

ATEC 321 FAETA NG



Text: Aleš Baumrukr • Foto: archiv ATEC

ZNÁMÝ ČESKÝ ULTRALIGHT DOSTAL NOVÝ KABÁT. O LETOUNU ATEC 321 FAETA JSME JIŽ V MINULOSTI PSALI, ALE TENTOKRÁT FIRMA ATEC V.O.S. PŘICHÁZÍ S JEHO NOVOU MODIFIKACÍ, VÝSTIŽNĚ NAZVANOU DOVĚTKEM „NG“. JEDNÁ SE TOTIŽ O „NOVOU GENERACI“ V MODELOVÉ ŘADĚ FIRMY.

sportovně vyladěná elegance

Letadlo ATEC 321 Faeta NG se na obloze poprvé objevilo v září roku 2016. Počasí koncem roku nebylo moc přívětivé, a tak čas na jeho řádné otestování nadešel až v pokročilém jarním období.

Historie a současnost

Výrobce, firma Atec v.o.s. z Libice nad Cidlinou, je na trhu s ultralighty již od roku 1992. Zpočátku se věnovala výrobě kompozitových dílů a v roce 1996 vzešel z jejich dílny první letoun Zephyr, konstruovaný slavným Oldřichem Olšanským. Zephyr sklídl velký úspěch a stal se legendou českého i zahraničního nebe. Pak ale přicházely nové možnosti, nové materiály a technologie, rodily se nové nápady. Původní Zephyr se postupně proměnil v moderní kompozitové letadlo, ze kterého později vzešel i nový typ ATEC 321 Faeta. Oba tyto modely se vyznačují pro ně tak typickými ocasními plochami ve tvaru „T“, čímž se odlišují od většiny konkurence.

Letos firma slaví 25. narozeniny, a tak se Petr Volejník, konstruktér a její majitel, rozhodl nadělit malý dárek nejen sobě, ale i ostatním pilotům, což znamenalo dostat na nebe něco nového. Letadla a všechny jejich díly se vyrábějí od úplného začátku přímo v Atecu. Začínají u vlákna, rodí se z vlastních forem a postupně vyrostou až do testovacího letu. Firma si tedy jako jedna z mála dokáže celé letadlo vyrobit sama bez potřeby subdodávek a má tak dost prostoru na to, aby se mohla věnovat vlastnímu vývoji na základě svých zkušeností z provozu. ➔





Konstrukce

Firma se snaží o neustálé zdokonalování svých výrobních technologií tak, aby bylo dosaženo co nejnižší požadované hmotnosti, avšak zachovala se co nejvyšší pevnost konstrukce. Důraz je kladen na dlouhou životnost materiálu a zvyšování bezpečnosti.

Jelikož se letadla stavějí zákazníkům na míru, je třeba reagovat na jejich potřeby a požadavky. Jednou takovou reakcí byla právě modifikace „těžkové“ ocasní části trupu letounu ATEC 321 Faeta. Tato modifikace rozšířila nabídku o další model ATEC 321 Faeta NG, tedy o verzi s klasickou výškovkou v uspořádání ve tvaru kříže, která elegantnímu letounu dodala sportovní image.

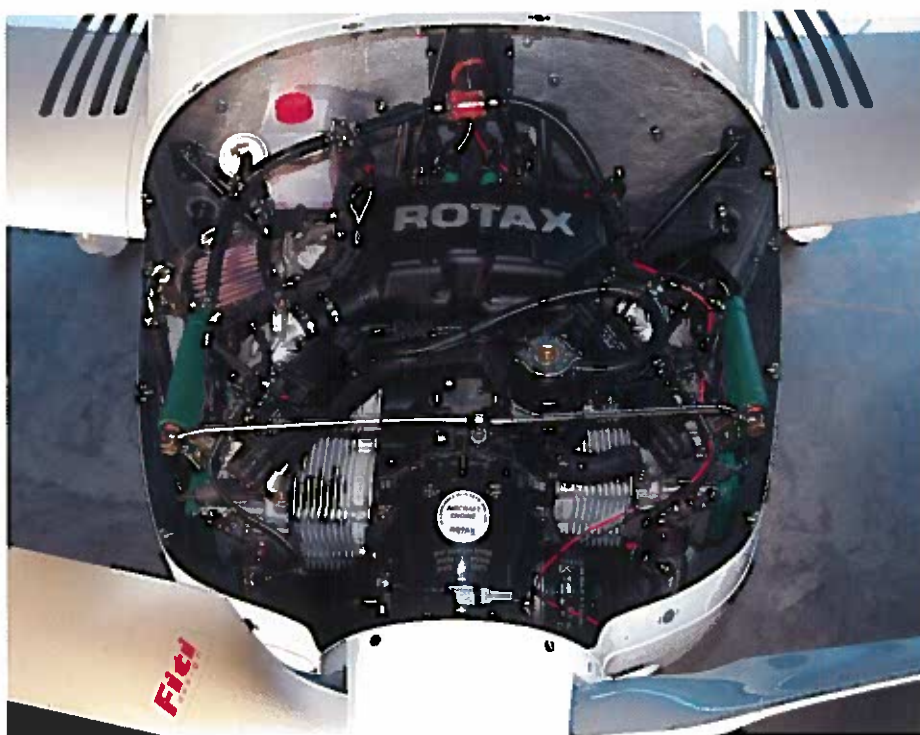
Stejně jako u původní „těžkové“ Faety je základem draku letounu vysoce kvalitní a pevný uhlíkový kompozit. Model NG využívá stejné koncepce výkonných a letitými zkušenostmi ověřených křídel s efektivní štvrtinovou klapkou, která umožňuje udržet letadlo na velmi nízké pádové rychlosti. V první třetině polorozpětí každého křídla je integrovaná palivová nádrž o objemu 50 l. Celkový objem palivové zásoby tedy činí 100 l. Moderním tvarováním ocasní části trupu se viditelně zvýraznily jeho aerodynamické křivky, které přispěly k efektivnějšímu obtékání, čímž se vylepšily i letové vlastnosti. Štíhlá směrovka s výrazným sklonem umožňuje dobrou ovladatelnost.

