

Trzeci prototyp D-Jeta

#Lotnictwo cywilne 16 kwietnia 2008

Wczoraj odbył się pierwszy lot trzeciego prototypu bardzo lekkiego odrzutowca (VLJ) Diamond Aircraft D-Jet. Egzemplarz zostanie wyposażony w mocniejszy silnik Williams International FJ33-4A-19.

Większość samolotów typu VLJ (np. Cessna Citation Mustang, Eclipse 500) jest wyposaż

D-Jet o nr 003, wystartował z lotniska fabrycznego w Londynie, stanie Ontario. Samolot, podobnie jak drugi prototyp, będzie służył do badania ogólnych charakterystyk lotu i zachowania podstawowych systemów pokładowych. W późniejszym okresie będą z jego udziałem przeprowadzone szczegółowe testy awioniki (Garmin G1000), autopilota, systemu paliwowego i antyoblodzeniowego.

Będzie to również pierwszy D-Jet, w którym - już za parę miesięcy - zostanie zamontowany nowy, mocniejszy silnik Williams FJ33-4A-19 o ciągu 8,5 kN, zamiast obecnie wykorzystywanego modelu -14, o ciągu 7 kN. Pozwoli to na nieznaczne zwiększenie maksymalnej prędkości przelotowej samolotu (obecnie 583 km/h) i polepszy jego własności pilotażowe.



Większość samolotów typu VLJ (np. Cessna Citation Mustang, Eclipse 500) jest wyposażona w dwa silniki Pratt & Whitney Canada, rodziny PW600 o ciągu 4-6 kN każdy. Zapewnia im to większą, maksymalną prędkość przelotową 630-700 km/h, powoduje jednak zwiększenie ceny. D-Jet będzie kosztował prawdopodobnie poniżej 1,5 mln USD (planowana cena w 2006 to 1,38 mln), wszystkie konstrukcje dwusilnikowe będą przynajmniej o kilkaset tys. USD droższe / Zdjęcie: Diamond Aircraft

D-Jet o nr 003, wystartował z lotniska fabrycznego w Londynie, stanie Ontario. Samolot, podobnie jak drugi prototyp, będzie służył do badania ogólnych charakterystyk lotu i zachowania podstawowych systemów pokładowych. W późniejszym okresie będą z jego udziałem przeprowadzone szczegółowe testy awioniki (Garmin G1000), autopilota, systemu paliwowego i antyoblodzeniowego.

Będzie to również pierwszy D-Jet, w którym - już za parę miesięcy - zostanie zamontowany nowy, mocniejszy silnik Williams FJ33-4A-19 o ciągu 8,5 kN, zamiast

obecnie wykorzystywanego modelu -14, o ciągu 7 kN. Pozwoli to na nieznaczne zwiększenie maksymalnej prędkości przelotowej samolotu (obecnie 583 km/h) i polepszy jego własności pilotażowe.

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