**À propos d’ATR :**

ATR est le constructeur numéro un mondial d’avions régionaux. Ses ATR 42 et 72 sont les appareils de moins de 90 places les plus vendus au monde.

**CHIFFRES CLÉS**

**Entreprise**

* Fondée en 1981
* Actionnaires : Airbus (50 %) et Leonardo (50 %)
* Siège social : Toulouse
	+ Site de Blagnac : Direction, fonctions support, ingénierie, sécurité des vols, centre de formation, centre de service client
	+ Site de Saint-Martin : activités de production
	+ Site de Francazal : activités sur les prototypes et chantiers de réparation d’avions
* Bureaux de vente : Toulouse, Miami, Singapour, Pékin et Tokyo
* Centres de formation : Toulouse, Miami, Singapour et Johannesbourg
* Centres de service client : Toulouse, Bangalore, Miami et Singapour
* Centres de pièces détachées : Paris, Miami, Singapour et Auckland.

**Appareils ATR**

* Plus de 1800 appareils vendus et plus de 1600 livrés : les ATR 42 et 72 sont les appareils de moins de 90 places les plus vendus au monde.
* 200 opérateurs dans près de 100 pays.
* Environ 1300 aéroports desservis par des ATR dans le monde entier.
* Leader mondial du marché des avions régionaux
* Un ATR 72-600 émet 40 % de CO2 de moins par trajet qu’un jet régional de même capacité.
* Premiers vols de l'ATR 42 :
	+ 1984
	+ ATR 42-500 : 1994
	+ ATR 42-600 : 2012
* Premiers vols de l'ATR 72 :
	+ 1988
	+ ATR 72-500 : 1998
	+ ATR 72-600 : 2011
	+ ATR 72-600F : 2020.

**Marché**

* Le marché de l'aviation régionale :
	+ 30 à 90 sièges
	+ Jets et turbopropulseurs
	+ Cabine à couloir unique
	+ Route moyenne : 250-300 NM = 465-550 km = une heure-une heure quinze minutes
* Sous-segments :
	+ 50 à 90 sièges : ATR 72-600
	+ 30 à 50 sièges : ATR 42-600 et 42-600S (« S » pour STOL, décollage et atterrissage courts), la seule solution moderne sur le marché, avec une conception et une technologie de 2020, et le meilleur coût par passager sur le segment de 30 à 50 sièges.
	+ Cargo : ATR 72-600F (« F » pour *freight*, cargo), l’avion cargo régional conçu spécifiquement pour le cargo
* Les avions régionaux les plus vendus depuis 2010 sur le marché des 50 à 90 places :
	+ 76 % de toutes les ventes de turbopropulseurs ;
	+ 38 % de toutes les ventes d'appareils régionaux.

**PRODUCTION DES APPAREILS**

* Fuselage et sections arrières de l’ATR : site de fabrication de Leonardo à Pomigliano, près de Naples (Italie).
* Les pièces élémentaires du fuselage arrière sont fabriquées en Chine par Xi’an Aircraft Industry Co., Ltd. (XAC), une filiale d’AVIC, qui travaille également sur le caisson d’ailes externe de l’ATR 42.
* Ailes : Stelia Aerospace, à Bordeaux (France).
* Moteurs : Pratt & Whitney Canada (Canada).
* Hélices : Ratier-Figeac, aujourd'hui Collins Aerospace à Figeac (France)
* Assemblage final, essais en vol, certification et livraisons : ATR à Toulouse (France).

Les matériaux composites représentent actuellement environ 20 % de la structure totale des ATR 42-600 et ATR 72-600. L’ATR 72 innove également en faisant appel à la fibre de carbone pour les caissons d’ailes externes. La réduction du poids attribuable à l'utilisation de matériaux composites est considérable.

**UNE FAMILLE, DEUX MODÈLES D'AVIONS, QUATRE VARIANTES**

La famille ATR (ATR 42 et ATR 72) se compose d'un avion à aile haute et à deux turbopropulseurs à six pales, conçu dès l'origine pour offrir un maximum d'efficacité (et donc être économe en carburant et faible émetteur de CO2) et de souplesse opérationnelle.

La famille ATR comprend quatre variantes d’avions :

* L'ATR 42-600 (30 à 50 sièges) ;
* L’ATR 42-600S, dont le « S » signifie STOL (*Short Take-Off and Landing*, décollage et atterrissage courts), lancé en octobre 2019, capable de décoller et d’atterrir sur des pistes courtes
* L'ATR 72-600 (44 à 78 sièges) ;
* L'ATR 72-600F, l’avion cargo régional conçu spécifiquement pour le cargo, avec une grande porte cargo, un plancher renforcé permettant le transport de fret plus lourd, une porte arrière s’ouvrant vers le haut, 9 tonnes de charge utile maximum et un volume brut de 75m3.

Le fuselage de l'ATR 72 est plus long de 4,5 m que celui de l'ATR 42 et son aile externe est plus grande et fabriquée en fibre de carbone.

