

FAETA NG

Freude am Fliegen

Die Faeta ist eine echte Ikone. Nun kommt sie als NG, als New Generation zurück ins internationale Rampenlicht. Äußerlich erkennbar am Kreuzleitwerk anstelle des T-Leitwerks, zeigt sie ihre neuen Errungenschaften jedoch erst beim genaueren Hinsehen: Rotax 912 iS, EFIS von Garmin und 600 kg MTOW. Alle anderen Optimierungen ihres tschechischen Herstellers Atec offenbart sie in der Luft, vermittelt pure Freude am Fliegen.





ATA AIRCRAFT
EXPERT



Die Liste der ULs, die eine Auflastung auf 600 kg MTOW ausweisen, wächst ständig. Die Faeta NG von ATEC gehört dazu. So hat sie neu eine Nutzlast, die knapp ihrem Leergewicht von 325 kg entspricht.

Das neue Kreuzleitwerk überzeugt durch eine verbesserte aerodynamische Stabilität, da nicht nur das Seitenruder, sondern jetzt auch das Höhenruder permanent im Propellerstrahl liegt. Es ist aus Kohlefaser hergestellt, genauso wie der Rumpf, der aus einer Kohlefaserschale besteht, die mit Sandwich-Trennwänden aus Carbon, Nomex-Waben und gehärtetem Schaum verstärkt ist.

Diese bemerkenswerte ATEC-Konstruktion kann nach über 700 produzierten Maschinen wohl zweifelsfrei als ausgereift anerkannt werden. Die Tragfläche besteht ebenfalls aus Verbundwerkstoff. Sie hat jedoch einen Hauptholm aus einem mit Harz laminierten Buchenbalken. Dies hat, wie wir im Flug sehen werden, eine angenehme Dämpfung von Turbulenzen zur Folge.

Das Flügelprofil ist ein SM 701, das sich in der Welt der Segelflugzeuge und auf ultraleichten Motorseglern bewährt hat. Es kombiniert gute aerodynamische Eigenschaften mit hoher Gleitzahl. Die 2,63 m langen Landeklappen nehmen den größten Teil der Spannweite ein. Da die 1,2 m langen Querruder fast an der Flügelspitze angebracht sind, sind sie trotz kleiner Fläche hoch effizient. Insgesamt tragen Klappen und Ruder so zum guten Handling auch bei niedrigen Geschwindigkeiten bei. Die Steuerflächen haben versetzte Scharniere, die eine bessere aerodynamische Kompensation und einen guten statischen Ausgleich bieten.

Unsere Testmaschine wird von einem 100 PS Rotax 912 iS angetrieben. Der Einbau ist perfekt und bedarf keiner besonderen Anmerkungen. Die ECU-Box befindet sich im Motorraum, während die Treibstoffpumpen unter der Mittelkonsole Cockpit-seitig am Brandstott angebracht sind. Unsere Testmaschine ist mit einem Zweiblatt-Constantspeed-Propeller von Fiti ausgestattet, der perfekt auf die Anforderungen der Faeta ausgerichtet ist. Er verfügt über eine elegante Verstärkung der Eintrittskante und misst 1,58 m.

An Bord

Ein Trittrohr vor und knapp unterhalb der Eintrittskante lässt mich mühelos auf die Tragfläche steigen. Die erstklassig verarbeitete Plexiglas-Haube wird über eine kluge Mimik nach hinten oben gekippt, öffnet so das 118 cm breite Cockpit. In Bezug auf das Einsteigen ist die Faeta sicherlich einer der einfachsten Tiefdecker. Sobald man sitzt, können Sitz und Ruder eingestellt werden. Die Haube wird nach vorne gezogen und mit zwei Hebeln verriegelt.

Master ON, ich starte den Garmin G3X, um die ersten Parameter zu erhalten. Die beiden Treibstoffpumpen sind «on», ich drücke

den Starterknopf. Alles andere macht der 912 iS alleine. Er startet augenblicklich und immer mit nur einem Zentimeter Gas, egal ob heiß, kalt oder lauwarm. Persönlich finde ich, dass der Motor bei niedrigen Drehzahlen immer leicht heiser ist, sicherlich seiner beabsichtigten, etwas fetten Einstellung wegen.

