

Certyfikat dla ATR 72-600

#Lotnictwo cywilne 1 czerwca 2011

Europejskie władze lotnicze EASA wydały wczoraj certyfikat, dopuszczający do lotów najnowszy model włosko-francuskiego samolotu regionalnego ATR 72-600.

Nowy model ma zapewnić producentowi utrzymanie atrakcyjności swoich samolotów. G

ATR produkuje dwie odmiany samolotów regionalnych, mniejszy model 42, dla ok. 50 pasażerów i większy 72 dla ok. 70 osób. Oba produkowane są od drugiej połowy lat 1980. i od tej pory przeszły kilka poważnych modyfikacji. Obecnie produkowane są modele serii 500.

Kilka lat temu zainicjowano prace nad nową wersją, serią 600 (oficjalnie program zainicjowano w październiku 2007). Charakteryzuje się ona zastosowaniem nowych silników, systemów awionicznych oraz przebudowanym wnętrzem.

W przypadku ATR 72-600 zastosowano silniki Pratt & Whitney Canada PW127M (wykorzystywane są one już w części serii 500, ostatnich transz dostaw), *szklany* kokpit z 5 wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, nowe systemy łączności, nawigacji, monitoringu, zarządzania lotem, nowy autopilot, systemy ostrzegania oraz komputer serwisowy. Oblot prototypu odbył się 1 października 2009 (zobacz: [ATR na plusie](#)).

Do tej pory ATR zebrał zamówienia na 126 takich samolotów, co w tym segmencie rynku należy uznać za istotny sukces. Dostawa pierwszego samolotu nowej wersji ma odbyć się latem bieżącego roku, a odbiorcą będzie Royal Air Maroc. Linia za kupiła 4 ATR 72-600 i 2 ATR 42-600. Proces certyfikacji tego drugiego modelu jeszcze trwa (zobacz: [Oblot ATR 42-600](#)).



Nowy model ma zapewnić producentowi utrzymanie atrakcyjności swoich samolotów. Głównym konkurentem ATR na rynku turbośmigłowych samolotów regionalnych dla 40-80 pasażerów jest obecnie Bombardier ze swoim Dash 8 (Q400). Inne konstrukcje, w tym An-140, wypełniają niszowe rynki i nie stanowią realnego zagrożenia dla obrotów spółki / Zdjęcie: ATR

ATR produkuje dwie odmiany samolotów regionalnych, mniejszy model 42, dla ok. 50 pasażerów i większy 72 dla ok. 70 osób. Oba produkowane są od drugiej połowy lat 1980. i od tej pory przeszły kilka poważnych modyfikacji. Obecnie produkowane są modele serii 500.

Kilka lat temu zainicjowano prace nad nową wersją, serią 600 (oficjalnie program zainicjowano w październiku 2007). Charakteryzuje się ona zastosowaniem nowych silników, systemów awionicznych oraz przebudowanym wnętrzem.

W przypadku ATR 72-600 zastosowano silniki Pratt & Whitney Canada PW127M (wykorzystywane są one już w części serii 500, ostatnich transz dostaw), *szklany* kokpit z 5 wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, nowe systemy łączności, nawigacji, monitoringu, zarządzania lotem, nowy autopilot, systemy ostrzegania oraz komputer serwisowy. Oblot prototypu odbył się 1 października 2009 (zobacz: [ATR na plusie](#)).

Do tej pory ATR zebrał zamówienia na 126 takich samolotów, co w tym segmencie rynku należy uznać za istotny sukces. Dostawa pierwszego samolotu nowej wersji ma odbyć się latem bieżącego roku, a odbiorcą będzie Royal Air Maroc. Linia za kupiła 4 ATR 72-600 i 2 ATR 42-600. Proces certyfikacji tego drugiego modelu jeszcze trwa (zobacz: [Oblot ATR 42-600](#)).

Powiązane wiadomości

[Certyfikat dla ATR 72-600 \(2011-06-01\)](#)

[ATR na plusie \(2010-01-20\)](#)

[2008 udany dla ATR \(2009-01-28\)](#)

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

[ATR na plusie \(2010-01-20\)](#)

[2008 udany dla ATR \(2009-01-28\)](#)
