

# Oblot mocniejszego D-Jeta

#Lotnictwo cywilne 6 października 2008

**Wczoraj w zakładach Diamond Aircraft w kanadyjskim London, odbył się pierwszy lot D-Jeta z silnikiem Williams FJ33-5A. Mocniejszy silnik zapewni lepsze osiągi, jednak kosztem nieco wyższej ceny i opóźnienia całego programu.**

Prototyp nr 003 w czasie lotu z nowym silnikiem. Dodatkowe 1,5kN ciągu powinno bez p

D-Jet, należący do klasy bardzo lekkich odrzutowców (VLJ), miał trafić do pierwszych odbiorców jeszcze w 2008. Nie trafi. Pierwotnie zakładano bowiem, że będzie napędzany silnikiem Williams FJ33-4A-14, o ciągu 7kN. Wybór tej jednostki był podyktowany względami finansowymi. Mimo, że zapewnia ona jedynie 583 km/h prędkości maksymalnej, redukuje cenę jednostkową do ok. 1,5 mln USD, a więc o kilkaset tys. mniej, niż samoloty tej klasy, napędzane dwoma silnikami, w reguły o łącznym ciągu 8-12 kN.

Nowy silnik Williams FJ33-5A sprawdzany przez mechaników tuż przed pierwszym lotem

Jednak kiedy Williams prowadził na rynek mocniejszą wersję silnika (model -19, obecnie oznaczany FJ33-5A), o ciągu 8,5 kN, władze austriackiego Diamond Aircraft zdecydowały się na wykorzystanie go w seryjnych samolotach. Stwierdzono, że stosunkowo niska cena może jednak nie zrekompensować gorszych osiągnięć. Np. prędkość maksymalna większości samolotów VLJ jest o 50-130 km/h większa. Z tego powodu już w marcu zdecydowano, by przebudować ostatni ze stworzonych prototypów D-Jeta (zobacz: [Trzeci prototyp D-Jeta](#)). Razem z wymianą silnika, wprowadzono na nim kilka modyfikacji kadłuba, zmniejszających opór aerodynamiczny.

Wczorajszy lot trwał 1,5 h. W kabinie zasiedli szef pilotów testowych, Daniel Ribero i inżynier pokładowy, Gerard Struthers. Lot przebiegał bez zakłóceń. Certyfikacja maszyny i rozpoczęcie sprzedaży oczekiwane jest jeszcze w 2009.



*Prototyp nr 003 w czasie lotu z nowym silnikiem. Dodatkowe 1,5kN ciągu powinno bez problemu pozwolić na przekroczenie granicy 600 km/h. W trakcie oblotu nie badano jednak jeszcze, jak szybko może poruszać się wzmocniony D-Jet*

D-Jet, należący do klasy bardzo lekkich odrzutowców (VLJ), miał trafić do pierwszych odbiorców jeszcze w 2008. Nie trafił. Pierwotnie zakładano bowiem, że będzie napędzany silnikiem Williams FJ33-4A-14, o ciągu 7kN. Wybór tej jednostki był podyktowany względami finansowymi. Mimo, że zapewnia ona jedynie 583 km/h prędkości maksymalnej, redukuje cenę jednostkową do ok. 1,5 mln USD, a więc o kilkaset tys. mniej, niż samoloty tej klasy, napędzane dwoma silnikami, w reguły o łącznym ciągu 8-12 kN.



*Nowy silnik Williams FJ33-5A sprawdzany przez mechaników tuż przed pierwszym lotem / Zdjęcia: Diamond Aircraft*

Jednak kiedy Williams prowadził na rynek mocniejszą wersję silnika (model -19, obecnie oznaczany FJ33-5A), władze austriackiego Diamond Aircraft zdecydowały się na wykorzystanie go w seryjnych samolotach. Stwierdzono, że stosunkowo niska cena może jednak nie zrekompensować gorszych osiągnięć. Np. prędkość maksymalna większości samolotów VLJ jest o 50-130 km/h większa. Z tego powodu już w marcu zdecydowano, by przebudować ostatni ze stworzonych prototypów D-Jeta (zobacz: [Trzeci prototyp D-Jeta](#)). Razem z wymianą silnika,

wprowadzono na nim kilka modyfikacji kadłuba, zmniejszających opór aerodynamiczny.

Wczorajszy lot trwał 1,5 h. W kabinie zasiedli szef pilotów testowych, Daniel Ribero i inżynier pokładowy, Gerard Struthers. Lot przebiegał bez zakłóceń. Certyfikacja maszyny i rozpoczęcie sprzedaży oczekiwane jest jeszcze w 2009.

Powiązane wiadomości

[Oblot mocniejszego D-Jeta \(2008-10-06\)](#)

[Trzeci prototyp D-Jeta \(2008-04-16\)](#)

---

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