้งเมื่อปี
2533 (โซยุซ-ทีเอ็ม เป็นยานขนส่งแบบเที่ยว
เดียวโดยใช้จรวดส่ง ไมโซยานขนส่งอวกาศที่
บินไปกลับได้หลายเที่ยวแบบเดียวกับสเปซ
ชัตเทิล หลายลำของสหรัฐอเมริกา), สเปก
เตอร์ ห้องทดลองวิทยาศาสตร์ ถูกส่งขึ้นไป
เมื่อปี 2538 และพรโรดา โมดูลสำหรับเป็น
สถานีสังเกตการณ์โลก ถูกส่งขึ้นไปเมื่อปี
2539

เมื่อปี 2538 ยานขนส่งอวกาศแอตแลน
ติสของสหรัฐอเมริกา นำเอาสกิลโกเทียบท่า
พิเศษเข้าไปติดตั้งไว้ที่คริสตอล เพื่อใช้สำหรับ

การเทียบท่าไปกลับของยานขนส่งอวกาศ
สหรัฐในอีกหลายครั้งต่อมา

ทั้งหมดที่ก่อปรักกันขึ้นเป็นเมียร์มีน้ำหนัก
รวมกันทั้งสิ้นราว 143 ตัน (หากมียานลำ
เลียงสัมภาระและยานขนส่งลูกเรือติดตั้
งอยู่ด้วย มันจะหนักถึง 154 ตัน) น้ำหนักที่มัน
สามารถโคจรอยู่รอบโลกได้ที่ระดับ 375-400
กิโลเมตรเหนือพื้นดินได้ยาวนานขนาดนั้น

ทั้งยังโคจรรอบโลกได้ด้วยความเร็วสูงเฉลี่ย
แล้ว 28,780 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หนึ่งรอบกิน
เวลาเพียง 90 นาที

**มูลค่าในการก่อสร้างบวกกับค่าบำรุง
รักษาของมันเท่ากับ 4,200 ล้านดอลลาร์
หรือราว 184,800 ล้านบาท**

**แต่ความสำเร็จของมันคุ้มค่าเกินกว่า
ราคาตั้งกล่าวมากนัก**

2 0 กุมภาพันธ์ 2544 วันครบรอบ 15
ปี ของการโคจรอยู่ในห้วงอวกาศของ

เมียร์ หอควบคุมภาคพื้นดิน ที่โครลีเยฟ
ซานเมืองทางเหนือของกรุงมอสโก ไม่มีการ
เฉลิมฉลองรื่นเริงยินดีกับการสร้างประวัติ
ศาสตร์หน้าใหม่ให้กับวิชาการด้านอวกาศ
ของโอบิตส์แต่อย่างใดทั้งสิ้น

สิ่งที่บ่งบอกถึงวาระพิเศษดังกล่าว มีเพียงกระดาดขึ้นเดียว และไว้ที่บอร์ดบนผนัง ปรางค์ข้อความเขียนด้วยลายมือ แสดงความยินดีกับประดาผู้เกี่ยวข้องในโครงการ-เท่านั้นเอง

“ทุกคนไม่ต้องการให้งานนี้เรียงแสดงความยินดี กลายเป็นปาร์ตี้พีดีพีของเมียร์” วาเลอรี ไลอินดิน โฆษกของหอควคคุมภาคพื้นดินบอก

นั่นไม่เพียงสะท้อนถึงความเป็นจริงที่ว่าเกือบร้อยเปอร์เซ็นต์ของรัสเซีย ไม่อยากให้ทำลายเมียร์เท่านั้น หากสะท้อนให้เห็นมุมมองของเขาเหล่านั้นด้วยว่า เมียร์เป็นยิ่งกว่าความภาคภูมิใจ หยิ่งทะนง ของชาติ

มันคือ ตัวแทนสุดท้ายของยุครุ่งเรืองถึงขีดสุดของการบินอวกาศแห่งสหภาพโซเวียต ที่เริ่มต้นจากดาวเทียมดวงแรก (สปุตนิก) สุนัขตัวแรก (ไลก้า) และมนุษย์คนแรก (ยูริ เอ. กาการิน) ในห้วงอวกาศ ก่อนที่จะมายุติลงที่เมียร์

ไม่น่าสงสัยเลยว่า ด้วยเหตุนี้หลายคนจึงพยายามเสนอแนะทุกวิถีทางที่จะรักษาเมียร์เอาไว้ในวงโคจรให้ได้ยาวนานเท่านาน ซึ่งสวนทางโดยสิ้นเชิงกับข้อเท็จจริงที่ปรากฏ

