

Centurion 2.0s dla DA40

#Lotnictwo cywilne 28 października 2011

Niemiecka Centurion Aircraft Engines poinformowała wczoraj o uzyskaniu certyfikatu europejskich władz lotniczych EASA dla silnika Centurion 2.0s, zamontowanego w Diamondie DA40.

Centurion liczy na kolejną, dużą grupę potencjalnych użytkowników. Diamond Aircraft Industries

EASA wydała certyfikat we wrześniu. Obecnie trwa produkcja seryjna, a pierwsze dostawy planowane są na listopad.

Centurion 2.0s jest wzmocnioną wersją standardowej, dwulitrowej jednostki, wywodzącej się z samochodowego silnika Mercedesa. Starszy model ma moc 135 KM, nowy generuje o 20 KM więcej, co uzyskano dzięki zwiększeniu efektywności doładowania. Dzięki temu uzyskano nieco lepsze charakterystyki lotu, w tym nieznacznie zwiększoną maksymalną prędkość przelotową (275 km/h) i wznoszenia.

Ceną jest nieco większe zużycie paliwa. Nadal pozostaje ono jednak umiarkowane: wynosi 21 l/h przy prędkości ekonomicznej 238 km/h, co przekłada się na zasięg 880 km. Niestety, wzrost mocy łączy się z szybszym zużyciem. Okres międzynaprawczy wynosi 1200 h, zamiast 1500 w standardowej jednostce 2.0.

Wzmocniony Centurion został po raz pierwszy zaprezentowany w 2009 i do tej pory został przystosowany do montażu w Cessnach 172 i Robinach DR400. Obecnie trwa proces certyfikowania nowego silnika w Piperze PA-28.

Centurion Aircraft Engines jest następcą spółki Thielert, która upadła w 2009 (zobacz: [Aero 2009: Był Thielert, jest Centurion](#)). Kontynuuje ona dostawy ekonomicznych turbodiesli, zapoczątkowane w 2002. Pierwszy model, Centurion 1.7 okazał się jednak zawodny i mało trwały. Usterki te poprawiono w kolejnych, większych modelach, choć nadal okresy międzynaprawcze są mniejsze, niż w przypadku klasycznych konstrukcji benzynowych.

Centurion musi również konkurować z turbodieslami Aero Engine GmbH, spółki stworzonej przez Diamond Aircraft Industries. Model AE300 jest lżejszy, ma podobną moc 152 KM i sporą jak na lotnicze diesle żywotność (zobacz: [Diesle wracają a rynek](#)).



Centurion liczy na kolejną, dużą grupę potencjalnych użytkowników. Diamond Aircraft Industries wyprodukowała w ciągu ostatnich 11 lat ok. 1,5 tys. czteromiejscowych DA40, będąc najliczniej sprzedawanym samolotem w historii austriackiego przedsiębiorstwa. Są one napędzane czterema typami silników, dwoma benzynowymi i dwoma turbodieslami. Każdy z nich może zostać zastąpiony najnowszym Centurionem / Zdjęcie: Centurion Aircraft Engines

EASA wydała certyfikat we wrześniu. Obecnie trwa produkcja seryjna, a pierwsze dostawy planowane są na listopad.

Centurion 2.0s jest wzmocnioną wersją standardowej, dwulitrowej jednostki, wywodzącej się z samochodowego silnika Mercedesa. Starszy model ma moc 135 KM, nowy generuje o 20 KM więcej, co uzyskano dzięki zwiększeniu efektywności doładowania. Dzięki temu uzyskano nieco lepsze charakterystyki lotu, w tym nieznacznie zwiększoną maksymalną prędkość przelotową (275 km/h) i wznoszenia.

Ceną jest nieco większe zużycie paliwa. Nadal pozostaje ono jednak umiarkowane: wynosi 21 l/h przy prędkości ekonomicznej 238 km/h, co przekłada się na zasięg 880 km. Niestety, wzrost mocy łączy się z szybszym zużyciem. Okres międzynaprawczy wynosi 1200 h, zamiast 1500 w standardowej jednostce 2.0.

Wzmocniony Centurion został po raz pierwszy zaprezentowany w 2009 i do tej pory został przystosowany do montażu w Cessnach 172 i Robinach DR400. Obecnie trwa proces certyfikowania nowego silnika w Piperze PA-28.

Centurion Aircraft Engines jest następcą spółki Thielert, która upadła w 2009 (zobacz: [Aero 2009: Był Thielert, jest Centurion](#)). Kontynuuje ona dostawy ekonomicznych turbodiesli, zapoczątkowane w 2002. Pierwszy model, Centurion 1.7 okazał się jednak zawodny i mało trwały. Usterki te poprawiono w kolejnych, większych modelach, choć nadal okresu międzynaprawcze są mniejsze, niż w przypadku klasycznych konstrukcji benzynowych.

Centurion musi również konkurować z turbodieslami Aero Engine GmbH, spółki stworzonej przez Diamond Aircraft Industries. Model AE300 jest lżejszy, ma podobną mocy 152 KM i sporą jak na lotnicze diesle żywotność (zobacz: [Diesle wracają a rynek](#)).

Powiązane wiadomości

[Centurion 2.0s dla DA40 \(2011-10-28\)](#)

[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 \(2009-04-02\)](#)

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