

Oblot ATR 42-600

#Lotnictwo cywilne 5 marca 2010

Przedstawiciele ATR poinformowali, że 3 marca z lotniska w Tuluzie wystartował do pierwszego lotu, przedprodukcyjny egz. regionalnego ATR 42-600.

Małe ATR-y nie cieszą się dużą popularnością. Producent zebrał do tej pory zan
Pierwszy lot rozpoczął się o 15:00 czasu lokalnego z lotniska fabrycznego francusko-włoskiej ATR w Tuluzie. Trwał 2 h i rozpoczął 75-godzinny program testów w locie.

Tak krótki okres prób w powietrzu wynika z faktu, że model 42-600, w porównaniu do poprzedniego, zachował identyczny płatowiec, podwozie i większość instalacji. Otrzymał jedynie zmodernizowane silniki i nową awionikę, jak również przeprojektowane wewnątrz kabiny pasażerskiej dla 44-52 osób, w zależności od wersji.

Co więcej, duża część nowego wyposażenia przechodzi już testy, na pokładzie większego (dla ok. 70 pasażerów) ATR 72-600, który swój, 150-godzinny program prób rozpoczął w grudniu ubiegłego roku (zobacz również: [ATR na plusie](#)).

Nowe jednostki napędowe to turbośmigłowe Pratt & Whitney Canada PW127M. W stosunku do wykorzystywanych w ATR 42-500 PW127E, nowy silnik dysponuje o 5% wyższą stałą mocą maksymalną (2619 wobec 2516 KM), jednak wzrost mocy uzyskano bez zmiany zasadniczej konstrukcji silnika. Pozwoli to na skrócenie rozbiegu, zwiększenie pułapu i uzyskanie zwiększenia ładowności o kilkaset kg.

Nowa awionika Thalesa, z wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, umożliwi m.in. lądowania przy jeszcze mniejszej widoczności (kategorii III), niż modele -500, oraz poprawia warunki i precyzję nawigacji.

Image not found or type unknown



Małe ATR-y nie cieszą się dużą popularnością. Producent zebrał do tej pory zamówienia jedynie na 5 samolotów tego typu. Mimo tego pierwsze dostawy - jak w przypadku większego modelu 72-600 - planowane są na przyszły rok / Zdjęcie: ATR

Pierwszy lot rozpoczął się o 15:00 czasu lokalnego z lotniska fabrycznego francusko-włoskiej ATR w Tuluzie. Trwał 2 h i rozpoczął 75-godzinny program testów w locie.

Tak krótki okres prób w powietrzu wynika z faktu, że model 42-600, w porównaniu do poprzedniego, zachował identyczny płatowiec, podwozie i większość instalacji. Otrzymał jedynie zmodernizowane silniki i nową awionikę, jak również przeprojektowane wnętrza kabiny pasażerskiej dla 44-52 osób, w zależności od wersji.

Co więcej, duża część nowego wyposażenia przechodzi już testy, na pokładzie większego (dla ok. 70 pasażerów) ATR 72-600, który swój, 150-godzinny program prób rozpoczął w grudniu ubiegłego roku (zobacz również: [ATR na plusie](#)).

Nowe jednostki napędowe to turbośmigłowe Pratt & Whitney Canada PW127M. W stosunku do wykorzystywanych w ATR 42-500 PW127E, nowy silnik dysponuje o 5% wyższą stałą mocą maksymalną (2619 wobec 2516 KM), jednak wzrost mocy uzyskano bez zmiany zasadniczej konstrukcji silnika. Pozwoli to na skrócenie rozbiegu, zwiększenie pułapu i uzyskanie zwiększenia ładowności o kilkaset kg.

Nowa awionika Thalesa, z wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, umożliwi m.in. lądowania przy jeszcze mniejszej widoczności (kategorii III), niż modele -500, oraz poprawia warunki i precyzję nawigacji.

Powiązane wiadomości

[Oblot ATR 42-600 \(2010-03-05\)](#)

ATR na plusie (2010-01-20)

2008 udany dla ATR (2009-01-28)

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