ในจดหมายเปิดผนึกต่อประชาชาติรัสเซียเมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ ลงนามโดย ยูริ คอปเตฟ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินและอวกาศรัสเซีย, ยูริ เซเมนอฟ ประธานบริษัทอาร์เอสซี เอเนอร์จี้ วิศวกรหลักที่เป็นผู้สร้างสถานีอวกาศแห่งนี้, นิโคไล แอนฟิมอฟ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์กลางเพื่อการจัดสร้างเครื่องจักรกล, อเล็กซานเดอร์ เมดเวเดฟ ผู้อำนวยการสถาบันศูนย์อวกาศครุซนิเชฟ และ อนาโตลี กรีกอริเยฟ ผู้อำนวยการสถาบันชีวแพทยศาสตร์ แห่งรัสเซีย ให้เหตุผลทางเทคนิคกระจ่างชัดว่าเพราะเหตุใดจึงไม่สามารถ “กู้เมียร์” ให้คงอยู่ต่อไปได้

ข้อสรุปของประดาผู้เชี่ยวชาญรัสเซียเอง ระบุว่า การตัดสินใจดังกล่าวมีขึ้นเมื่อมีการศึกษา ระบบต่างๆ ที่อยู่บนสถานีอวกาศเมียร์อย่างถี่ถ้วน เพื่อเสาะหาสาเหตุที่แท้จริงเกี่ยวกับเหตุการณ์การล้ม-ล้มเหลวและการเกิดการผิดพลาดหลายครั้งที่ผ่านมา พบว่าหลายประการเป็นปัญหาที่ไม่อาจแก้ไขได้อีกต่อไป ส่วนหนึ่งเป็นเพราะธรรมชาติของเหตุการณ์นั้นๆ อีกส่วนหนึ่งเป็นเพราะความเก่าแก่ของระบบ มีบ้างหลายชิ้นส่วนที่โรงงานการผลิต ยุติการผลิตชิ้นส่วนเหล่านั้นไปแล้ว

ทำให้เป็นไปได้ที่ระบบต่างๆ ทั้งหมดบนเครื่องจะอำนวยความสะดวกให้เกิดการปฏิบัติการบนเมียร์อย่างเชื่อถือได้และปลอดภัยอีกต่อไป

ข้อเสนอแนะให้ยกระดับวงโคจรของเมียร์ขึ้นไปอยู่ที่ 500 กิโลเมตรเหนือพื้นโลกนั้น-ทำได้ หากแต่ ไม่เพียงต้องส่งยานไปเกรส ขึ้นไปถึง 4 ครั้ง ในช่วง 3 เดือน (สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมหาศาล) เท่านั้น การที่เมียร์ขึ้นไปอยู่ในระดับวงโคจรดังกล่าว ก็ไม่ได้เป็นการการันตีว่ามันจะอยู่รอด และปลอดภัยสำหรับการรับใช้ ผู้คนในยุคนั้นต่อไป

มีข้อเสนอให้นำเอา โมดูลต่างๆ ของเมียร์ไปใช้กับไอเอสเอส คอปเตฟ บอกว่าเป็นไปไม่ได้ เควานดีไม่มีเครื่องยนต์สำหรับขับเคลื่อนตัวเองไปเทียบไอเอสเอส, เควานดี 2 และคริสตอล มีเครื่องยนต์แต่ไม่มีเชื้อเพลิง, สเปกเตอร์ เสียหายจากการ

ชนเข้ากับยานไปเกรสเกินกว่าที่จะนำไปใช้ได้ พร็โรดา ไม่มีมิถุไกและท่าเทียบ, ไม่มีแผงและอุปกรณ์ในการผลิตกระแสไฟฟ้าจากดวงอาทิตย์ และระบบอื่นๆ ที่จำเป็นในการใช้งานร่วมกับไอเอสเอส

ที่สำคัญที่สุด ความพยายามใดๆ ที่จะกู้เมียร์ให้ได้ อาจกลายเป็นความผิดพลาด ถึงขนาดสูญเสียการควบคุมมันจากภาคพื้นดินโดยสิ้นเชิง-ซึ่งนั่นหมายถึงผลลัพธ์ในระดับมหา-หายนะ ไม่เพียงต่อชาวรัสเซีย หากแต่ชาวโลกโดยรวมอีกด้วย

