

Diesle wracają na rynek

#Lotnictwo cywilne 29 stycznia 2009

Austriacka Austro Engine GmbH, spółka-córka Diamond Aircraft, uzyskała certyfikat dla nowego silnika lotniczego, turbodiesla E4. Pozwoli to w niedalekiej już przyszłości na wznowienie produkcji dwusilnikowych, niezwykle popularnych DA42.

DA42 oferował zasięg do 1700 km, prędkość maksymalna ponad 350 km/h i przelotową

4-osobowy DA42 jest sprzedawany w Europie od 2005, a w Stanach Zjednoczonych od 2006. Diamond od razu zdominował rynek dwusilnikowych, lekkich samolotów śmigłowych, dostarczając klientom w 2007 średnio 12-15 egz. miesięcznie. Producent zawdzięcza ten sukces nie tylko nowoczesnemu, kompozytowemu płatowcowi, o dużej doskonałości aerodynamicznej (austriackie przedsiębiorstwo ma ogromne doświadczenie w produkcji kompozytowych szybowców i motoszybowców), ale przede wszystkim - zastosowaniu oszczędnych silników diesla.

Dostawcami jednostek przebudowanych z samochodowych silników Mercedesa, o pojemności 1,7, a potem 2,0 l, był niemiecki Thielert. Od prawie 2 lat władze Diamonda rozpoczęły jednak prace nad własną jednostką napędową. Na szczęście. Okazało się bowiem, że Thielert - w wyniku niegospodarności i nieprawidłowości finansowych - zbankrutował, a syndyk nie jest w stanie zapewnić nawet pełnego pokrycia części zamiennych dla kilkuset użytkowanych samolotów, co praktycznie uziemiło większość maszyn tego typu (zobacz np.: [Lepsze informacje Diamonda](#)).

Diamond został zmuszony przystosować swoje DA42 do zabudowania tradycyjnych, tłokowych silników Lycominga L360 (obecnie trwa ich certyfikacja na DA42) oraz przyspieszyć prace nad własnym turbodieslem.

Nowy silnik AE300 jest lżejszy i mocniejszy, niż jednostki Thielerta. Diamond nie opublik

Kilka dni temu E4 (występujący jednocześnie pod nazwą handlową Austro AE300), otrzymał certyfikat europejskich władz lotniczych EASA. Silnik został dopuszczony do wykorzystywania w lekkich samolotach turystyczno-sportowych.

Prace nad jednostką trwały 42 miesiące i pochłonięły 48 mln Euro. Ostatecznie udało się uzyskać konstrukcję o lepszych parametrach, niż Centurion 2.0 Thielerta. Mimo, że oba silniki oparte są na tym samym silniku Mercedesa, Austro zastosowała inne urządzenia dodatkowe, zmieniając przy tym konstrukcję układu przeniesienia napędu, doładowania i chłodzenia. Dzięki temu zmniejszono masę zestawu do 185 kg, zwiększając jednocześnie krótkotrwałą moc maksymalną do 166 KM i stałą do 152 KM,

w porównaniu do 135 KM jednostek Thielerta.

Przedstawiciele Diamonda ujawnili, że wznowili prace nad płatowcami DA42, które pozostały w fabryce, w momencie przetrwania dostaw Centurionów. Jest ich obecnie 27 egz., w różnym stopniu ukończenia. Otrzymują one nowe silniki. Proces uzyskania certyfikatu dla nowej konstrukcji jest już bardzo zaawansowany.

Jednocześnie producent opracowuje niezbędną dokumentację techniczną, dla wymiany jednostek napędowych Thielerta na Austro.



DA42 oferował zasięg do 1700 km, prędkość maksymalna ponad 350 km/h i przelotową 310 km/h. Przy prędkości ekonomicznej 280 km/h zużycie paliwa wynosi nieco ponad 33 l/h lotu, co w przeliczeniu na odległość, daje nieco ponad 10 l/100 km, czyli prawie dwa razy mniej, niż analogiczne konstrukcje tłokowe. Co więcej, w Centurionie można stosować naftę lotniczą, tańszą od benzyny i oleju napędowego. Słabością niemieckich silników były natomiast stosunkowo wysokie koszty serwisowania

4-osobowy DA42 jest sprzedawany w Europie od 2005, a w Stanach Zjednoczonych od 2006. Diamond od razu zdominował rynek dwusilnikowych, lekkich samolotów śmigłowych, dostarczając klientom w 2007 średnio 12-15 egz. miesięcznie. Producent zawdzięcza ten sukces nie tylko nowoczesnemu, kompozytowemu płatowcowi, o dużej doskonałości aerodynamicznej (austriackie przedsiębiorstwo ma ogromne doświadczenie w produkcji kompozytowych szybowców i motoszybowców), ale przede wszystkim - zastosowaniu oszczędnych silników diesla.

Dostawcami jednostek przebudowanych z samochodowych silników Mercedesa, o pojemności 1,7, a potem 2,0 l, był niemiecki Thielert. Od prawie 2 lat władze Diamonda rozpoczęły jednak prace nad własną jednostką napędową. Na szczęście. Okazało się bowiem, że Thielert - w wyniku niegospodarności i nieprawidłowości finansowych - zbankrutował, a syndyk nie jest w stanie zapewnić nawet pełnego pokrycia części zamiennych dla kilkuset użytkowanych samolotów, co praktycznie uziemiło większość maszyn tego typu (zobacz np.: [Lepsze informacje Diamonda](#)).

Diamond został zmuszony przystosować swoje DA42 do zabudowania tradycyjnych, tłokowych silników Lycominga L360 (obecnie trwa ich certyfikacja na DA42) oraz przyspieszyć prace nad własnym turbodieslem.



Nowy silnik AE300 jest lżejszy i mocniejszy, niż jednostki Thielerta. Diamond nie opublikował jednak danych o zużyciu paliwa czy warunkach serwisowania. Wiadomo jedynie, że w sprzyjających okolicznościach, nowy DA42 z silnikiem diesla opuści zakład produkcyjny już za kilka miesięcy / Zdjęcia: Diamond Aircraft

Kilka dni temu E4 (występujący jednocześnie pod nazwą handlową Austro AE300), otrzymał certyfikat europejskich władz lotniczych EASA. Silnik został dopuszczony do wykorzystywania w lekkich samolotach turystyczno-sportowych.

Prace nad jednostką trwały 42 miesiące i pochłonięły 48 mln Euro. Ostatecznie udało się uzyskać konstrukcję o lepszych parametrach, niż Centurion 2.0 Thielerta. Mimo, że oba silniki oparte są na tym samym silniku Mercedesa, Austro zastosowała inne urządzenia dodatkowe, zmieniając przy tym konstrukcje układu przeniesienia napędu, doładowania i chłodzenia. Dzięki temu zmniejszono masę zestawu do 185 kg, zwiększając jednocześnie krótkotrwałą moc maksymalną do 166 KM i stałą do 152 KM, w porównaniu do 135 KM jednostek Thielerta.

Przedstawiciele Diamonda ujawnili, że wznowili prace nad płatowcami DA42, które pozostały w fabryce, w momencie przetrwania dostaw Centurionów. Jest ich obecnie 27 egz., w różnym stopniu ukompletowania. Otrzymują one nowe silniki. Proces uzyskania certyfikatu dla nowej konstrukcji jest już bardzo zaawansowany.

Jednocześnie producent opracowuje niezbędną dokumentację techniczną, dla wymiany jednostek napędowych Thielerta na Austro.

Powiązane wiadomości

[Diesle wracają na rynek \(2009-01-29\)](#)

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

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

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

