

Nowe projekty samolotów Airbusa

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania 21 września 2020

Airbus ujawnił trzy koncepcje pierwszego na świecie bezemisyjnego samolotu pasażerskiego, który mógłby wejść do służby do 2035. Każda z przedstawionych koncepcji reprezentuje inne podejście do kwestii lotu bezemisyjnego, podąża inną ścieżką technologiczną i przewiduje odmienną konfigurację aerodynamiczną. Wspierają one ambicje koncernu z Tuluzy do bycia liderem inicjatywy dekarbonizacji całego przemysłu lotniczego.



Według Airbusa pierwszy w świecie bezemisyjny samolot pasażerski mógłby wejść do użytku do 2035 / Ilustracje: Airbus

Wszystkie koncepcje przewidują wykorzystanie wodoru jako głównego źródła energii. Ta opcja zdaniem Airbusa jest wyjątkowo obiecująca jako czyste paliwo lotnicze i prawdopodobnie będzie rozwiązaniem nie tylko dla lotnictwa, ale i wielu innych gałęzi przemysłu, pozwalającym osiągnąć cele neutralności klimatycznej.

To historyczny moment dla całego sektora lotnictwa komercyjnego. Zamierzamy odegrać wiodącą rolę w najważniejszej przemianie, jakiej kiedykolwiek doświadczył przemysł lotniczy. Koncepcje, które dziś ujawniamy, dają światu wgląd w naszą ambicję realizacji śmiałej wizji przyszłości bezemisyjnych lotów. Jestem głęboko przekonany, że wykorzystanie wodoru, zarówno w paliwach syntetycznych, jak i jako podstawowego źródła energii w samolotach pasażerskich, może znacznie zmniejszyć wpływ lotnictwa na klimat – powiedział prezes Airbusa Guillaume Faury.

Trzy koncepcje ZEROe, dotyczące pierwszego pasażerskiego samolotu bezemisyjnego, neutralnego dla klimatu, obejmują:

Samolot z napędem turboodrzutowym (dla 120-200 pasażerów) o zasięgu ponad 3700 km, zdolny do lotów międzykontynentalnych, napędzany przez zmodyfikowane silniki z

turbiną gazową, zasilane wodorem zamiast klasycznej nafty lotniczej. Ciekły wodór będzie magazynowany w zbiornikach za tylną wręgą ciśnieniową i stamtąd podawany do silników.

Samolot z silnikami turbośmigłowymi (o pojemności do 100 osób), spalające wodór w zmodyfikowanych turbinach. Ten samolot byłby w stanie pokonać ponad 1850 km, co czyniłoby go doskonałym środkiem transportu regionalnego.

Samolot ze skrzydłem rozmytym (ang. *blended-wing body*), mieszczący do 200 pasażerów, o zasięgu zbliżonym do pierwszej z w/w konstrukcji. Wyjątkowo pojemny kadłub otwiera wiele możliwości przechowywania i dystrybucji wodoru oraz konfiguracji kabiny pasażerskiej.

Wymienione koncepcje pomogą nam zbadać i dopracować projekt i układ pierwszego na świecie neutralnego dla klimatu, bezemisyjnego samolotu pasażerskiego, który zamierzamy wprowadzić do użytku do 2035. Przejście na wodór, jako główne źródło energii dla tych samolotów koncepcyjnych, będzie wymagało zdecydowanych działań ze strony całego środowiska lotniczego. Dzięki wsparciu ze strony rządu i partnerów przemysłowych możemy sprostać wyzwaniu, jakim jest zwiększenie skali energii odnawialnej i wodoru dla zrównoważonej przyszłości przemysłu lotniczego – dodał Guillaume Faury.

Aby sprostać wyzwaniom, porty lotnicze będą musiały dostosować infrastrukturę do transportu wodoru i tankowania nim samolotów. Kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów będzie miało wsparcie rządowe, przejawiające się w postaci zwiększonego finansowania badań i rozwoju technologii, cyfryzacji oraz mechanizmów zachęcających do stosowania zrównoważonych paliw i wymiany samolotów, co umożliwi liniom lotniczym wcześniejsze wycofanie starszych konstrukcji, mniej przyjaznych środowisku.