

Benzynowy DA42 z certyfikatem

#Lotnictwo cywilne 18 lipca 2009

Z Kanady nadeszła nowa, dobra wiadomość, dla wielbicieli dwusilnikowych Diamondów. Miejsowe władze lotnicze wydały certyfikat dla modelu DA42 L360, napędzanego silnikami benzynowymi Lycoming IO-360.

DA42 wraca do gry. Od kwietnia trwają dostawy tych samolotów w Europie. Wkrótce mo

Austriacka Diamond Aircraft od 2004 sprzedaje dwusilnikowe, 4-osobowe DA42. Samolot wykonany w dużej mierze z kompozytów i dysponujący sporą prędkością (ponad 350 km/h) oraz zasięgiem (ponad 1600 km), zaanektował 80% rynku dwusilnikowych samolotów tłokowych. Do 2008 wytwórnia dostarczyła odbiorcom ponad 500 egz.

Ta doskonała passa zakończyła się jednak w momencie bankructwa producenta silników, oszczędnych turbodiesli rodziny Centurion (1,7 oraz 2 l), wywodzących się z samochodowych konstrukcji Mercedesa i Volkswagena - niemieckiego Thielert AG. Zakłady Diamonda w Kanadzie przerwały produkcję DA42, czekając na pojawienie się nowych jednostek napędowych.

Ostatecznie zdecydowano się na dwie opcje: montaż rozwijanego przez spółkę-córkę Diamonda turbodiesla Austro Engine AE300 oraz sprawdzony, benzynowy silniki Lycominga rodziny IO-360.

Ostatecznie, już w marcu bieżącego roku, europejskie władze lotnicze wydały certyfikat dla DA42, napędzanego AE300 (zobacz: [Diesle wracają na rynek](#)). Miesiąc później tak skonfigurowany samolot trafił do pierwszego klienta - w Szwecji. Dostawy na rynek amerykański planowane są na połowę 2010.

Nieco szybciej mogą tam jednak trafić samoloty, wyposażone w silniki Lycominga. Zapewnia to kanadyjski certyfikat. Upadek Thielerta przyspieszył prace nad zastosowaniem w DA42 silnika benzynowego. Diamond przygotowywał się bowiem do poszerzenia swojej oferty już od dłuższego czasu. Tym bardziej, że prototyp samolotu była napędzany kilka lat temu właśnie takim silnikiem.

Kanadyjski certyfikat pozwala również na zastępowanie silników diesla w starych samolotach. Problem dotyczy szczególnie najstarszych maszyn, wyposażonych w 1,7-litorwe Centuriony, dla których obecnie brakuje części zamiennych.

Jakby tego było mało, wiele wskazuje na to, że do rynkowej gry wróci Thielert, występujący obecnie pod nazwą Centurion. Jego szef, Bruno M. Kubler, zarządzający

masą upadłościową przedsiębiorstwa Thielert, zapowiedział w kwietniu powtórne uruchomienie produkcji, w tym modeli Centurionów o pojemności 1,7 oraz 2.0 (zobacz: [Aero 2009: Był Thielert, jest Centurion](#)).



DA42 wraca do gry. Od kwietnia trwają dostawy tych samolotów w Europie. Wkrótce mogą zostać wznowione również na najbardziej chłonnym, amerykańskim rynku, za sprawą odmiany, wyposażonej w silnik benzynowy. Samolot tego typu ma kosztować 599 tys. USD. Wersja z turbodieslem, nieco ponad 600 tys. USD / Zdjęcie: Diamond Aircraft

Austriacka Diamond Aircraft od 2004 sprzedaje dwusilnikowe, 4-osobowe DA42. Samolot wykonany w dużej mierze z kompozytów i dysponujący sporą prędkością (ponad 350 km/h) oraz zasięgiem (ponad 1600 km), zaanektował 80% rynku dwusilnikowych samolotów tłokowych. Do 2008 wytwórnia dostarczyła odbiorcom ponad 500 egz.

Ta doskonała passa zakończyła się jednak w momencie bankructwa producenta silników, oszczędnych turbodiesli rodziny Centurion (1,7 oraz 2 l), wywodzących się z samochodowych konstrukcji Mercedesa i Volkswagena - niemieckiego Thielert AG. Zakłady Diamonda w Kanadzie przerwały produkcję DA42, czekając na pojawienie się nowych jednostek napędowych.

Ostatecznie zdecydowano się na dwie opcje: montaż rozwijanego przez spółkę-córkę Diamonda turbodiesla Austro Engine AE300 oraz sprawdzony, benzynowy silniki Lycominga rodziny IO-360.

Ostatecznie, już w marcu bieżącego roku, europejskie władze lotnicze wydały certyfikat dla DA42, napędzanego AE300 (zobacz: [Diesle wracają na rynek](#)). Miesiąc później tak skonfigurowany samolot trafił do pierwszego klienta - w Szwecji. Dostawy na rynek amerykański planowane są na połowę 2010.

Nieco szybciej mogą tam jednak trafić samoloty, wyposażone w silniki Lycominga. Zapewnia to kanadyjski certyfikat. Upadek Thielerta przyspieszył prace nad zastosowaniem w DA42 silnika benzynowego. Diamond przygotowywał się bowiem do poszerzenia swojej oferty już od dłuższego czasu. Tym bardziej, że prototyp samolotu

była napędzany kilka lat temu właśnie takim silnikiem.

Kanadyjski certyfikat pozwala również na zastępowanie silników diesla w starych samolotach. Problem dotyczy szczególnie najstarszych maszyn, wyposażonych w 1,7-litorwe Centuriony, dla których obecnie brakuje części zamiennych.

Jakby tego było mało, wiele wskazuje na to, że do rynkowej gry wróci Thielert, występujący obecnie pod nazwą Centurion. Jego szef, Bruno M. Kubler, zarządzający masą upadłościową przedsiębiorstwa Thielert, zapowiedział w kwietniu powtórne uruchomienie produkcji, w tym modeli Centurionów o pojemności 1,7 oraz 2.0 (zobacz: [Aero 2009: Był Thielert, jest Centurion](#)).

Powiązane wiadomości

[Benzynowy DA42 z certyfikatem \(2009-07-18\)](#)

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

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

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

[Aero 2009: Był Thielert, jest Centurion \(2009-04-02\)](#)