Alle Parameter sind grün. Ich lösen die Bremsen und rolle zur Piste. Die Faeta lässt sich dabei locker und leicht steuern, kann sogar auf einer halben Spannweite gewendet werden. Die Sonne kommt durch, ich schiebe das kleine Seitenfenster auf, um etwas Luft hereinzulassen.

Klappe Stufe 1. Auf der Mittellinie ausrichten und Gas! Die Faeta beschleunigt tapfer. Nach sechs Sekunden hat das Fahrwerk den Bodenkontakt verloren. 5.600 U/min, 120 km/h: das Vario bestätigt den Steigflug mit gut 1.300 ft/min.

Die ersten Turbulenzen machen sich bereits in den unteren Schichten bemerkbar, werden aber von der Tragfläche sanft abgefedert. Die Ruder reagieren leicht und präzise, so sind auch Kurs und Anstellwinkel gut zu halten.

Mit zunehmender Geschwindigkeit bemerke ich seltsamerweise eine Verhärtung der Roll- und Nickachsenbewegung ... seltsam! Doch Entwarnung: Es sind die vom Garmin gesteuerten Servos, die die Auslenkungen des Steuerknüppels begrenzen, um ungewöhnliche Anstellwinkel oder hohe Belastungsfaktoren zu vermeiden. Glücklicherweise können die Servos mit einem Unterbrecher ausgeschaltet werden, was ich umgehend mache. Fürs Cruising auf großer Strecke ist diese Servo-Unterstützung jedoch sicherlich eine gute Sache.

Auf 5.000 ft MSL drück ich leicht, um die Faeta in den Horizontalflug zu führen. Mit 5.000 U/min und einem Ladedruck von 26 Zoll, das entspricht etwa 75 %, erreicht sie eine Geschwindigkeit von 226 km/h. Mit 4.500 U/min, 25 Zoll bzw. 65 % zeigt der Fahrtmesser knapp 200 km/h. Dabei reduziert sich der Treibstoffverbrauch auf 13,7 l/h, das entspricht knapp 7 l pro 100 km bei 200 km/h (!). Bei 50 % Leistung, d.h. 4.000 U/min und 24 Zoll, beträgt die Fahrt noch immer 150 km/h und der Verbrauch liegt bei weniger als 10 l/h.

Die Rollrate von 45° zu 45° Querlage ist mit 1,5 Sekunden sehr gut. Dabei ist nur ein kaum wahrnehmbares negatives Wendemoment zu erkennen. Nach starken Seitenruderausschlägen sowohl nach links wie auch nach rechts, kehrt die Faeta jeweils sanft zum ursprünglichen Kurs zurück. Die dynamische Stabilität ist einwandfrei. Nach einer einzigen Oszillation von knapp 30 Sekunden befindet sich die NG wieder stabil im Horizontalflug.

Und bei niedrigen Geschwindigkeiten? Ohne Motorkraft, mit Klappe 1 erfolgt der Stall bei 60 km/h. Mit Klappe 2 spüre ich ein leichtes Schütteln, das den Strömungsabriss ankündigt. Auf dem digita-



1. Aufgeräumtes Armaturenbrett dank doppeltem Glascockpit: EFIS, Garmin G3X, 2x 10".
2. Es ist, als ob die Faeta eigens für den Rotax 912 iS gebaut wurde: Der Motor passt perfekt unter die Haube. Die beiden Benzinpumpen befinden sich am Brandschott, jedoch Cockpit-seitig, unter dem Armaturenbrett. Unten, links: das Trittrohr
3. Die Cockpithaube öffnet sich nach hinten und oben, legt das Cockpit frei für einen super leichten Einstieg. Bei starkem Wind bietet die offene Haube viel Angriffsfläche.
4. Das T-Leitwerk wurde durch ein Kreuzleitwerk ersetzt.
5. Die beiden 45 Liter-Tanks sind mit einem Tankdeckel versehen, der einen speziellen Schlüssel erforderlich macht.
6. Seitenrudernanlenkung: aerodynamisch und optisch einwandfrei.
7. Spoilerlippe auf der Eintrittskante für optimiertes Vmin-Verhalten. Die Bremsen stammen von Kaspar.

