

PKN ORLEN GŁÓWNYM PRODUCENTEM PALIWA LOTNICZEGO W POLSCE

Samoloty startujące z większości lotnisk w Polsce są tankowane paliwem wyprodukowanym w zakładzie PKN Orlen w Płocku. Wytwarzane jest tam paliwo dla samolotów cywilnych, a także wojskowych, w tym armii USA. Koszt jednego litra paliwa lotniczego jest zbliżony do stosowanego w samochodach.

O tym, jak powstaje paliwo lotnicze w zakładzie PKN Orlen w Płocku, jakimi parametrami się charakteryzuje oraz w jaki sposób i gdzie ostatecznie trafia, poinformował w styczniowym wydaniu miesięcznik „GO!”, wewnętrzny magazyn Grupy Orlen, w artykule „Napędzamy podniebny ruch”.

„Nasza firma jest głównym producentem paliwa lotniczego w Polsce. Oznacza to, że samoloty startujące z większości krajowych lotnisk są zatankowane paliwem z Płocka” – podkreślił periodyk wydawany przez PKN Orlen.

Jakub Wiech

GLOBALNE OCIEPLENIE
podrecznik dla Zielonej Prawicy

Defence 24
WYDAWNICTWO

**NAJNOWSZA KSIĄŻKA
KUBY WIECHA**

Czy Prawica może być Zielona?

Defence 24
WYDAWNICTWO

Sklep.Defence 24

Reklama

Jak pisał magazyn „GO!”, najpopularniejszym paliwem przeznaczonym do zasilania samolotów cywilnych jest JET A1, które produkowane jest z komponentów uzyskiwanych w złożonym procesie

technologicznym, a jego głównymi składnikami są hydorafinat i frakcja paliwowa. W artykule wyjaśniono, że hydorafinat powstaje w procesie uszlachetniania frakcji naftowej wodorem, czyli usuwania z niej m.in. związków siarki, tlenu i azotu, natomiast frakcja paliwowa to efekt procesu rozkładu ciężkich produktów naftowych pod wpływem wodoru i temperatury.

Prezentując etapy wytwarzania paliwa lotniczego JET A1 gazeta Grupy Orlen wspomniała, iż niezbędne składniki do jego powstania trafiają do zbiorników wydziału komponowania rafinerii w Płocku, gdzie są m.in. uszlachetniane dodatkiem utleniającym odpowiedzialnym za stabilizację paliwa, dzięki czemu nie zmienia ono swoich właściwości nawet podczas długotrwałego magazynowania. „Do produktu dodawany jest także środek antyelektrostatyczny. Odpowiada on za odprowadzanie ładunków elektrycznych powstających podczas przetłaczania paliwa w układach zasilających silniki w samolotach” – zaznaczono w artykule.

Magazyn „GO!” zwrócił uwagę, że oprócz instalacji produkcyjnych, np. hydroodsierczania olejów napędowych czy hydrokrakingu, w zakładzie głównym PKN Orlen znajduje się także odpowiednia infrastruktura do magazynowania paliwa. „A jest co magazynować – możemy produkować go bowiem blisko 100 tys. ton w ciągu zaledwie jednego miesiąca” – wyliczył periodyk płockiego koncernu. Dodał przy tym, że paliwo JET A1 przechowywane jest tam w trzech stalowych zbiornikach o pojemności 5 mln litrów każdy, z których wysyłane jest następnie do cystern lub zbiorników magazynowych Terminala Paliw w Płocku. „Wydajność systemu przesyłowego jest bardzo wysoka i sięga 500 metrów sześć. na godzinę” – podkreślono w informacji.

Jak wyjaśnił miesięcznik Grupy Orlen, po zatankowaniu cystern w płockim koncernie paliwo dostarczane jest do Warszawy by zaopatrzyć Lotnisko Chopina oraz do Terminala Paliw w Olszаницy, skąd trafia na lotniska Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice i Rzeszów-Jasionka. Z kolei Terminal Paliw w Płocku zaopatruje m.in. lotniska w Modlinie, Poznaniu, Łodzi, Bydgoszczy, Szczecinie, Gdańsku i Wrocławiu. „Tankowaniem samolotów na płycie lotniska lotniskowej zajmuje się spółka Orlen Aviation. Nasze paliwo spełnia najwyższe standardy jakościowe, zgodnie z międzynarodowymi normami stosowanymi w transporcie lotniczym” – zaznaczył magazyn „GO!”.

W artykule wspomniano jednocześnie, że na bazie paliwa JET A1, które stosowane jest w cywilnych samolotach pasażerskich, PKN Orlen produkuje także paliwo do samolotów wojskowych, wymagające innych dodatków uszlachetniających, gdyż maszyny te latają dużo szybciej i na wyższych wysokościach. „Na potrzeby Wojska Polskiego produkujemy paliwo F-34 posiadające dodatek antykorozyjno-smarnościowy. Z kolei dla armii amerykańskiej wytwarzamy paliwo JP-8, posiadające także dodatek antyoblodzeniowy. Dzięki temu paliwo w maszynie, wzbijającej się nawet na bardzo duże wysokości, nie zamarza” – podkreśliła wewnętrzna gazeta Grupy Orlen.

Magazyn „GO!” wspomniał jednocześnie, że „koszt jednego litra paliwa lotniczego jest zbliżony do tego używanego do tankowania samochodów”. „Baki małych samolotów mieszczą około 23 tys. litrów paliwa, co oznacza, że koszt zatankowania ich do pełna wynosi ponad 135 tys. zł. Z kolei największe podniebne maszyny mogą pomieścić nawet 320 tys. litrów tego płynu, a koszt pełnego zatankowania sięga 1,8 mln zł” – podano w artykule o paliwach lotniczych z PKN Orlen.