



På dette bildet flyr den norske testpiloten Per G. Strømmen Atec 321 Faeta sammen med den danske testpiloten Egon Trust. Foto: Lars Brede Grøndahl

Når man nærmer seg Atec 321 FAETA på bakken, får man øye på et smekkert lite fly som ser ut som et typisk moderne lavvinget mikrofly.

Det har visse likheter med WT-9 men savner noe av Dynamics eleganse. Naturligvis handler det om et «plastfly»! Atec 321 har små hjul beskyttet av hjulkåper. Bakkroppen er svært slank som på så mange andre moderne fly i karbonfiber. Den som tidligere har sett eller fløyet Atec ZEPHYR kjenner definitivt igjen flyet. Men selv om utseende er ganske likt, har det skjedd en hel del. Vingekonstruksjonen er helt ny og gir høyere ytelse men også andre flyegenskaper.

Enkel adkomst og OK plass

Man kommer seg lett opp i flyet med et stigtrinn foran vingen, og man når relativt enkelt sin sittestilling. Den kjennes behagelig. Som fullvoksen har men helt OK med plass. Etersom man sitter noe bak vingens midtlinje, tar vingen bort en del av sikten, men likevel må sikten betraktes som relativt god. Et lite vindu på hver side bak canopyen gjør sikten bedre enn hos ZEPHYR.

Bak seg i kabinen har men et ganske roms-

lig bagasjerom, men maks tillatt bagsvekt er bare 15 kg.

Interiøret er enkelt men funksjonelt. Foran seg har man en glasscockpitskjermer av enkelt slag som viser det man behøver. Over denne sitter tre reserveinstrumenter der man kan lese av høyde og fart på «gamlemåten» for dem som foretrekker det. Som for mange andre fly, tilbys ulike oppsett og bestykninger av instrumentpanelet. Kontrollene for øvrig er logisk plassert, og det er lett for nye piloter å kjenne seg hjemme uten langvarig tilvending.

Så oppdager man en liten ulempe. Nå var pedalene tilfeldigvis innstilt slik at de pas-set meg. Men om jeg skulle behøve å justere dem, hadde jeg vært tvunget til å klatre ut av cockpiten. Det er uten tvil plundrete å justere pedalene, og justeringen kan altså ikke utføres når man sitter på plass i den versjonen av flyet vi testet (årets modell har forbedret justering).

Canopyen felles opp bakover. Det er dermed viktig å tenke seg om før man åpner canopyen dersom man har nesen i vinden.

Problemfri håndtering

Taksingen er svært enkel. Begge hjulene bremses samtidig med et bremsehåndtak på stikkens framside – type «sykkelbremsehåndtak». Det gjør at man kan ta hånd om



Atec 321 Faeta takser inn til parkering.
Foto: Lars Brede Grøndahl

Flyet har rene linjer både innvendig og utvendig. Legg merke til bremsehåndtak på stikka. Foto: Jens Trabolt og Atec.

bremsingen samtidig som man holder stikken i rett posisjon for vinden - fortsatt er den andre hånden fri for throtthle. Nesehjulet har direktestyring fra pedalene.

Oppstarten er helt problemfri og enkel å utføre. Stigeevne er normal uten å være ekstrem i noen retning. Vi når snart 4.000 fot og kan begynne med å sjekke ut flyets steilingsegenskaper. Steilingen er veldig tydelig med god forvarsel. Om man fortsetter steilingen, så biter flyet. For den som synes det er ubehagelig å gå såpass langt, eller om høyden er lav, så er forvarselet så tydelig at ingen skal behøve å havne i en risikabel situasjon.

Flyegenskapene er behagelige uten å være særskilt utpregede på noen som helst måte. Flyet oppleves rett og slett allment bra å fly.

Inn for landing

Å legge opp landingen utgjør heller ikke noe stort problem. Alt kjennes enkelt og hjemmefant fra begynnelsen.

Finalen bør imidlertid ikke gjøres for bratt. Visst finnes det tre hakk med flaps som gir lav steilefart, men bremseeffekten av det tredje hakket er ikke så stor. Om man ikke holder korrekt hastighet over terskelen men derimot flyr litt for fort må man være forberedt på en skikkelig lang utflating. Flyet er glatt og flyter

lenge før farten nærmer seg steilefart. Selve landingen er veldig enkel.

Oppsummering

Dette er et fly som er svært enkelt å lære seg å fly og som man kan håndtere uten å kjenne seg usikker. Min bedømming er at dette må være et svært bra fly i en klubb der piloter med liten flyerfaring og lavt årlig tidsuttak skal kunne fly. Å kjenne seg i trygg flyet og kunne fly det til tross for at man er litt rusten er viktig om piloter skal føle seg motivert og kjenne stor flyglede. For den erfarne piloten som flyr mye kan det være at det «lille ekstra» vedrørende følelse og flyegenskaper savnes. Modellen vi prøvde var enkelt utstyrt, så det er mulig de mer krevende pilotene finner litt mer av «sitt» i en mer velutrustet variant av Atec 321 Faeta.

Fabrikken i Tsjekkia har bygget et fint mikrofly til en svært bra pris. Av de flyene vi testet er dette på bunnivå. Vår versjon koster om lag 550.000 kroner inkl moms. Man får veldig mye fly for de kronene! Flyet kan dessuten brukes for sleping av seilfly. Normalt tankvolum er 70 liter, men flyet kan også leveres med 100-liters tanker. Med den drivstoffgjerrige Rotax 912 gir dette god rekkevidde.

Rolf Björkman, testpilot for Pilot Briefing

TEKNISKE DATA

Atec 321 FAETA

Klasse: Mikrolett

Motor: Rotax 912 ULS

Effekt/drivstoff: 100 hk, mogas, avgas 91UL og 100LL

Propell: Faturik, tre-bladet justérbar

Lengde/høyde/vingspen: 6,20 / 2,00 / 9,60 m

Tomvekt/maks avgangsvekt: 278 kg / 472.50 kg

Nyttelast, full fuel: 142 kg
Nyttelast, fuel for 450 nm ved 65%: 142 kg

Cruise speed, 65 %: 106 KTAS (6.500 ft, ISA)

Max cruise: 123 KTAS (sea level)

Drivstofforbruk, 65%: 4,0 GPH (6.500 ft, ISA)

Drivstoffkapasitet: 19 US gallons

Drivstofføkonomi: 0.38 liter pr 10 km pr passasjer

Rekkevidde (optimal): 509 nm

Endurance, 65 %: 4.0 timer

Avgangsdistanse (50 ft hinder): 245 m

Maks demonstrert sidevindskomponent: 11 kts

Stigefart ved maks avgangsvekt: 1.180 ft/min

Steilehastighet: 28 KCAS (35 KCAS uten flaps)

Listepris, basisversjon: NOK 550.000 inkl MVA