

# Lepsze informacje Diamonda

#Lotnictwo cywilne 15 grudnia 2008

**Peter Maurer, prezes Diamond Aircraft w liście do użytkowników DA42 zapewnił, że pojawił się przełom w rozmowach z producentem silników do tych samolotów. Pozwoli to złagodzić nieco skutki upadłości Thielert AG.**

Czteropersonowy DA42 zapewnia pokonanie standardowo 1700 km. Wyposażony w silniki

DA42, samolot napędzany turbodieslami o pojemności 1.7 i 2.0, stał się od momentu rozpoczęcia sprzedaży w 2004, rynkowym przebojem, opanowując 80% rynku dwusilnikowych maszyn tłokowych. Niestety, tegoroczne, majowe bankructwo niemieckiego dostawcy jednostek napędowych (zobacz: [Thielert bez Thielerta](#)), doprowadziło do zastopowania dostaw nowych silników i części zamiennych. To z kolei spowodowało wstrzymanie produkcji DA42 oraz uziemienie rosnącej liczby samolotów, których piloci nie mogą korzystać z gwarancyjnych napraw i przeglądów.

Zarządzająca masą upadłościową spółka Kuebler nie respektuje gwarancji, żądała również wielokrotnie wyższych od normalnych cen za zapasowe podzespoły. Dla przykładu, konieczną co 300 h lotu inspekcję przekładni zębatych wyceniono na 7800 USD, a ich wymianę na 16 tys. Przy takich cenach, koszt serwisowania na godzinę lotu wyniósłby ok. 100 USD, a więc 8 razy więcej, niż w przypadku benzynowych Lycomingów. Oszczędności na paliwie nie miałyby w takim przypadku większego znaczenia...

Peter Maurer, prezes austriackiego producenta, w liście do użytkowników DA42 zapewnił, że ta sytuacja powoli się zmienia. Udało mu się przekonać przedstawicieli Kueblera, że bez bieżącej produkcji, wartość przedsiębiorstwa będzie niewielka i trudno będzie odzyskać pieniądze ze sprzedaży Thielerta.

Obie strony doszły do porozumienia w sprawie o wiele niższych cen za części i przeglądy do DA42, wyposażonych w silniki Centurion 2.0 (produkowane od 2007). Nowe stawki spowodują średnio zwiększenie ceny godziny lotu o niecałe 10 USD, co zwiększy całkowity koszt - łącznie z paliwem - do 300 USD/h, czyli zaledwie o 6%, w stosunku do stawek sprzed ogłoszenia bankructwa Thielerta. Co więcej, prezes Maurer zapowiedział nawet podjęcie ograniczonej produkcji DA42 z silnikami o pojemności 2 l, dla *szczególnych* klientów.

O wiele gorzej wygląda sytuacja właścicieli samolotów z Centurionami 1.7. W związku z zaprzestaniem bieżącej produkcji tych silników w ubiegłym roku, przywrócenie wytwarzania podzespołów jest nieopłacalne dla syndyka. Diamond proponuje dla ich właścicieli, by w przypadku poważnej awarii, zdecydowali się na zastąpienie ich

nowymi jednostkami napędowymi, które będą już wkrótce proponowane DA42, po wznowieniu ich produkcji.

W grę wchodzi benzynowy Lycoming L360 i turbodiesel Austro AE300. Pierwszy czeka na certyfikat, dopuszczający do lotu w DA42, drugi - budowany przez spółkę-córkę Diamonda - musi oprócz certyfikatu, zakończyć jeszcze cykl prób fabrycznych, przed rozpoczęciem produkcji seryjnej.

Niestety, w obu przypadkach, cena nowych DA42 będzie wyższa od samolotów wyposażonych w Centuriony. Dla Diamonda z silnikami Lycominga szacowany koszt maszyny standardowej to 599 500 USD, a z silnikami Austro - 488 000 Euro, czyli równowartość 620 tys. USD.