**CARACTÉRISTIQUES COMMUNES**

Il existe un grand nombre de caractéristiques communes partagées par l'ATR 42 et l'ATR 72. Les deux modèles présentent la même section transversale de fuselage, utilisent les mêmes systèmes de base, et partagent les mêmes moteurs, les mêmes hélices et le même poste de pilotage, ce qui permet d’avoir une qualification de type (CTR) ou une qualification croisée d'équipage (CCQ) communes. Il en résulte des économies importantes pour les compagnies, du point de vue de la formation des équipages et de la maintenance. Environ 85 % des pièces détachées sont communes aux deux modèles.

**ATR : POUR UNE AVIATION PLUS RESPONSABLE**

**Les turbopropulseurs permettent de voler de façon éco-responsable et durable**

* Sur des routes régionales, les turbopropulseurs sont plus efficaces que les jets
	+ 71g de CO2 émis / siège / km
	+ Un ATR 72-600 consomme 40 % de carburant de moins et émet 40 % de CO2 de moins qu’un jet régional de même capacité
	+ Soit 4 000 tonnes de CO2 économisées par avion et par an par rapport à un jet régional sur une route moyenne de 300 NM.
* ATR, un voisin silencieux :
	+ Le bruit extérieur de l’ATR 72-600 est inférieur de 14,1 dB à celui d’un jet régional et inférieur de 8,8 dB à la limite définie dans le Chapitre 14 de l’OACI.
	+ Le bruit extérieur de l’ATR 42-600 est inférieur de 8,9 dB à celui d’un jet régional et inférieur de 14,4 dB à la limite définie dans le Chapitre 14 de l’OACI.

**ATR : VOUS RELIER AU MONDE, OÙ QUE VOUS SOYEZ**

**Les turbopropulseurs jouent un rôle essentiel pour relier les communautés entre elles et stimuler les économies locales**

* La connectivité aérienne régionale crée des opportunités de développement économique, relie les gens et les cultures, dynamise le tourisme et garantit un meilleur accès à l'éducation, à la santé, à la culture et au marché mondial.
* Les turbopropulseurs jouent un rôle essentiel pour relier les communautés entre elles et stimuler les économies locales.
	+ On dénombre près de 3 800 aéroports dans le monde. Ceux qui aident à relier les petites communautés au reste du monde figurent parmi les plus importants.
		- Un tiers des aéroports commerciaux dans le monde font appel exclusivement aux turbopropulseurs.
		- Les ATR ouvrent plus de 100 nouvelles routes chaque année (131 en 2021).
		- Les ATR desservent environ 1300 aéroports dans le monde.
* Les ATR peuvent décoller et atterrir là où d’autres appareils sont incapables de le faire : ils assurent l'accessibilité à tous les profils d'aérodromes, y compris les plus difficiles. Les ATR peuvent décoller dans des environnements très divers :
	+ Températures extrêmes (entre -45 °C et +50 °C)
	+ Pistes en haute altitude (jusqu'à 3 350 m)
	+ Pistes courtes : de 1 000 m de long avec les ATR 42-600 et ATR 72-600, soit un quart de la longueur de la piste à l'aéroport de Londres-Heathrow ou de CDG ; et de 800 m avec l'ATR 42-600S (STOL)
	+ Pistes étroites (14 m)
	+ Pistes non goudronnées.

**HISTORIQUE**

La société ATR a été créée en novembre 1981, date à laquelle Aérospatiale (aujourd’hui Airbus) et Aeritalia (aujourd'hui Leonardo) ont fusionné leurs conceptions d'avions régionaux, distinctes mais similaires, pour former un seul projet. Les deux entreprises travaillaient sur leurs concepts d’avions respectifs (l’AIT 230 pour Aeritalia et l’AS35 pour Aérospatiale) depuis 1978.

Le programme ATR a démarré officiellement le 4 novembre 1981, date de la signature d'un accord de coopération entre les deux sociétés. L'ATR 42 a effectué son premier vol en 1984, suivi quatre ans plus tard par l'ATR 72 (1988).

Dix ans après le premier vol de l'ATR 42, en 1994, une nouvelle génération d'appareils ATR a pris le chemin des airs : la série -500. L'ATR 42-500 a effectué son premier vol en 1994, et là aussi, c'est quatre ans plus tard que l'ATR 72-500 s'est envolé pour la première fois (1998).

À l'aube du 21e siècle, ATR a commencé à travailler sur la version actuelle de son appareil à grand succès, la série ‑600. Cette série a été lancée en octobre 2007 ; l'ATR 72-600 a effectué son premier vol en août 2011 et l'ATR 42-600 l'année suivante, en novembre 2012.

Le développement de l’ATR 72-600F a été lancé en novembre 2017, et le premier appareil a été livré à FedEx Express en décembre 2020.

Le développement de l’ATR 42-600S a été lancé en octobre 2019.

ATR a fêté son 40e anniversaire en novembre 2021.