Folgeseite:

Die Atec Faeta NG in ihrem Element. Sie ist ein leistungsstarker Tiefdecker mit ausgesprochen gutem Handling. Sie reagiert agil und präzise.

len Fahrtmesser sind jedoch keine Zahlen erkennbar. Ich schätze, die Faeta müsste rund 10 km/h langsamer sein. In beiden Fällen aber hat der Auftriebsverlust keine deutlichen Kurs- oder Querlageveränderung zur Folge.

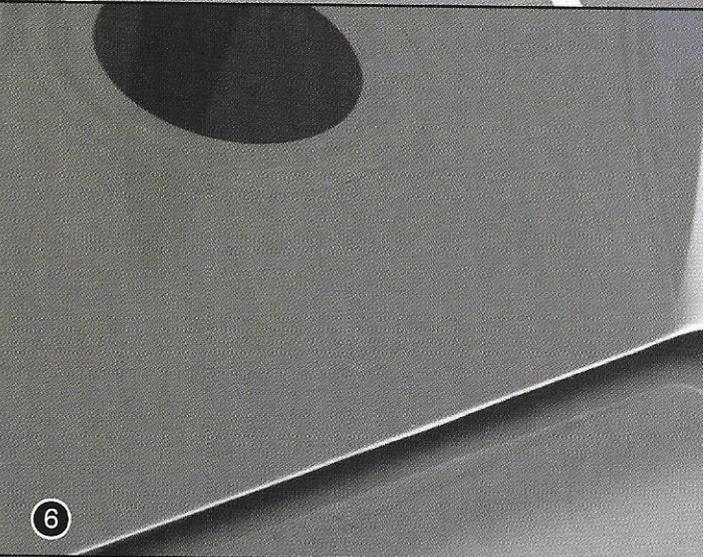
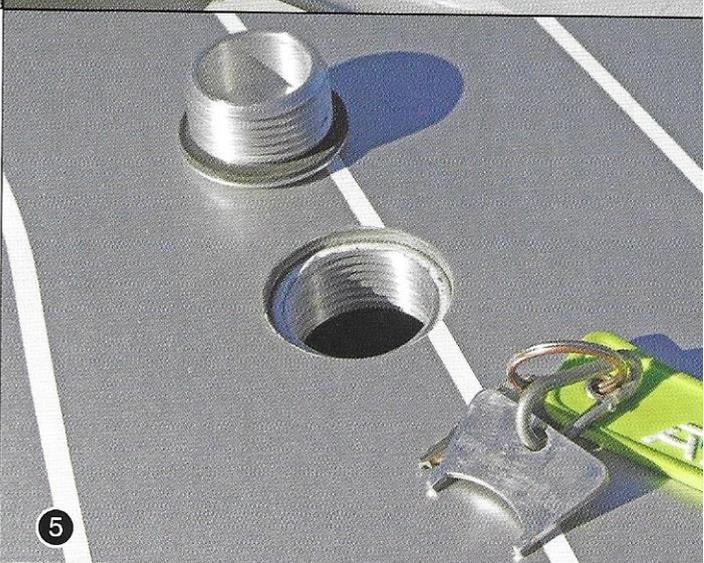
Um die Geschwindigkeitsmessung abzuschliessen, gebe ich Vollgas. Ergebnis: 241 km/h bei 5.500 U/min und 26 Zoll. Das ergibt 258 km/h True Airspeed. Die Faeta kann auch schnell sein! Auch mit Vmax bleibt der Kabinenkomfort ideal, der Schallpegelmesser liegt bei 97 dB.

