



Aviation Traders ATL-90 Accountant



AIC = 4.011.2152.10.82

Die **Aviation Traders ATL-90 Accountant** war der Versuch der britischen Luftfahrt-Firma Aviation Traders Ltd. mit einem zweimotorigen Turboprop-Passagierflugzeug in die Serienfertigung entsprechender Maschinen einzusteigen, die in etwa den Marktbereich der Fokker F-27 abdeckten. Das Flugzeug war ein weiterer Bewerber um die Nachfolge der DC-3. Der Erstflug fand am 9. Juli 1957 statt, doch der Tiefdecker blieb ein einzelner Prototyp, da trotz einigem Interesse letztlich kein Käufer dafür gefunden werden konnte.

Entwicklungsgeschichte

Die ATL-90 Accountant wurde von Aviation Traders Ltd. als zweimotoriges Turboprop-Passagierflugzeug entwickelt und war nach dem Willen des Firmenchefs Freddie Laker als Nachfolger der Douglas DC-3 vorgesehen. Seine ersten Entwürfe für einen Nachfolger der *Dakota* gingen auf das Jahr 1945 zurück und mit der ATL-90 sollte nunmehr wie früher mit der DC-3 ein Flugzeug entstehen, daß in alle Welt verkauft werden sollte. Die ATL-90 war als Tiefdecker ausgelegt und konzeptionell so etwas wie eine etwas kleinere Abwandlung der ausgezeichnet bewährten mit vier Turboprop-Triebwerken vom Typ Rolls-Royce Dart versehenen Passagiermaschine Vickers Viscount für Kurz- und Mittelstrecken. Um bei der Entwicklung Zeit und Kosten zu sparen übernahm Laker die Bug- bzw. Cockpitsektion der Vickers Viscount, weshalb die Maschine bis auf die zweimotorige Auslegung durchaus gewisse Ähnlichkeiten mit der letzteren Maschine besaß, wobei sich das Leitwerk wiederum deutlich unterschied. Die Maschine besitzt eine robuste, mit geringen Mitteln herstellbare Zelle, deren Gewicht nur 28 % des Abfluggewichtes beträgt. Aviation Traders hoffte, die gleiche Maschine ohne große konstruktive Änderungen als Luxus-Direktionsflugzeug (Mark I) und als Frachtflugzeug (Mark II) in Serie bauen zu können. Die Mk. I als Reiseflugzeug besitzt einen kürzeren Rumpf (18,44 m) mit 8 – 28 Sitzplätzen. Die technischen Daten beziehen sich auf Mk. II.

Laker rechnete sich aufgrund der nicht nur optischen Ähnlichkeit zur Vickers Viscount einige Chancen auf dem Markt aus und wollte damit in die Serienfertigung entsprechender Maschinen einsteigen, die in etwa den Marktbereich der Fokker F-27 abdeckten. Der einzige Prototyp flog erstmals am 9. Juli 1957 mit der Registrierung G-ATEL. Es waren drei Prototypen vorgesehen, von denen aber nur einer vollendet und geflogen wurde. Es konnten trotz unbestreitbarer Qualitäten und einigem internationalen Interesse keine Kunden für das Projekt gewonnen werden, da der Markt mit den bereits erfolgreichen Mustern Avro 748, Handley Page Dart Herald sowie Fokker F-27 Friendship bereits gesättigt war. Das Programm wurde deswegen 1958 endgültig eingestellt und der Prototyp im Februar 1960 abgewrackt.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



Technische Daten

Besatzung:	4
Sitzplätze:	bis 42 Passagiere
Antrieb:	2 Rolls-Royce Dart R.Da.6 Mk 512-Propellerturbinen
Leistung:	2 x 1755 PS
Spannweite:	25,15 m
Länge:	18,93 m
Höhe:	7,70 m
Flügelfläche:	58,71 m ²
Startmasse:	14515 kg
Leermasse:	7.693 kg
Vmax:	< 500 km/h
VReise:	475 km/h in 7620 m
Reichweite:	3.364 km
Kraftstoffvorrat:	5819 Liter
Gipfelhöhe:	10100 m
Steiggeschwindigkeit:	460 m/min





*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 3

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

