

Nowe półsyntetyczne paliwo dla US Air Force

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 19 grudnia 2007

W nocy z 16 na 17 grudnia amerykański C-17 Globemaster dokonał przelotu przez USA na nowym paliwie lotniczym, mieszance stosowanego od prawie 30 lat JP-8 i uzyskiwanej z węgla benzyny syntetycznej. Amerykańskie siły zbrojne chcą w ten sposób zmniejszyć zależność od pochodnych ropy naftowej.

C-17 nad Nowym Jorkiem w drodze powrotnej do bazy McChord. Eksperymentalny prze

Nietypowo zatankowany C-17 wystartował o zmierzchu z bazy lotniczej McChord w stanie Waszyngton (na zachodnim wybrzeżu przy granicy z Kanadą) i wczesnym popołudniem wylądował w bazie McGuire w stanie Nowy Jork na wybrzeżu wschodnim, witany przez wysokich rangą przedstawicieli lotnictwa wojskowego, cywilnego, przemysłu i polityki.

Lot był częścią procesu certyfikacji nowego paliwa dla samolotów C-17 (była to już druga próba, pierwszą podjęto we wrześniu). Jeszcze wcześniej, w sierpniu US Air Force dopuścił oficjalnie stosowanie mieszanki w B-52. Celem jest ukończenie procesu certyfikacji wszystkich samolotów wojsk lotniczych w ciągu najbliższych 5 lat.

Jest to o tyle istotne, że paliwo JP-8 jest również stosowane w wojskach lądowych do napędu czołgów i innych pojazdów, generatorów, różnego rodzaju kuchni, pieców itp. Nieco zmodyfikowane paliwo, oznaczone jako JP-5, wykorzystuje US Navy. Certyfikacja nowej mieszanki przez lotnictwo może więc przyspieszyć przejście całych sił zbrojnych na wykorzystywanie nowego paliwa.

Jest to o tyle istotne, że kilka miesięcy temu prezydent George Bush poinformował o rozpoczęciu prac nad zmniejszeniem zależności amerykańskiej gospodarki od ropy naftowej. Stosowanie paliwa-mieszanki JP-8, opartej na nafcie i benzynie syntetycznej uzyskiwanej z węgla, jest elementem tego planu.

Paliwo syntetyczne zostało opracowane w Niemczech w latach 1920. przez chemików Franza Fishera i Hansa Tropscha. Wynalazek pozwolił III Rzeszy prowadzić ostatnią wojnę światową, mimo niewystarczających dostaw ropy naftowej. Po wojnie syntetyczna benzyna nie była wykorzystywana z powodu wyższych kosztów jej uzyskania niż w przypadku nafty. Jednak rosnące ceny ropy naftowej, postęp techniczny i uwarunkowania polityczne powoli zmieniają tę sytuację.

Możliwość wykorzystania węgla kamiennego do masowej produkcji benzyny syntetycznej jest również brana pod uwagę w strategiach rozwoju polskiego sektora

energetycznego.



C-17 nad Nowym Jorkiem w drodze powrotnej do bazy McChord. Eksperymentalny przelot na mieszance nafty lotniczej i benzyny syntetycznej może być początkiem końca ery JP-8, paliwa, które zostało wprowadzone w 1978 (oznaczenie NATO: F-34), a które całkowicie wyparło JP-4 w US Air Force w 1996 / Zdjęcie: USAF

Nietypowo zatankowany C-17 wystartował o zmierzchu z bazy lotniczej McChord w stanie Waszyngton (na zachodnim wybrzeżu przy granicy z Kanadą) i wczesnym popołudniem wylądował w bazie McGuire w stanie Nowy Jork na wybrzeżu wschodnim, witany przez wysokich rangą przedstawicieli lotnictwa wojskowego, cywilnego, przemysłu i polityki.

Lot był częścią procesu certyfikacji nowego paliwa dla samolotów C-17 (była to już druga próba, pierwszą podjęto we wrześniu). Jeszcze wcześniej, w sierpniu US Air Force dopuścił oficjalnie stosowanie mieszanki w B-52. Celem jest ukończenie procesu certyfikacji wszystkich samolotów wojsk lotniczych w ciągu najbliższych 5 lat.

Jest to o tyle istotne, że paliwo JP-8 jest również stosowane w wojskach lądowych do napędu czołgów i innych pojazdów, generatorów, różnego rodzaju kuchni, pieców itp. Nieco zmodyfikowane paliwo, oznaczone jako JP-5, wykorzystuje US Navy. Certyfikacja nowej mieszanki przez lotnictwo może więc przyspieszyć przejście całych sił zbrojnych na wykorzystywanie nowego paliwa.

Jest to o tyle istotne, że kilka miesięcy temu prezydent George Bush poinformował o rozpoczęciu prac nad zmniejszeniem zależności amerykańskiej gospodarki od ropy naftowej. Stosowanie paliwa-mieszanki JP-8, opartej na nafcie i benzynie syntetycznej uzyskiwanej z węgla, jest elementem tego planu.

Paliwo syntetyczne zostało opracowane w Niemczech w latach 1920. przez chemików Franza Fishera i Hansa Tropscha. Wynalazek pozwolił III Rzeszy prowadzić ostatnią wojnę światową, mimo niewystarczających dostaw ropy naftowej. Po wojnie syntetyczna benzyna nie była wykorzystywana z powodu wyższych kosztów jej uzyskania niż w przypadku nafty. Jednak rosnące ceny ropy naftowej, postęp

techniczny i uwarunkowania polityczne powoli zmieniają tę sytuację.

Możliwość wykorzystania węgla kamiennego do masowej produkcji benzyny syntetycznej jest również brana pod uwagę w strategiach rozwoju polskiego sektora energetycznego.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o