

Quando il Sogno ATOMICO mise le ALI...



...e come **Eisenhower** glielne tagliò, dopo un **miliardo** di dollari **sprecato**. Mentre ai **giorni nostri** ci si muove timidamente verso la **costruzione** di centrali **nucleari**, negli anni **Cinquanta** l'**entusiasmo** per l'**energia atomica** sfiorava l'ingenuità. Non solo **centrali** elettriche, navi e **sommergibili**: le visioni dei progettisti accarezzavano **aerei**, treni, dirigibili, **automobili** e perfino **astronavi atomiche**. **Ignari** dei rischi di una **tecnologia** da **maneggiare** con le molle e soprattutto dai **costi** astronomici. Finché i tagli di **bilancio** non giunsero a rimettere gli **ingegneri** coi piedi per terra...

di **Enrico Petrucci**

Il gigantesco Convair NB-36H Crusader a propulsione atomica durante un volo di prova. Accanto, un Boeing B-50 Lucky Lady II (derivato dal B-29 Superfortezza volante) dà un'idea delle dimensioni. Sulla coda, accanto allo stemma dell'Aeronautica USA, si vede una delle due prese d'aria per il reattore nucleare

Il 17 settembre 1955 un aereo molto particolare sorvolò le aree meno abitate del Texas e del Nuovo Messico. Non sembrava diverso da un Convair B-36 Pacemaker, il gigantesco bombardiere con dieci motori (sei ad elica e quattro a reazione) e un'apertura alare di 70,10 m (quanto un campo da calcio). Il «Pacificatore» dal 1949 rimase per dieci anni la spina dorsale dello *Strategic Air Command* e del deterrente nucleare degli Stati Uniti. Era nato da una richiesta della *US Army Air Corps* dell'11 aprile 1941 (nove mesi prima di Pearl Harbor), in cui si richiedeva un apparecchio in grado di bombardare la Germania con quattro tonnellate di bombe decollando da basi della costa orientale degli Stati Uniti. Ma l'aereo in volo nel settembre 1955, matricola 51-5712, non era un semplice bombardiere in esercitazione. Rappresentava l'alba di una nuova era per l'aviazione: sulla deriva si stagiava il simbolo di pericolo radioattivo, e poco sotto la cabina era disegnato un atomo stilizzato.

Designato **NB-36H Crusader (Crociato)**, l'aereo rappresentava il primo passo verso uno dei più ambiziosi programmi delle forze armate statunitensi nel secondo dopoguerra: l'aereo a propulsione nucleare. A bordo, oltre all'equipaggio c'erano due ingegneri nucleari ed un reattore a sodio liquido da un megawatt (designato *Aircraft Shield Test Reactor*). Il reattore, in questa fase, non era destinato alla propulsione, ma era installato solo per verificare gli effetti delle radiazioni in volo. Il reattore montato nella parte posteriore della fusoliera, era separato dal compartimento dell'equipaggio da un disco di piombo da quattro tonnellate, di quasi 10 cm di spessore. Il compartimento dell'equipaggio stesso era costituito da una vasca di piombo acciaio e gomma del peso di 11 tonnellate. Ulteriore protezione era fornita da serbatoi d'acqua. Il reattore venne acceso in volo per la prima volta nel febbraio successivo, e nei 47 voli complessivi, effettuati fino al marzo 1957, solo in 89 delle 215 ore di volo totali, il reattore fu acceso. Compagno inseparabile dei voli dell'**NB-36H**, era un trasporto Boeing **C-97 Stratofreighter**, con a bordo un plotone di marine paracadutisti, che avrebbero avuto l'ingrato compito di mettere in sicurezza l'aerea intorno al **NB-36H** in caso di incidenti o atterraggi d'emergenza. Pare che venissero soprannominati il *glow-in-the-dark platoon*, la pattuglia fosforescente. Ma come erano riusciti gli Stati Uniti a concepire un programma così azzardato?

Negli anni **Cinquanta** l'**energia atomica** ancora era vista come la luce di un radiosio futuro, e virtualmente qualunque cosa in grado di muoversi veniva immaginata in declinazione atomica: navi, sommergibili, idrovolanti, dirigibili, treni e persino autovetture. Di contro già nel 1949, il Boeing **B-50 Lucky Lady II** – un semplice quadrimotore con motori a pistoni – riusciva a compiere la circumnavigazione del globo in volo senza scali, grazie alla