โดยข้อเท็จจริงแล้ว ในห้วงเวลา 15 ปี บนวงโคจรของเมียร์เกิดเหตุผิดพลาด ล้ม และล้มเหลวจนต้องแก้ปัญหากันมากมายถึง 1,500 ครั้ง และน่าจะถูกทำลายทิ้งไปเมื่อ 8 ปีก่อน หากนาซาไม่ยื่นมือเข้ามาให้ความช่วยเหลือ ชื่อเวลา-ต่ออายุเมียร์ออกไปอีกระยะหนึ่งเมื่อปี 2538 ปี ที่เลวร้ายที่สุดของเมียร์คือ ปี 2540 ที่เกิดเหตุการณ์ต่างๆ มากมายเป็นระยะๆ ตั้งแต่เกิดเพลิงไหม้ ต่อด้วยยานไปเกรสพุ่งเข้าชนคริสตอล จนเกือบทำให้ทั้งสถานีกลายเป็นขยะอวกาศ ต่อด้วยการล้มของระบบคอมพิวเตอร์เก่าแก่เป็นระยะ และสุดท้ายก็คือการขาดการติดต่อกับสถานีควบคุมภาคพื้นดินเมื่อไม่นานมานี้เอง

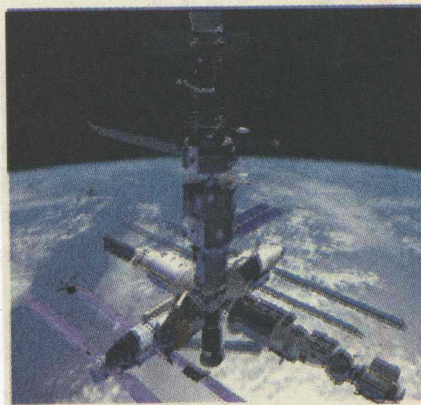
เซอร์เก อีฟเตเยฟ ยอมรับว่า ในปฏิบัติการครั้งสุดท้ายของตระหนักรหว่างปี 2541-2542 เวลาส่วนใหญ่บนเมียร์ถูกใช้ไปเพื่อหาและซ่อมแซมส่วนที่เกิดปัญหาขึ้น ตั้งแต่เรืออวกาศครัว ไปจนถึงเรื่อง

ระบบทำน้ำบริสุทธิ์ หลายกรณีเป็นเรื่องชวนหงุดหงิดโมโห

แต่หลายกรณีเป็นลางบ่งชี้ถึงปัญหาที่จะใหญ่โตและกลายเป็นหายนภัยในภายหน้า

ในที่สุด ทางการรัสเซียก็ตัดสินใจส่งยานลำเลียงไปเกรสขึ้นไปติดตั้งไว้บนเมียร์

เตรียมมันให้พร้อมสำหรับการเดินทางครั้งสุดท้าย...



L มีร์อยู่บนวงโคจรได้ด้วยแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง หอควคคุมภาคพื้นดินจะปรับระดับวงโคจรอยู่เรื่อยๆ เพื่อป้องกันไม่ให้มันถูกเหวี่ยงกลับลงสู่โลก

หลังจากการตัดสินใจปล่อยเมียร์คืนสู่สามัญของรัสเซีย ระดับวงโคจรของเมียร์ลดต่ำลงมาเรื่อยๆ อัตราความเร็วของการลดระดับวงโคจร เพิ่มขึ้นอย่างน่ากลัวในระยะหลังนี้ คือราว 1 กิโลเมตรต่อวัน

ระหว่างนั้นการกำหนดเส้นทางไปสู่จุดจบของเมียร์ดำเนินการอย่างเร่งรัด คร่ำเคร่งและเกี่ยวเนื่องกับหลายประเทศนาซา และสำนักงานการบินอวกาศแห่งยุโรป(อียูเอส) ติดตามความเคลื่อนไหวของเมียร์ในช่วงสุดท้ายอย่างใกล้ชิด เพื่อร่วมกับสำนัก

ต้องในการตกกลับคืนสู่โลก บวก-ลบ 10 ชั่วโมง ก่อนหน้าเมียร์เข้าสู่ชั้นบรรยากาศ 3 วัน

หลังจากนั้นการเข้าสู่ชั้นบรรยากาศของเมียร์จะถูกกำหนดให้แคบลง เหลือเพียง “ช่องว่าง” ช่องหนึ่ง ซึ่งหากคิดเป็นระยะเวลาก็คือ บวก-ลบ 15 นาที หรือราว 30 นาที แต่ในระยะเวลา 30 นาทีดังกล่าว เมียร์สามารถเดินทางได้เป็นระยะทางถึง 9,655 กิโลเมตร “ช่องจำเพาะ” สำหรับเมียร์ในการลงสู่พื้นโลกจึงครอบคลุมพื้นที่ขนาดมหึมาเลยทีเดียว

