



ATEC 321 FAETA

LETFLØJET FJERVÆGTER

ATEC 321 FAETA ER ET SMÆKKERT LILLE FLY, DER ER EN FIN REPRÆSENTANT FOR DEN NYESTE GENERATION AF ULTRALLETTE FLY. MASKINEN ER LETFLØJET, OG PRISEN ER SÆRDELES ATTRAKTIV.

AF ROLF BJÖRKMAN, TESTPILOT FOR "PILOT BRIEFING"

Faetaen har visse ligheder med WT-9 Dynamic, men savner noget af Dynamic'ens elegance. Prisen er dog også en anden. Naturligvis er dette fly bygget i "plastik". Atec 321 Faeta har små hjul beskyttet af hjulkåber. Typisk for moderne energieffektive fly i compositmaterialer er bagkroppen meget smal. Dem som tidligere har stiftet bekendtskab med forgængeren Atec Zephyr vil definitivt kunne genkende flyet. Men selv om udseendet er ganske ens, er Faeta et nyere fly med en række nyudviklede features. Vingekonstruktionen er fx helt ny og giver en højere ydelse, men også andre flyveegenskaber.

ENKELT INDSTIGNING OG OK PLADS

Ved hjælp af metaltrinet foran stiger man let op i flyet, og man når relativt enkelt sin siddestilling, der føles behagelig. Som fuldvoksen har man tilstrækkeligt med plads. Eftersom man sidder noget bag vingens midterlinje, stjæler vingen noget af udsynet, men alligevel må udsynet betragtes som relativt godt. Det er muligt at bestille flyet med

Atec 321 Faeta er en elegant opdatering af den kendte Atec Zephyr. Flyet er let at flyve, og prisen er bemærkelsesværdigt lav. Flyet blev i øvrigt testet i duel mod Dynamic og Eurostar SL i FLYV 10.2010, og hovedkonklusionen fra dengang harmonerer med testpilot Rolf Björkmans aktuelle iagttagelser i nærværende test.

Kørsel på jorden er problemfri – næsehjulet er direkte styret og et enkelt bremsehåndtag betjener begge hjulbremses.

Den testede Atec 321 Faeta ejes af en gruppe piloter fra Nordsjællands Svæveflyveklub i Gørlose. Flyet er blevet udstyret til slæb af svævefly. Der er i øvrigt en andel af dette fly til salg for 60.000 kr. Kontakt tlf. 40 11 88 99.



små vinduer bag i hver side. På dette fly er det fravalgt grundet de strenge danske vægtgrænser.

Bagerst i kabinen findes et ganske rummeligt bagagerum, men maksimal tilladt bagagevægt er kun 15 kg.

Interiøret er enkelt, men funktionelt. Foran sig har man et glascockpit fra Dynon. Det viser det, man behøver i form af kunstig horisont, højde og fart samt alle tænkelige motor- og brændstofinformationer. I tilgift er der tre traditionelle reserveinstrumenter for højde og fart. I lighed med mange andre fly tilbydes utallige set-ups og bestykning af instrumentpanelet. Alle betjeningsgreb er for øvrigt logisk placeret, og det er let at føle sig hjemme selv for nye piloter.

Men så opdager man en lille ulempe. Nu var pedalerne tilfældigvis indstillet så de passede til mig. Men havde jeg haft behov for at stille på dem, havde jeg været nødt til at stige ud af flyet. Og det er ret bøvlet at stille på dem, når det ikke kan gøres siddende. Det skal dog siges, at den nyeste version af Faeta (2011) har en forbedret justeringsmekanisme. Canopyen fældes bagover, hvilket gør det nød-

vendigt at man tænker sig lidt op, hvis man har næsen oppe i vinden.

PROBLEMFRI HÅNDBETING

Kørsel på jorden er særdeles enkel. Begge hjulene bremses samtidig via et "cykelbremsehåndtag" på styrepinden. Det gør, at man kan bremse samtidig med, at man holder pinden i en korrekt position i forhold til vinden. Den anden hånd er fri til gashåndtaget. Næsehjulet styres direkte fra siderorspedalerne.