*Czteroosobowy DA42 zapewnia pokonanie standardowo 1700 km. Wyposażony w silniki Centurion 1.7, był zdolny spalić zaledwie 21 l nafty lotniczej na 1h lotu, co czyni podróż tym samolotem tańszym od samochodu osobowego. Niestety, po bankructwie Thielerta, koszty serwisowania są astronomiczne / Zdjęcie: Diamond Aircraft*

DA42, samolot napędzany turbodieslami o pojemności 1.7 i 2.0, stał się od momentu rozpoczęcia sprzedaży w 2004, rynkowym przebojem, opanowując 80% rynku dwusilnikowych maszyn tłokowych. Niestety, tegoroczne, majowe bankructwo niemieckiego dostawcy jednostek napędowych (zobacz: [Thielert bez Thielerta](#)), doprowadziło do zastopowania dostaw nowych silników i części zamiennych. To z kolei spowodowało wstrzymanie produkcji DA42 oraz uziemienie rosnącej liczby samolotów, których piloci nie mogą korzystać z gwarancyjnych napraw i przeglądów.

Zarządzająca masą upadłościową spółka Kuebler nie respektuje gwarancji, żądała również wielokrotnie wyższych od normalnych cen za zapasowe podzespoły. Dla przykładu, konieczną co 300 h lotu inspekcję przekładni zębatych wyceniono na 7800 USD, a ich wymianę na 16 tys. Przy takich cenach, koszt serwisowania na godzinę lotu wyniósłby ok. 100 USD, a więc 8 razy więcej, niż w przypadku benzynowych Lycomingów. Oszczędności na paliwie nie miałyby w takim przypadku większego znaczenia...

Peter Maurer, prezes austriackiego producenta, w liście do użytkowników DA42 zapewnił, że ta sytuacja powoli się zmienia. Udało mu się przekonać przedstawicieli Kueblera, że bez bieżącej produkcji, wartość przedsiębiorstwa będzie niewielka i trudno będzie odzyskać pieniądze ze sprzedaży Thielerta.

Obie strony doszły do porozumienia w sprawie o wiele niższych cen za części i przeglądy do DA42, wyposażonych w silniki Centurion 2.0 (produkowane od 2007). Nowe stawki spowodują średnio zwiększenie ceny godziny lotu o niecałe 10 USD, co zwiększy całkowity koszt - łącznie z paliwem - do 300 USD/h, czyli zaledwie o 6%, w stosunku do stawek sprzed ogłoszenia bankructwa Thielerta. Co więcej, prezes Maurer zapowiedział nawet podjęcie ograniczonej produkcji DA42 z silnikami o pojemności 2 l, dla *szczególnych* klientów.

O wiele gorzej wygląda sytuacja właścicieli samolotów z Centurionami 1.7. W związku z zaprzestaniem bieżącej produkcji tych silników w ubiegłym roku, przywrócenie wytwarzania podzespołów jest nieopłacalne dla syndyka. Diamond proponuje dla ich właścicieli, by w przypadku poważnej awarii, zdecydowali się na zastąpienie ich nowymi jednostkami napędowymi, które będą już wkrótce proponowane DA42, po wznowieniu ich produkcji.

W grę wchodzi benzynowy Lycoming L360 i turbodiesel Austro AE300. Pierwszy czeka na certyfikat, dopuszczający do lotu w DA42, drugi - budowany przez spółkę-córkę Diamonda - musi oprócz certyfikatu, zakończyć jeszcze cykl prób fabrycznych, przed rozpoczęciem produkcji seryjnej.

Niestety, w obu przypadkach, cena nowych DA42 będzie wyższa od samolotów wyposażonych w Centuriony. Dla Diamonda z silnikami Lycominga szacowany koszt maszyny standardowej to 599 500 USD, a z silnikami Austro - 488 000 Euro, czyli równowartość 620 tys. USD.

Powiązane wiadomości

[Lepsze informacje Diamonda \(2008-12-15\)](#)

[Thielert bez Thielerta \(2008-04-25\)](#)

[Cessna 172 z turbodieslem 2.0 \(2008-01-15\)](#)

[Kolejny certyfikat dla DA42 \(2008-03-27\)](#)