

Atomowe samoloty po 2050?

[#Lotnictwo cywilne](#) [#Lotnictwo wojskowe](#) [#Strategia i polityka](#) 19 listopada 2008

Ian Poll, szef finansowanego przez brytyjski rząd projektu Omega, wezwał do rozpoczęcia prac nad stworzeniem nuklearnego napędu samolotów, co winno - jego zdaniem - uniezależnić lotnictwo od ropy naftowej.

Próby zamontowania siłowni atomowej na pokładzie samolotu, podjęto już pół wieku ter

Ian Poll, profesor Aerospace Engineering at Cranfield University, kieruje pracami zespołu, który ma określić możliwe alternatywy dla tradycyjnych paliw lotniczych. Twierdzi, że najlepszym rozwiązaniem byłoby wykorzystanie energii atomowej. Uważa, że jest to technicznie możliwe. Co więcej, oprócz zerwania ze stosunkowo niepewnym, wyczerpywalnym źródłem energii, wykorzystanie siłowni nuklearnych, zapewniłoby likwidację emisji dwutlenku węgla.

Według profesora należy rozwiązać przede wszystkim kwestię zabezpieczenia załóg i pasażerów przed promieniowaniem radioaktywnym. Stwierdził jednak, że skoro udało się to np. na okrętach podwodnych, można to osiągnąć także na pokładach samolotów. Pewnym rozwiązaniem mogłoby być umieszczenie siłowni w skrzydłach. W przypadku katastrofy siłownie mogłyby być katapultowane i opadać na spadochronach.

Pozostałe problemy, w tym wielkość czy masę siłowni, Ian Poll uznał za drugorzędne i możliwe do rozwiązania. Stwierdził, że w przypadku zainicjowania dużego programu badawczo-rozwojowego, większym problemem będzie przekonanie do pomysłu opinii publicznej, niż przełamanie barier technicznych. Według niego, realnym terminem wprowadzenia nowych samolotów do lotnictwa będzie okres po 2050.

Inni specjaliści nie odrzucają pomysłu. Twierdzą jednak, że bardziej prawdopodobne jest wykorzystanie siłowni nuklearnych w bezzałogowych statkach powietrznych. W liniowcach pasażerskich koniecznym byłoby zastosowanie ciężkich osłon, co może uczynić zamiar nieekonomicznym.



Próby zamontowania siłowni atomowej na pokładzie samolotu, podjęto już pół wieku temu. Amerykański ciężki bombowiec strategiczny B-36, w wersji NB-36H, przenosił w kadłubie siłownię nuklearną. Był jednak napędzany silnikami turbośmigłowymi i odrzutowymi. Testy służyły jedynie do określenia możliwości zabezpieczenia załogi przed promieniowaniem. Dalsze prace zarzucono, po wyborze pocisków balistycznych, jako głównych nośników broni atomowej. Nie było już potrzeby rozwoju samolotu, który - niczym atomowy

okręt podwodny - mógłby pozostawać w stałym, powietrznym alarmie przez przynajmniej kilka dni i dysponować nieograniczonym zasięgiem

Ian Poll, profesor Aerospace Engineering at Cranfield University, kieruje pracami zespołu, który ma określić możliwe alternatywy dla tradycyjnych paliw lotniczych. Twierdzi, że najlepszym rozwiązaniem byłoby wykorzystanie energii atomowej. Uważa, że jest to technicznie możliwe. Co więcej, oprócz zerwania ze stosunkowo niepewnym, wyczerpywalnym źródłem energii, wykorzystanie siłowni nuklearnych, zapewniłoby likwidację emisji dwutlenku węgla.

Według profesora należy rozwiązać przede wszystkim kwestię zabezpieczenia załóg i pasażerów przed promieniowaniem radioaktywnym. Stwierdził jednak, że skoro udało się to np. na okrętach podwodnych, można to osiągnąć także na pokładach samolotów. Pewnym rozwiązaniem mogłoby być umieszczenie siłowni w skrzydłach. W przypadku katastrofy siłownie mogłyby być katapultowane i opadać na spadochronach.

Pozostałe problemy, w tym wielkość czy masę siłowni, Ian Poll uznał za drugorzędne i możliwe do rozwiązania. Stwierdził, że w przypadku zainicjowania dużego programu badawczo-rozwojowego, większym problemem będzie przekonanie do pomysłu opinii publicznej, niż przełamanie barier technicznych. Według niego, realnym terminem wprowadzenia nowych samolotów do lotnictwa będzie okres po 2050.

Inni specjaliści nie odrzucają pomysłu. Twierdzą jednak, że bardziej prawdopodobne jest wykorzystanie siłowni nuklearnych w bezzałogowych statkach powietrznych. W liniowcach pasażerskich koniecznym byłoby zastosowanie ciężkich osłon, co może uczynić zamiar nieekonomicznym.