

# Diamond DA42 NG został certyfikowany!

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 16 marca 2009

**Europejskie władze lotnicze EASA dopuściły do użytkowania samolot DA42 NG, napędzany silnikami E4 (Austro AE300) austriackiej Austro Engine GmbH, spółki zależnej Diamonda. Najbardziej popularne, dwusilnikowe diesle wracają na rynek.**

Certyfikat dla DA 42 NG pozwoli na niemal natychmiastowe wznowienie dostaw. W mon

Diamond Aircraft w czasach dobrej koniunktury sprzedawał miesięcznie 12-15 samolotów DA42, napędzanych silnikami Centurion, o pojemności 1.7, a potem 2.0 l, niemieckiego Thielert AG. Silniki, wywodzące się z samochodowych turbodiesli Mercedesa i Volkswagena, charakteryzowały się bardzo niskim zużyciem nafty lotniczej, najtańszego paliwa na rynku. Wszystko to powodowało, że podróż lotnicza z prędkością ponad 300 km/h (prędkość maksymalna to 356 km/h), kosztowała mniej, niż jazda samochodem osobowym (oczywiście uwzględniając wyłącznie koszty paliwa...).

Bankructwo Thielerta (zobacz: [Kto wykupi Thielerta?](#)), spowodowało jednak, że produkcja została wstrzymana, a właściciele, korzystający z silników Centurion 1.7, zostali praktycznie pozbawieni możliwości prowadzenia istotnych napraw (w przypadku Centurionów 2.0, syndyk zgodził się na zapewnienie im serwisowania).

Diamond w bardzo szybkim tempie, zaledwie 10 miesięcy, przystosował i certyfikował swój szandarowy produkt do benzynowych silników Lycominga (zobacz: [Duże zamówienie na Diamondy](#)), a obecnie, zaledwie kilka tygodni po tym wydarzeniu, uzyskał certyfikat dla maszyny z silnikami AE300.

Ta jednostka napędowa rozwijana była od 3,5 roku, a budżet przedsięwzięcia pochłoniął 48 mln Euro. Jak, się jednak okazało, opłaciło się. Pomijając fakt, że pozwoliło to na wznowienie produkcji, AE300 okazał się lepszy od Centurionów. Przy mniejszej masie (185 kg) i większej mocy (stała 152, krótkotrwała 166 KM), ma mniejsze zużycie paliwa. I co nawet ważniejsze, wydłużono w nim okres międzynaaprawczy, z 1000, do 2000 h, czyli przesunięto go do górnej granicy, charakterystycznej dla silników tłokowych.



*Certyfikat dla DA 42 NG pozwoli na niemal natychmiastowe wznowienie dostaw. W momencie przerwania produkcji Centurionów, w zakładach Diamonda znajdowało się ponad 20 płatowców w różnym stopniu ukończenia. Teraz jest ich prawie 40. Biorąc pod uwagę portfel zamówień, powinny one opuścić zakłady w szybkim tempie... / Zdjęcie: Diamond Aircraft*

Diamond Aircraft w czasach dobrej koniunktury sprzedawał miesięcznie 12-15 samolotów DA42, napędzanych silnikami Centurion, o pojemności 1.7, a potem 2.0 l, niemieckiego Thielert AG. Silniki, wywodzące się z samochodowych turbodiesli Mercedesa i Volkswagena, charakteryzowały się bardzo niskim zużyciem nafty lotniczej, najtańszego paliwa na rynku. Wszystko to powodowało, że podróż lotnicza z prędkością ponad 300 km/h (prędkość maksymalna to 356 km/h), kosztowała mniej, niż jazda samochodem osobowym (oczywiście uwzględniając wyłącznie koszty paliwa...).

Bankructwo Thielerta (zobacz: [Kto wykupi Thielerta?](#)), spowodowało jednak, że produkcja została wstrzymana, a właściciele, korzystający z silników Centurion 1.7, zostali praktycznie pozbawieni możliwości prowadzenia istotnych napraw (w przypadku Centurionów 2.0, syndyk zgodził się na zapewnienie im serwisowania).

Diamond w bardzo szybkim tempie, zaledwie 10 miesięcy, przystosował i certyfikował swój sztandarowy produkt do benzynowych silników Lycominga (zobacz: [Duże zamówienie na Diamondy](#)), a obecnie, zaledwie kilka tygodni po tym wydarzeniu, uzyskał certyfikat dla maszyny z silnikami AE300.

Ta jednostka napędowa rozwijana była od 3,5 roku, a budżet przedsięwzięcia pochłonął 48 mln Euro. Jak, się jednak okazało, opłaciło się. Pomijając fakt, że pozwoliło to na wznowienie produkcji, AE300 okazał się lepszy od Centurionów. Przy mniejszej masie (185 kg) i większej mocy (stała 152, krótkotrwała 166 KM), ma mniejsze zużycie paliwa. I co nawet ważniejsze, wydłużono w nim okres międzynaaprawczy, z 1000, do 2000 h, czyli przesunięto go do górnej granicy, charakterystycznej dla silników tłokowych.

Powiązane wiadomości

[Diamond DA42 NG został certyfikowany! \(2009-03-16\)](#)

[Kto wykupi Thielerta? \(2008-06-30\)](#)

[Thielert bez Thielerta \(2008-04-25\)](#)  
[Cessna 172 z turbodieslem 2.0 \(2008-01-15\)](#)  
[Kolejny certyfikat dla DA42 \(2008-03-27\)](#)  
[Duże zamówienie na Diamondy \(2009-03-10\)](#)  
[Kto wykupi Thielerta? \(2008-06-30\)](#)  
[Thielert bez Thielerta \(2008-04-25\)](#)  
[Lepsze informacje Diamonda \(2008-12-15\)](#)  
[Thielert bez Thielerta \(2008-04-25\)](#)

---

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