หอควคคุมภาคพื้นดินของมอสโกกำหนดไว้ว่าเมื่อระดับวงโคจรของเมียร์ ลดลงมาอยู่ที่ 250 กิโลเมตรเหนือพื้นโลก ยานไปเกรสที่ติดอยู่กับเมียร์ จะเริ่มต้นยิงจรวดผลักดันอวกาศขนาดยักษ์แห่งนี้ให้ลดระดับลงสู่ชั้นบรรยากาศ ขณะนั้นมันจะอยู่เหนือ

ตอนล่างของทวีปยุโรป หรือแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ก่อนจะถูกพุ่งเฉียงๆ ผ่านทางใต้ของรัสเซีย ผ่านญี่ปุ่น และกำหนดจะถึงจุดจบในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้ ด้วยกรวดใหม่ หลอมละลาย เป็นแก๊ง่านระหว่างการเสียดสีกับชั้นบรรยากาศและแตกสลายเป็นชิ้นเล็กชิ้นน้อย ตกกระจัดกระจายในพื้นที่ยาว 600 กิโลเมตรกว้าง 200 กิโลเมตร ชนบปข้างระหว่างทวีปอเมริกาใต้และออสเตรเลีย

ทั้งหมดดังกล่าวเป็นการคาดหมายเหตุการณ์ภายใต้การควบคุม แต่ถ้าหากหอควคคุมภาคพื้นดินไม่สามารถควบคุมเมียร์ได้ เหตุการณ์จะพลิกผันไปแบบนอกเหนือความคาดหมาย

ประมาณกันว่าราว 2 ใน 3 ของสถานีอวกาศขนาดยักษ์จะไหม้เป็นจุดไปขณะตกลงสู่โลก ส่วนที่เหลือ ซึ่งมีน้ำหนักระหว่าง 20-25 ตัน หรืออาจจะมากถึง 27 ตัน จะกลายเป็นฟ้านโลหะที่พราวพรุลงมาจากท้องฟ้าด้วยความเร็วใกล้เคียงกับความเร็วเสียง

แม้ทางการรัสเซียจะประกาศอย่างเชื่อมั่นว่าทุกอย่างจะปลอดภัย หากแต่ไม่มีใครกล้าการันตีว่า ทุกอย่างจะเป็นไปตามนั้น 100 เปอร์เซ็นต์

ประมาณ 3 วันก่อนหน้าวันเกิดเหตุ ซึ่งกำหนดไว้คร่าวๆ ว่าจะเป็นในระหว่างวันที่ 17-20 มีนาคมนี้ ทุกประเทศที่เป็นเส้นทางผ่านของการเดินทางครั้งสุดท้ายของเมียร์จะอยู่ในสภาพเตรียมพร้อมเต็มอัตราศึก เพื่อรับมือกับวินาศภัยที่อาจเกิดขึ้นได้

สำนักงานการบินอวกาศรัสเซียทำประกันบุคคลที่ 3 ไว้กับ 3 บริษัทประกันภัยในวงเงินสูงถึง 200 ล้านดอลลาร์หรือราว 8,800 ล้านบาท

วาระสุดท้ายของเมียร์ได้รับการคาดหมายว่าจะเป็นปรากฏการณ์ตื่นตาตื่นใจครั้งยิ่งใหญ่ที่ อาจไม่ได้พบเห็นกันอีกในชีวิตหนึ่ง 2 พันปี บ๊อบ และ ริค ไชตรอน แห่ง สเปนเซอร์ อิงค์. เตรียมแผนการเดินทางพร้อมทั้งบริหารจัดการการเดินทางให้กับผู้ที่สนใจไปร่วมชมปรากฏการณ์ครั้งนี้ ในสนนราคา 6,000 ดอลลาร์ ขนาดที่ใหญ่โตของเมียร์ทำให้คาดหมายได้ยากว่าจะมีส่วนใดบ้างที่แตกสลาย หลอมเป็นจุดและเหลือส่วนใดตกสู่โลก

ผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่าเมียร์จะเดินทางสู่จุดจบของมันในลักษณะของรูปตัวทีหัวคว่ำ แผงโซลาร์เซลล์ จะสุ่ไปด้านหลังเสมือนหนึ่งชนกที่บินพุ่งอยู่หลังหัวมัน มันจะกลายเป็นลูกไฟดวงใหญ่เมื่อกรีดผ่าบรรยากาศของโลกลงมาสู่พื้นน้ำ กินเวลาเพียงไม่กี่นาที ก็คงสลายเป็นฝนไฟพราวพรุ สวยงาม เปี่ยมลึลลัน

เสมือนเป็นการร้ายเลิศอำลาเป็นครั้งสุดท้ายต่อมวลมนุษยชาติ...ก่อนดับสว่ขั้วนี้รันดร์