

ALARM ATOMOWY W REJONIE MURMAŃSKA?

Z baz brytyjskich zostały wysłane w tym samym czasie w kierunku Norwegii i Morza Barentsa samoloty: rozpoznania skażeń nuklearnych WC-135 Constant Phoenix i rozpoznania radioelektronicznego RC-135W. Dziennikarze podejrzewają, że przyczyną tych operacji może być skażenie radioaktywne do jakiego prawdopodobnie doszło w rejonie rosyjskiej Arktyki.

Amerykański samolot WC-135 Constant Phoenix znalazł się na terenie Wielkiej Brytanii nie po raz pierwszy, jednak tym razem jego pojawienie się od razu powiązano z alarmującymi sygnałami o podwyższonym poziomie jodu-131 (promieniotwórczy radionuklid pochodzenia antropogenicznego ^{131}I), jaki odnotowano w styczniu br. w rejonie Arktyki, a później w Europie. Podwyższony poziom jodu-131 (trzy-pięciokrotny) wykryto bowiem w siedmiu krajach: Czechach, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Niemczech, Norwegii i Polsce. Za każdym razem uznano, że nie jest to zanieczyszczenie mogące spowodować problemy zdrowotne.

Przykładowo na terenie Polski zarejestrowano śladowe ilości izotopu ^{131}I w powietrzu w okresie między 9 a 16 stycznia br., jednak według Państwowej Agencji Atomistyki nie stanowiły one skażenia i nie powodowały zagrożenia. Informacje o zanieczyszczeniu przekazano jednak w europejskiej sieci ostrzegawczej „Grupa Pięciu” („Ring of Five”) i wtedy okazało się, że skażenie na polskim terytorium było dziesięciokrotnie wyższe niż w pozostałych krajach (sięgały one $5,92 \mu\text{Bq}/\text{m}^3$ - Bq- bekerel - jednostka aktywności promieniotwórczej).

To właśnie prawdopodobnie z tego powodu, w celu sprawdzenia tych niepokojących sygnałów, w kierunku Morza Barentsa został wysłany 17 lutego br. samolot WC-135. Tego samego dnia i z tej samej bazy brytyjskich sił powietrznych RAF Mildenhall wystartował również samolot rozpoznawczy RC-135W.

Pośpiech Amerykanów był o tyle zrozumiały, że czas połowicznego rozpadu ($T_{1/2}$) jodu-131 to „tylko” 8,04 dnia. Dodatkowo nie wiadomo gdzie doszło do skażenia. Ustaleniom tym nie sprzyjała nawet pogoda, która na szczęście dla Europy zmniejszyła szybkość przemieszczania się zanieczyszczeń, ale jednocześnie utrudniła inspektorom odszukanie miejsca, gdzie mogło dojść do wypadku.

Największym podejrzanym jest Rosja, a dokładniej, jej terytorium północno zachodnie. Wynika to m.in. z faktu, że pierwsze wykrycie zwiększonej obecności izotopu ^{131}I miało miejsce w norweskiej stacji pobierania próbek powietrza w Svanhøvd na Półwyspie Kolskim – tuż przy rosyjskiej granicy. Pomiar wskazuje, że nieprawidłowości nie dotyczyły prawdopodobnie wypadku w elektrowni atomowej, ale w jakimś instytucie naukowym lub zakładach przemysłowych (np. stoczniach). Tym bardziej, że właśnie tego typu wypadki zostały odnotowane w Europie w ostatnich dziewięciu latach już trzykrotnie: w 2008 w Instytucie we Fleurs w Belgii roku, w 2011 roku w Instytucie Izotopów w Budapeszcie i w 2016 r. w Instytucie Technologii Energetycznych w Halden w Norwegii.

Pomimo uspakajających komunikatów agencji atomowych uruchomiono samolot WC-135, co od razu wzbudziło zaniepokojenie, że sytuacja wcale nie musi być taka bezpieczna. Constant Phoenix był

bowiem wcześniej intensywnie wykorzystywany m.in. podczas katastrofy w elektrowni w Czarnobylu w 1986 r. i w elektrowni Fukushima w 2011 r.

Według Amerykanów samolot WC-135, poprzez pobieranie próbek powietrza na dużych obszarach i na dużych wysokościach, może dostarczyć ważnych danych, pozwalających zidentyfikować rodzaj anomalii. Przykładowo podczas prób jądrowych można dzięki temu określić, jaki rodzaj broni atomowej został użyty i pomóc w ocenie, jak duży był wybuch.

Ten wybuch jest jednak mało prawdopodobny, ponieważ nie odnotowały go żadne stacje sejsmiczne na świecie. Gdyby jednak rzeczywiście doszło do testu jakiegoś niewielkiego ładunku nuklearnego to byłby to diametralny zwrot w dotychczasowej polityce Kremla w tej dziedzinie.

Bardziej prawdopodobny od wybuchu jest jednak nieszczęśliwy wypadek w miejscu, gdzie w Rosji przechowywane są materiały jądrowe, w tym zużyte paliwo od reaktorów wykorzystywanych przez okręty podwodne i nawodne oraz lodołamacze. Należy dodatkowo pamiętać, że na bezpieczną utylizację nadal czeka ponad 150 kadłubów oraz sekcji reaktora rosyjskich atomowych jednostek pływających. Część z nich rdzewieje czekając na swoją kolej właśnie na Półwyspie Kolskim koło Murmańska.