

Airbus vil have brintfly på vingerne i 2035

Den europæiske flyproducent Airbus har store forventninger til brint som et fremtidigt flybrændstof. Virksomheden satser på at udvikle tre typer brintdrevne fly i de kommende år, og forventer at flyene kan være i kommerciel drift i 2035.

Af Torben Skøtt

Airbus har i flere år arbejdet med batteridrevne fly, men kaster sig nu over brint som et fremtidigt flybrændstof. For nylig afslørede selskabet tre koncepter til verdens første nul-emissions fly, som man forventer vil blive sat i kommerciel drift i 2035.

De tre prototyper skal kunne fragte op til 200 passagerer og have en rækkevidde på 1.000 til 2.000 sømil (en sømil = 1,852 kilometer). Det skriver Airbus i en pressemeddelelse.

– Det er et historisk øjeblik for den kommercielle luftfartssektor som helhed, og vi har til hensigt at spille en førende rolle i den vigtigste overgang, som sektoren står over for. De koncepter, vi afslører i dag, giver verden et glimt af vores ambition om at skabe en dristig vision for fremtidens CO₂-fri flyvning, siger administrerende direktør for Airbus, Guillaume Faury, i pressemeddelelsen.



Foto: Airbus

Sådan forestiller Airbus sig, at fremtidens brintdrevne fly kommer til at se ud. Flyene udstyres med modificerede gasturbiner, der anvender brint i stedet for traditionelt flybrændstof. Der anvendes flydende brint ved minus 253 grader.

De tre prototyper med betegnelsen "ZEROe" omfatter to flytyper, hvor designet minder meget om dagens fly, samt en helt ny flytype, der nok skal få flyentusiaster til at spærre øjnene. Her går flyets krop og vinger ud i ét, og det giver nogle helt nye muligheder for indretning af såvel kabine som brændstoftager.

Airbus satser på at anvende modificerede gasturbiner, der anvender brint i stedet for traditionelt flybrændstof. Brinten skal opbevares bagerst i flyet, hvor den køles ned til minus 253 grader for at optage så lidt plads som muligt.

Hvis brintdrevne fly skal blive en succes, vil det kræve betydelig offentlig støtte til forskning og udvikling. Derudover vil det i en periode være nødvendigt med favorable rammevilkår, hvis grøn brint skal kunne konkurrere med traditionelt flybrændstof.

I pressemeddelelsen fra Airbus understreger selskabet, at nye flytyper gør det ikke alene. Hele infrastrukturen til produktion, håndtering, lagring og tankning af flydende brint skal være på plads, hvis brintdrevne fly skal være en realitet i 2035.

Læs mere på www.airbus.com.



Foto: Airbus

Brintfly med turbofan-design minder meget om dagens jettfly. Det skal kunne medtage 120-200 passagerer og have en rækkevidde på mindst 2.000 sømil. Flyet bliver udstyret med modificerede gasturbiner, der bruger brint i stedet for traditionelt flybrændstof. Der anvendes flydende brint ved minus 253 grader.



Foto: Airbus

Brintfly med turboprop-design minder om dagens propelfly, hvor en gasturbine driver en propel. Flyet skal kunne medtage op til 100 passagerer og have en rækkevidde på over 1.000 sømil. Ligesom ved turbofan-designet anvendes der modificerede gasturbiner, der bruger brint i stedet for traditionelt flybrændstof.



Foto: Airbus

Brintfly med et såkaldt "blended-wing body" design, hvor flyets krop og vinger går ud i ét. Flyet skal kunne medtage op til 200 passagerer og have en rækkevidde på over 2.000 sømil. Det usædvanlige design åbner mulighed for mange forskellige indretninger af såvel kabine som brændstoftager.