

Paliwo Wartera dla FFPLUM

#Lotnictwo cywilne #Przemysł lotniczy #Sporty lotnicze 2 lutego 2026

Warter Aviation będzie współpracował z Fédération Française de Planeur Ultra léger Motorisé (FFPLUM, Francuską Federacją Lotnictwa Ultralekkiego). Organizacja ta zrzesza około 16 500 pilotów dysponujących około 11 500 samolotami i wiatrakowcami. W 2026 polski producent paliw poza normalną sprzedażą dostarczy, w ramach umowy o współpracy, także 2500 l paliwa na treningi dla francuskich zespołów przed międzynarodowymi zawodami.



/ Ilustracja: Warter Aviation

FFPLUM powstała w 1982, a pierwsze zawody o Grand Prix de France zorganizowano już w 1983. Dziś, jak możemy przeczytać na stronach Federacji, mikrolotnictwo to nie tylko klasa samolotów zdefiniowana przez limity regulacyjne, ale także możliwość latania bez zbędnych ograniczeń. To samolot w cenie samochodu i możliwość podróżowania bez ograniczeń.

Po zdobyciu tytułów mistrza świata w 2025 francuskie drużyny ULM podchodzą do sezonu 2026 z nowymi ambicjami. Stąd decyzja Warter Aviation o zaangażowaniu się w proces przygotowań i szkoleń tych drużyn.

Lotnictwo ultralekkie to szybko rosnący segment lotnictwa. Według uśrednionych danych we Francji lata około 11 500 takich samolotów (około 40% wszystkich statków powietrznych z silnikami tłokowymi), w Niemczech 6800 (około 33% wszystkich statków powietrznych z silnikami tłokowymi), natomiast w Polsce 4700 (około 60% wszystkich statków powietrznych napędzanych takimi silnikami).

W większości samoloty ultralekkie używane w Europie napędzane są przede wszystkim silnikami tłokowymi. Najpopularniejszym jest austriacki Rotax (około 80% samolotów dostępnych w Europie) serii 912 i 914 (4-suwowe, bokser, chłodzone cieczą i powietrzem). Dużo mniejszy udział mają Jabiru z Australii i ULPower z Belgii.

Są one przystosowane do spalania zarówno benzyny lotniczej AVGAS 100 LL, benzyn bezołowiowych 91 UL i tradycyjnych paliw samochodowych 95 i 98. Coraz większą popularnością cieszy się także produkowana przez Warter Fuels bezetanolowa i bezołowiowa benzyna lotnicza AKI93.

Liczba 93 w nazwie benzyny AKI oznacza minimalny indeks oktanowy, liczony jako średnia z liczby oktanowej badawczej i motorowej wzorowany na amerykańskim systemie oceny spalania stukowego, umożliwiający porównanie między benzynami samochodowymi i lotniczymi, ponieważ cyfra jaka pojawia się w nazwie benzyn samochodowych pochodzi od innej liczby oktanowej (LOB), niż cyfra używana w nazwach benzyn lotniczych (LOM). Zaangażowanie obu liczb w postaci indeksu oktanowego pozwala porównać moc benzyn samochodowych do benzyn lotniczych. Wymaganie utrzymania minimalnego indeksu na poziomie AKI93 gwarantuje, że benzyna ta jest odpowiednikiem benzyny Super Plus 98, ale pozbawionym etanolu (minimalne wartości wymagane - $LOB=98+LOM=88$) $/2=93$). Dlatego w rzeczywistości benzyna AKI93 ma indeks oktanowy powyżej 94, przewyższając tradycyjną benzynę 98.

Benzyna lotnicza AKI 93 jest alternatywą dla benzyn silnikowych, to lepsze i bezpieczniejsze rozwiązanie zarówno dla sprawności silników, jak i bezpieczeństwa lotów. Wszyscy piloci powinni pamiętać, że choć benzyny samochodowe są dopuszczone do stosowania w samolotach ultralekkich, to mogą powodować szereg problemów związanych z charakterystyką etanolu używanego w benzynie.