Anflug

Zu Beginn des Gegenanfluges reduziere ich das Gas und warte, bis die Fahrt im weißen Bereich liegt. Klappen 1 bei 110 km/h und so viel Gas setzen, damit Höhe und Geschwindigkeit bis in den Queranflug beibehalten werden.

In diesem Zusammenhang noch eine Anmerkung. Die Faeta verhält sich beim Lastenwechsel (Gas geben, Gas rausnehmen) wie auch beim Ein- und Ausfahren der Klappen folgerichtig. Das heißt, beim Verzögern durch Leistungsreduktion oder Ausfahren der Klappen wird sie kopflastig und umgekehrt.

Im Endteil sollte man nicht mit 110 km/h bis zur Pistenschwelle rasen. In ruhiger Luftmasse genügen 90 km/h bzw. 80 bis 85 km/h, wenn man alleine im Flieger sitzt. So schwebt die Faeta nur kurz und lässt sich sanft aufs Hauptfahrwerk setzen.



TECHNISCHE DATEN

ATEC 321 FAETA NG

TESTKONDITIONEN

- Startgewicht 520 kg • Temperatur 12°C
- QNH 1.025 hPa • Piste 20 • Wind 02/2 kt
- Arbeitshöhe 5.000 ft QNH

DIMENSIONEN

Spannweite	9.60 m
Tragfläche	10.10 m ²
Länge	6.25 m
Höhe	2,10 m
Leergewicht (Vollausstattung)	350 kg
MTOW	600 kg

MOTOR

Modell	Rotax 912 iS
Leistung	100 PS
Verbrauch @ 75%, 5.000 U/min (236 km/h)	16 l/h

PREIS

Basismodell mit Funk, Transponder	131.655 EUR
Testflugzeug, Vollausstattung	171.917 EUR

Rotax 912 iS, FITI-Constantspeed-Prop, Garmin G3X 2x 10"

PERFORMANCE

Vy	1000 ft/min @ 110 km/h
Vr 75 %	236 km/h
Vmax	263 km/h
Vso	60 km/h
Vne	285 km/h
Va	150 km/h

AUSRÜSTUNG

Propeller	FITI 1580
Bremsen, Parkbremse	Kaspar
Funk	Trig
Transponder	Garmin GTX 345R ADS-B Out
EFIS, 2x	Garmin G3X 10"
Anti-Collision Lights	ja
Anklappbare Tragflächen	nein
Sitze	2
Tank	2 x 50 l

SICHERHEIT

Gurte	4 Punkt
Rettungssystem	Junkers Magnum 601
Kritische Punkte	keine
Ergonomie	gut

KOMFORT

Cockpitbreite	118 cm
Höhe	105 cm
Sitze	verstellbar
Pedale	verstellbar
Belüftung	gut
Heizung	gut

SICHT

nach vorne	sehr gut
nach hinten	gut
zur Seite	sehr gut
nach oben	sehr gut
nach unten	mittel

Kontakt Deutschland

ATEC Aircraft, Jaroslav Michal
 Marienstr. 21, 52388 Nörvenich
 +49-160-9093 8380
 atec.aircraft@t-online.de
 www.atec-aircraft.de



Fazit

New Generation? Ja, sicher, die Faeta, von der ich schon bei meinem ersten Testflug 2009 angetan war, wurde in der Tat positiv weiterentwickelt, in eine neue Generation geführt. Dass sie stets eine sehr schöne, elegante Maschine war und ist, wird jeder, der sie kennt, gerne bestätigen.

Das Neue, das Moderne, die High-Tech Extras der NG muss man ihr ebenfalls neidlos zugestehen. Persönlich mag ich agile ULs, die präzise zu steuern sind, dennoch ein einfaches Handling haben und mir ermöglichen, bequem und sicher zu reisen. Und genau das bietet die Faeta NG: ein durch und durch homogenes, sicheres Luftfahrzeug der 600 Kilo-UL-Klasse, das viel Freiraum lässt für die pure Freude am Fliegen. ●



Hersteller:

ATEC v.o.s.
 289 07 Libice nad Cidlinou, Tschechien
 www.atecaircraft.eu