Opstarten er problemfri og enkel af udføre. Stigeevnen er helt normal uden at være ekstrem i nogen retning. Vi når hurtigt 4.000 ft og kan begynde at tjekke flyets stallegenskaber. Selve stallet er tydeligt og med god forvarsel. Hvis man fortsætter med høj næsestilling og lav fart, så dropper flyet en vinge. Men for den, der synes at det er ubehageligt at gå så langt eller hvis højden er utilstrækkelig, er forvarslene så tilpas tydeligt, at ingen skal behøve at have i en sådan situation. ➤



Med flaps i position 3 er den anbefalede anflyvningshastighed 49 kt (90 km/t) med en tærskelhastighed på 80 km/t. Men flere af testpiloterne bemærker, hvor glat flyet er. Har man for meget fart på, får man sig en overraskelse, for maskinen fortsætter meget langt i ground effect.



Et enkelt og logisk cockpit udrustet med Dynons prisbillige Skyview-glascockpit.

Flyveegenskaberne er behagelige uden at være specielt udprægede hverken på den ene eller den anden måde. Flyet opleves ganske enkelt som generelt velflyvende.

LANDING

At lægge an til landing udgør heller ikke noget stort problem. Alt fornemmes enkelt og hjemmefant fra begyndelsen. Finalen bør dog ikke gøres for stejl. Der findes godt nok tre hak med flaps som giver lav stall speed, men bremseeffekten af det sidste hak er ikke særlig stor. Hvis man ikke holder korrekt fart over tærsklen, men derimod flyver lidt for hurtigt må man være forberedt på en meget lang udfaldning. Flyet er glat og flyver længe, før farten nærmer sig stall speed. Selve landingen er dog let.

OPSUMMERING

Dette er et fly, som er meget enkelt at lære at flyve og som man kan håndtere uden at føle sig usikker. Jeg vurderer, at dette må være et særdeles godt fly til flyveklubber med uerfarne piloter og et lavt årligt timetal. For at opleve stor flyveglæde og være motiveret for at flyve er det nødvendigt at føle sig tryk i flyet og kunne beherske det – og det kan man i Faeta. For den erfarne pilot, der flyver meget, kan man savne det lille "ekstra" vedrørende følelse og mere livlige flyveegenskaber. Modellen vi prøvede vi enkelt udstyret, så det er muligt, at mere krævende piloter, kan finde sig bedre tilrette i en mere veludrustet version.

Fabrikken i Tjekkiet har bygget et fint UL-fly til en særdeles god pris. Af de fly vi testede var dette det billigste – kun efterfulgt af Comco Ikarus. Denne version koster bare 517.000 kr. inkl. moms for basisudgaven, og man får vældig meget fly for pengene. Flyet kan desuden anvendes som slæbefly til svævefly, og det testede fly var udstyret til

formålet. Normal tankvolumen er 70 liter, men flyet kan også leveres med 100-liters tanke. Med den spisevægende Rotax 912-motor i spidsen giver dette en god rækkevidde. ■

TEKNISKE DATA

Atec 321 FAETA

- Klasse:** Ultralet
- Motor:** Rotax 912 ULS
- Effekt/Brændstof:** 100 hk, mogas,avgas 91UL og 100LL
- Propel:** Faturik, tre-bladet justérbar
- Længde/højde/spændvidde:** 6,20 / 2,00 / 9,60 m
- Tomvægt/MTOW:** 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)
- Fuelforbrug, 65%:** 4,0 GPH (6.500 ft, ISA)
- Fuelkapacitet:** 19 US gallons
- Fueløkonomi:** 0.38 liter pr 10 km pr passager
- Rækkevidde (optimal):** 509 nm
- Endurance, 65 %:** 4.0 timer
- Startdistance (til 50 ft):** 245 m
- Landingsdistance (fra 50 ft)** 300 m
- Maks. demonstreret sidevindskomponent:** 11 kts
- Rate of climb ved MTOW:** 1.180 ft/min
- Stall speed:** 28 KCAS (35 KCAS uden flaps)
- Listepris, basisversion:** 517.000 inkl. moms