

FORTUM WYPRACOWUJE WNIOSKI Z PRZELOTU ELEKTRYCZNYM SAMOLOTEM PO POLSCE

Stacje ładowania samolotów elektrycznych powinny być rozmieszczone najrzadziej co 100 km, a maszyną taką najlepiej latać wczesnym rankiem lub przed zachodem słońca - to pierwsze wnioski z przelotu samolotem elektrycznym po Polsce, zorganizowanego przez Fortum.

Przełot ultralekkiego Pipistrela Alpha Electro - pierwszego na świecie seryjnie produkowanego samolotu elektrycznego - koncern energetyczny przeprowadził w czerwcu br. W ciągu sześciu dni samolot przeleciał szlakiem lokalizacji zakładów firmy w Polsce - z Wrocławia do Gdańska, odwiedzając po drodze Górny Śląsk, Częstochowę, Warszawę i Płock.

Licząca 780 km trasa była podzielona na 11 odcinków. Jak przekazał w poniedziałek rzecznik Fortum Jacek Ławrecki, analiza danych i doświadczeń z przelotu potrwa jeszcze kilka miesięcy, jednak już teraz firma może podzielić się pierwszymi spostrzeżeniami.

„Na podstawie zasięgu samolotu w realnych warunkach stwierdziliśmy, że sieć punktów ładowania samolotów powinna być zaplanowana tak, aby odległość między nimi nie przekraczała 100 km. Natomiast rozmieszczenie ładowarek co 70-80 km dałoby pilotom pełną wygodę i umożliwiło planowanie lotu z komfortowym zapasem energii” - wskazał Ławrecki.

Krzysztof Będkowski z firmy Pipistrel, produkującej samolot elektryczny dodał, że planowanie lotu tą maszyną wymaga zwrócenia większej uwagi na warunki pogodowe, niż przy samolotach tłokowych. Chodzi o wiatr, w przypadku prędkości 40 km/h mogący w zależności od kierunku wydłużyć zasięg dwukrotnie lub skrócić go o połowę. Znaczne ilości energii pochłania też wznoszenie - najlepszą wysokością lotu okazuje się ok. 300 m na terenie.

Do ładowania baterii samolotu wykorzystywano przenośną ładowarkę o mocy 20 kilowatów, która umożliwiała pełne naładowanie w czasie ok. 75 minut. Było to jednak możliwe tylko przy sprawnej instalacji elektrycznej na lotnisku zapewniającej ładowanie z natężeniem 32 amperów. Na niektórych lotniskach trzeba było obniżyć natężenie do 16, a czasem do 10 amperów, co jednak wydłużało czas ładowania ponaddwukrotnie.

Większość lotów odbywała załoga dwuosobowa, jednak zużycie energii było mniejsze przy jednoosobowym obciążeniu samolotu. Zasięg wydłużał się wczesnym rankiem lub tuż przed zachodem słońca, co wyjaśnia brak o tej porze tzw. termiki, czyli pionowych ruchów powietrza. Są one wykorzystywane w szybownictwie, jednak niekorzystne dla samolotów, które aby zachować kierunek i wysokość lotu, korzystają z mocy silników.

W podsumowaniu przelotu na warszawskim lotnisku Babice uczestniczył w połowie czerwca wiceminister środowiska, wiceprzewodniczący rządowego Komitetu Sterującego Programu Elektromobilności Michał Kurtyka. Cytowany przez koncern wiceminister ocenił, że rozwój energetyki i

czystsze powietrze to najważniejsze z korzyści, jakie da Polsce i Europie rozwój elektromobilności.

„W tym kontekście na kwestie elektryfikacji transportu samolotowego musimy patrzeć z ogromną nadzieją. Rozwój elektromobilności może mieć kluczowe znaczenie dla wzrostu innowacyjności i konkurencyjności polskiej gospodarki. Polski rząd stawia sobie w tym zakresie ambitne cele, które chcemy realizować we współpracy z przedsiębiorcami, instytucjami oraz stroną społeczną” - mówił w Babilonach Kurtyka.

Według informacji koncernu, Pipistrel Alpha Electro jest pierwszym na świecie seryjnie produkowanym samolotem ultralekkim o napędzie elektrycznym. Dwuosobowa maszyna wyposażona jest w silnik elektryczny 60 kW. Prędkość przelotowa samolotu wynosi 157 km na godz. Bateria o pojemności 21 kWh jest w stanie zapewnić maszynie energię na 55-minutowy lot, z półgodzinną rezerwą.

Dzięki zerowej emisji CO₂ i niskiemu poziomowi hałasu loty takiego samolotu mogą być prowadzone w okolicach dużych aglomeracji miejskich, bez problemów spełniając normy emisji spalin i hałasu. Organizując przelot w Polsce Fortum deklaruje wolę zebrania doświadczeń i wiedzy na temat ładowania akumulatorów pracujących w takich maszynach, by w przyszłości wykorzystać te informacje w rozwoju i budowie infrastruktury lotniczej do ładowania samolotów.

Fortum należy do pionierów rozwoju sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych - w krajach nordyckich ma ponad 3 tys. ładowarek. Za przyszłościowy uważany jest też segment małych samolotów elektrycznych. Ponadto koncerny lotnicze prowadzą zaawansowane badania nad stworzeniem pierwszego elektrycznego samolotu pasażerskiego, mogącego pomieścić ponad 150 osób. Szacuje się, że pierwsze tego typu maszyny mogą pojawić się na niebie w ciągu najbliższych 10 lat.

Koncern energetyczny Fortum zatrudnia ok. 8 tys. osób w krajach nordyckich, bałtyckich oraz Rosji, Polsce i Indiach. W ub. roku jego łączne przychody wyniosły 5,2 mld euro. Akcje Fortum są notowane na giełdzie Nasdaq w Helsinkach.(PAP)