

Zmodernizowany Diamond DA42

#Lotnictwo cywilne 20 listopada 2009

Od kilku dni hiszpańska szkoła lotnicza CESDA jest właścicielem zmodernizowanego Diamonda DA42 NG. Samolot otrzymał nowe silniki diesla AE300 i częściowo zmienioną awionikę.

Hiszpański DA42 w hali Diamond Aircraft, już po zakończeniu przebudowy. W głębi samolot

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, ubiegłoroczne, 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.

Austriacki producent zdecydował się w związku z tym na przystosowanie samolotów do nowych jednostek napędowych: benzynowych Lycomingów (zobacz: [Benzynowy DA42 z certyfikatem](#)) oraz stworzonych kosztem 50 mln Euro własnych turbodiesli AE300, produkowanych przez zależną spółkę Austro Engine GmbH (zobacz: [Diamond DA42 NG został certyfikowany!](#)). Wymiana silników została połączona z zamontowaniem nowych wyświetlaczy ciekłokrystalicznych i modernizacją awioniki.

Kluczowym elementem modernizacji jest zamontowanie turbodiesli AE300 (E4) o mocy

Dostawy samolotów, wyposażonych w AE300 trwają od paru miesięcy. Jednak dopiero w ubiegłym tygodniu temu zakończyła się przebudowa pierwszego, używanego samolotu do nowego standardu.

Z DA42, należącego do hiszpańskiej szkoły lotniczej CESDA, zdemontowano silniki Centurion, zastępując je AE300. Przebudowano również część systemów awionicznych. Cały proces, ze względu na pionierski charakter prac, trwał kilka miesięcy. Przedstawiciele producenta zapewniają jednak, że docelowo prace będą trwały od 2 do 4 tygodni, w zależności od zakresu przebudowy.



Hiszpański DA42 w hali Diamond Aircraft, już po zakończeniu przebudowy. W głębi samoloty należące do Stapleford Flying Club Ltd i Halfpenny Green Flying Club, których modernizację już rozpoczęto. Według producenta, regularnie zgłaszają się nowi klienci, zainteresowani odmłodzeniem swoich samolotów

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, ubiegłoroczne, 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.

Austriacki producent zdecydował się w związku z tym na przystosowanie samolotów do nowych jednostek napędowych: benzynowych Lycomingów (zobacz: [Benzynowy DA42 z certyfikatem](#)) oraz stworzonych kosztem 50 mln Euro własnych turbodiesli AE300, produkowanych przez zależną spółkę Austro Engine GmbH (zobacz: [Diamond DA42 NG został certyfikowany!](#)). Wymiana silników została połączona z zamontowaniem nowych wyświetlaczy ciekłokrystalicznych i modernizacją awioniki.



Kluczowym elementem modernizacji jest zamontowanie turbodiesli AE300 (E4) o mocy 170 KM każdy. Mają one lepsze charakterystyki, niż Centuriony 1.7 i 2.0 / Zdjęcia: Diamond Aircraft

Dostawy samolotów, wyposażonych w AE300 trwają od paru miesięcy. Jednak dopiero w ubiegłym tygodniu temu zakończyła się przebudowa pierwszego, używanego samolotu do nowego standardu.

Z DA42, należącego do hiszpańskiej szkoły lotniczej CESDA, zdemontowano silniki Centurion, zastępując je AE300. Przebudowano również część systemów awionicznych. Cały proces, ze względu na pionierski charakter prac, trwał kilka miesięcy. Przedstawiciele producenta zapewniają jednak, że docelowo prace będą trwały od 2 do 4 tygodni, w zależności od zakresu przebudowy.

Powiązane wiadomości

[Zmodernizowany Diamond DA42 \(2009-11-20\)](#)

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

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

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

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

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

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

[Duże zamówienie na Diamondy \(2009-03-10\)](#)

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

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

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

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

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

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