



ATR について

ATR は、世界一のリージョナル航空機メーカーです
ATR 42, ATR72 は、90 席未満の航空機市場でのベストセラー機です

会社データ

ATR

- 設立：1981 年
- 株主：Airbus 社 (50%)、Leonardo 社 (50%)
- 本社：トゥールーズ（フランス）
- 営業拠点：トゥールーズ、マイアミ、シンガポール、北京、東京
- トレーニングセンター：トゥールーズ、パリ、マイアミ、シンガポール、ヨハネスブルグ
- カスタマーサービスセンター：トゥールーズ、バンガロール、マイアミ、シンガポール
- スペアパーツセンター：パリ、マイアミ、シンガポール、オークランド

ATR 航空機

- 販売：約 1,800 機
納入：約 1,600 機
ATR42, ATR72 は、90 席未満の航空機市場で最も売れている航空機です
- オペレーター：約 100 ケ国、200 以上のオペレーター
- ATR 機が運航されている空港：世界で約 1,300 ケ所
- リージョナル航空市場の世界的リーダー
- ATR 72-600 の CO2 排出量：同サイズのリージョナルジェットに比べ、1 運航あたり 40%減
- ATR 42 初飛行
 - 初代 ATR42：1984 年
 - ATR 42-500：1994 年
 - ATR 42-600：2012 年
- ATR 72 初飛行
 - 初代 ATR72：1988 年
 - ATR 72-500：1998 年
 - ATR 72-600：2011 年

マーケット

- リージョナル航空機市場
 - 30~90 席の機体
 - ジェット機、ターボプロップ機
 - 単通路型キャビン
 - 平均飛行距離と時間：250~300NM (= 465~550km)、1 時間~1 時間 15 分
- 下位区分



- 50~90 席の機体 : ATR 72-600
- 30~50 席の機体 : ATR 42-600, ATR 42-600S (STOL)
このカテゴリで最新のソリューション
2020 年の設計とテクノロジーを備え、約 30 席の航空機市場では、最高のコストパフォーマンスを実現
- 貨物機 : ATR 72-600F - 貨物専用のリージョナル航空機

- 2010 年以來 50~90 席の航空機市場で最も売れているリージョナル航空機
 - ターボプロップ機全売上高の 75% のシェア
 - リージョナル航空機全売上高の 38% のシェア

- ターボプロップ機 : 2010 年以降リージョナル航空機全売上高の 50% のシェア

- 地域別 ATR 機運航比率
 - アジア太平洋 : ATR 最大の市場、ATR 機全体の 39%
 - ヨーロッパ : 29%
 - 南北アメリカ : 22%
 - アフリカ、中東 : 10%

ATR 機の製造

- ATR 機の胴体と尾翼部 : Leonardo 社 (イタリア・ポミリアーノ - ナポリ近郊)
- 後部胴体の基本部品 : Xi'an Aircraft Industry Co., Ltd. (XAC、中国)
XAC は AVIC の子会社で ATR42 の金属製アウター・ウィングボックスも製造しています
- 翼 : Stelia 社 (フランス・ボルドー)
- エンジン : Pratt & Whitney Canada 社 (カナダ)
- プロペラ : Ratier-Figeac、現 UTC Aerospace Systems 社 (フランス・フィジャック)
- 最終組み立て、飛行試験、認証、納品 : ATR 社 (フランス・トゥールーズ)

複合材は、現在、ATR42-600 および ATR72-600 の全体構造の約 20% を占めています。ATR 72 はアウター・ウィングボックスに炭素繊維を革新的に使用しています。複合材の使用による軽量化は極めて重要です。

1 つのファミリー、2 種類の航空機モデル、4 つのバリエーション

ATR ファミリー (ATR42, ATR72) は、当初から効率性を目的に設計されています。高翼で 6 枚のブレードを持つ双発旅客機で、燃料消費量と CO2 排出量が少なく、運航に柔軟性を提供します。

4 つのバリエーション

- ATR 42-600 (30~50 席)
- ATR 42-600S : STOL (短距離離着陸) 用に設計開発され、標準的な飛行条件で、40 人の乗客を乗せ、800m の短い滑走路で離着陸することができます。



- ATR 72-600 (44~78 席)
- ATR 72-600F : リージョナル貨物専用機です。大型のカーゴドアがあり、床は強化され、重量貨物輸送に適しています。後方に下開式ドアがあり、重量で9トン、容積で75m³の貨物積載を可能にします。

