

Dziewięćsetny ATR

#Lotnictwo cywilne 15 września 2010

Francusko-włoskie konsorcjum ATR dostarczyło 900. samolot komunikacji regionalnej z rodziny ATR 42/72.

Jubileuszowy, 900. egzemplarz ATR w barwach brazylijskiego towarzystwa TRIP Linhas /

Odbiorcą jubileuszowego egzemplarza, ATR 72-500, przeznaczonego do przewozu 68 pasażerów, są brazylijskie linie TRIP Linhas Aéreas. TRIP jest największym użytkownikiem samolotów ATR w Ameryce Łacińskiej i drugim w świecie, po American Eagle. W skład floty towarzystwa wchodzi 15 ATR 72 i 15 ATR 42. Pierwszy samolot dostarczono w 1999. Obsługują one połączenia do ponad 70 destynacji w Brazylii. Przed końcem br. dołączą do nich trzy kolejne ATR 72.

Przedsiębiorstwo ATR (wł. Aerei da Trasporto Regionale, franc. Avions de Transport Régional) rozpoczęło prace nad samolotem komunikacji regionalnej, na początku lat 1980. Ich efektem był, mieszczący 42 - 50 pasażerów, ATR 42, którego prototyp oblatano 16 sierpnia 1984. Natomiast pierwszym użytkownikiem typu były włoskie linie lotnicze Air Litoral, które odebrały pierwszego ATR 42-300 w grudniu 1985. W tym samym roku rozpoczęto prace nad wersją wydłużoną, o pojemności 72 osób. Prototyp ATR 72 wzbił się w powietrze 27 października 1988. Pierwszy samolot seryjny dostarczono fińskiemu towarzystwu KarAir w październiku 1989.

Najnowszym produktem przedsiębiorstwa są samoloty serii -600. ATR 72-600 został oblatany 24 lipca 2009, natomiast pierwszy egzemplarz ATR 42-600 wykonał pierwszy lot 4 marca br. Obydwa modele wyposażone są w nowoczesną awionikę *glass cockpit* produkcji Thalesa, obejmującą 5 kolorowych wielofunkcyjnych wyświetlaczy ciekłokrystalicznych, nowy komputer wieloczynnościowy oraz nowe urządzenia nawigacyjne, łączności, automatycznego pilota i rejestratory parametrów lotu. Umożliwia to wykonywanie lądowań wg kategorii III i zapewnia zdolność RNP (Required Navigation Performance - wymagane charakterystyk nawigacyjnych). Napęd ATR 42/72-600 stanowią silniki turbinowe Pratt & Whitney Canada PW 127F/M charakteryzujące się maksymalną mocą ciągłą zwiększoną do 1953 kW, co zapewnia lepsze osiągi w warunkach hot-and-high, a także umożliwia operowanie z lotnisk o krótkich pasach.



Jubileuszowy, 900. egzemplarz ATR w barwach brazylijskiego towarzystwa TRIP Linhas Aéreas / Zdjęcie: ATR

Odbiorcą jubileuszowego egzemplarza, ATR 72-500, przeznaczonego do przewozu 68 pasażerów, są brazylijskie linie TRIP Linhas Aéreas. TRIP jest największym użytkownikiem samolotów ATR w Ameryce Łacińskiej i drugim w świecie, po American Eagle. W skład floty towarzystwa wchodzi 15 ATR 72 i 15 ATR 42. Pierwszy samolot dostarczono w 1999. Obsługują one połączenia do ponad 70 destynacji w Brazylii. Przed końcem br. dołączą do nich trzy kolejne ATR 72.

Przedsiębiorstwo ATR (wł. Aerei da Trasporto Regionale, franc. Avions de Transport Régional) rozpoczęło prace nad samolotem komunikacji regionalnej, na początku lat 1980. Ich efektem był, mieszczący 42 - 50 pasażerów, ATR 42, którego prototyp oblatano 16 sierpnia 1984. Natomiast pierwszym użytkownikiem typu były włoskie linie lotnicze Air Litoral, które odebrały pierwszego ATR 42-300 w grudniu 1985. W tym samym roku rozpoczęto prace nad wersją wydłużoną, o pojemności 72 osób. Prototyp ATR 72 wzbił się w powietrze 27 października 1988. Pierwszy samolot seryjny dostarczono fińskiemu towarzystwu KarAir w październiku 1989.

Najnowszym produktem przedsiębiorstwa są samoloty serii -600. ATR 72-600 został oblatany 24 lipca 2009, natomiast pierwszy egzemplarz ATR 42-600 wykonał pierwszy lot 4 marca br. Obydwa modele wyposażone są w nowoczesną awionikę *glass cockpit* produkcji Thalesa, obejmującą 5 kolorowych wielofunkcyjnych wyświetlaczy ciekłokrystalicznych, nowy komputer wieloczynnościowy oraz nowe urządzenia nawigacyjne, łączności, automatycznego pilota i rejestratory parametrów lotu. Umożliwia to wykonywanie lądowań wg kategorii III i zapewnia zdolność RNP (Required Navigation Performance - wymagane charakterystyk nawigacyjnych). Napęd ATR 42/72-600 stanowią silniki turbinowe Pratt & Whitney Canada PW 127F/M charakteryzujące się maksymalną mocą ciągłą zwiększoną do 1953 kW, co zapewnia lepsze osiągi w warunkach hot-and-high, a także umożliwia operowanie z lotnisk o krótkich pasach.