ATR72 の胴体部は、ATR42 より 4.5m 長く、また外翼は大きく炭素繊維でできています。

機体の共通性

ATR42 と ATR72 に多くの共通性があることは、ATR ファミリーの重要な特徴です。同じ胴体部の断面形状、基本システム、エンジン、プロペラ、コックピットは、共通の型式限定 (CTR) と相互乗員資格 (CCQ) を可能にします。これにより、乗務員のトレーニングや整備費用を大幅に削減できます。スペアパーツの約 85% は、両方のモデルに共通です。

責任ある飛行

ターボプロップ機は、環境に配慮した持続可能な飛行を実現します

- ショートセクターにおいて、ターボプロップ機は、ジェット機より少ない電力と燃料で、空気を加速させるため効率的です。約 1 時間 (550 km) の短いフライトでは、高い高度や高速度に達する必要がないことが実証済みです。
 - 1 座席あたり 2.8L / 100km (72 人乗り-ATR 標準仕様の場合)
- ATR 72-600 は、リージョナルジェット機や他のターボプロップ機に比べ環境に優しい航空機です。
 - 平均 300NM (550km) の路線で、リージョナルジェットと比較して、1 運航あたり CO₂ の排出量を 40% 削減
 - 平均 300NM の路線で、リージョナルジェットと比較して、1 機あたり年間 4,000 トンの CO₂ を削減
- 低騒音の ATR 機
 - ATR 72-600 の外部騒音は、リージョナルジェットより 14.1 dB 低く、ICAO Chapter 14 の騒音制限基準より 8.8dB 低いです
 - ATR 42-600 の外部騒音は、リージョナルジェットより 8.9 dB 低く、ICAO Chapter 14 の騒音制限基準より 14.4dB 低いです

ATR 機は、どこにいてもあなたをつなぎます

ターボプロップ機は、コミュニティをつなぎ、地域経済の成長を促進します



- 地域の空をつなぎ、経済発展のチャンスを開き、人々や文化を結びつけ、観光を後押しし、教育、健康、文化、そして世界市場へのより良いアクセスを確保します。
- ターボプロップ機は、コミュニティをつなぎ、地域経済の成長を促進する重要な役割を果たします。
 - 世界には約 3,800 の空港があり、小さいコミュニティを広い世界につなげる役割を担う空港もあります
 - 世界の民間専用空港の 3 分の 1 に、ターボプロップ機のみが運航
 - ATR 機は、毎年、平均 100 の新路線を開拓（コロナ危機の中、2020 年には 84 路線が開設）
 - ATR 機は世界の約 1,300 の空港に運航
- 他の航空機が運航できない場所にも、ATR 機は離着陸できます。離着陸の難しい空港も含め、全ての飛行場へアクセスし、様々な環境に対応します。
 - 極寒、酷暑（摂氏-45° C から+ 50° C）
 - 高地（標高 3,350m まで）
 - 短い滑走路（ATR42-600、ATR72-600 は、ロンドンヒースロー空港、CDG 空港の滑走路長の 4 分の 1 の 1,000m での運航可能、ATR 42-600S (STOL) は 800m）
 - 狭い滑走路（横幅 14m）
 - 未舗装の滑走路

沿革

Aerospatiale 社（現 Airbus 社）と Aeritalia 社（現 Leonardo 社）は、それぞれのリージョナル航空機の設計をしていました。両社は、1978 年以来、各々の航空機のコネプト（Aeritalia の AIT230、Aerospatiale の AS35）に取り組んでいましたが、その計画が類似していたため、1つのプロジェクトに統合し、ATR が 1981 年 11 月に設立されました。

ATR プログラムは、両社の連携協定が成立した 1981 年 11 月 4 日に正式に着手されました。ATR 42 の初飛行は 1984 年、ATR72 の初飛行は 4 年後の 1988 年でした。

ATR 42 の初飛行から 10 年後の 1994 年に、新世代の ATR 航空機が空を飛びました。それが-500 シリーズです。ATR 42-500 の初飛行の 4 年後、1998 年に ATR 72-500 が初飛行しました。

21 世紀に入るとすぐに、ATR は、現在成功を収めている-600 シリーズの開発に着手しました。-600 シリーズは 2007 年 10 月に開発がスタートし、ATR 72-600 は 2011 年 8 月に、ATR42-600 はその翌年、2012 年 11 月に飛行を開始しました。

ATR 72-600F の開発は 2017 年 11 月に始まり、初号機は 2020 年 12 月、FedEx Express に納入されました。

派生型である ATR 42-600S の開発は、2019 年 10 月に着手されました。