Pohon

Pohonná jednotka, tedy kombinace stokoňového motoru Rotax 912 a dvoulisté vrtule Ficti EcoCompetition, dodává letadlu vysoké výkony a zároveň umožňuje ekonomický provoz. Při cestovní rychlosti 248 km/h je spotřeba pouhých 16 l/h. Stolitrová zásoba paliva postačí na dolet až 2000 km. Faeta NG vyniká neobyčejným rozsahem rychlostí i svou stoupavostí.

Kabina

Kabina je široká 114 cm, což je pro dvoumístnou posádku dostačující. Překryt kabiny je vyroben z kouřového zeleného plexiskla s UV filtrem a otevírá se jednoduše směrem nahoru a dozadu. Do letadla se tedy nastupuje zřepředu, což je výhodné zejména pokud si nechcete pošlapat sedačky. V místě dosednutí překrytu na kabínu jsou instalovány tři senzory, které znmogućují nastartování





• Prostorná kabina s posuvnými sedačkami.

motoru v případě, že překryt není dostatečně uzavřen, a zamezí tak jeho otevření za letu. Malý ventilátor, umístěný nad palubní deskou, brání případnému zamlžování plexiskla.

Komfort v kabině zvyšuje celočalouněný interiér speciální příjemnou látkou s nanovlákny, která se snadno čistí a udržuje. Barvu interiéru si navíc můžete sami vybrat z několika různých variant. Čalouněné, ergonomické sedačky jsou výškově stavitelné či posuvné (v závislosti na zvolené variantě). Při stěnách kabiny jsou loketní opěrky a opřít se lze i o krytý centrální uhlíkový tunel mezi sedačkami. Pokud máte delší nohy, výhodou pro vás budou též stavitelné pedály. Kabina je dobře větraná a na zimu se hodí i možnost jejího vytápění. Čerstvý vzduch lze dostat do kabiny také posuvnými okénky, které jsou součástí překrytu na obou stranách kabiny.

Zavazadlový prostor se nachází v horní části trupu za sedačkami posádky. Zde jsou v trupu instalována i postranní okénka pro lepší prosvětlení kabiny. Ostatní, příruční úložné prostory jsou řešeny tak, aby byly co nejlehčí, tedy jednoduchými síťovými kapsami na stěnách a případně navíc zabudovanou zásuvkou v palubní desce.



• Na palubní desce je dostatečný prostor pro glasscockpit, GPS i další avioniku.



• Centrální panel s elektrickými klankami a startovacím tlačítkem.



Vybavení

Přístrojové vybavení závisí na vašich zvyklostech a přáních. Prakticky lze nainstalovat téměř cokoli, co se vejde do prostoru palubní desky, ať už jsou to analogové či digitální přístroje včetně nejmodernějších glasscockpitů i autopilota. Ovladače a tlačítka jsou prakticky umístěny tak, aby byly pohodlné a snadno dosažitelné. Motor stačí nastartovat malým startovacím tlačítkem. I elektrické ovládání klapek zabírá v kabině jen malý prostor. K pocitu většího bezpečí přispívá balistický záchranný systém, který je instalovaný ve spodní části trupu za sedačkou pilota. ➔






Pilotáž

Ovládání nové Faety NG je velmi snadné. Letadlo zdědilo letové vlastnosti po původní Faetě. Pojízdní je díky říditelnému předovému kolu přesně a poloměr otáčení je dostatečně malý, aby se letadlo dokázalo snadno otočit i na úzké dráze. Po přidání plynu Faeta začne svižně zrychlovat a po krátkém rozjezdu se odlepí od vzletové dráhy. Při rozjezdu je třeba eliminovat reakční moment od stokoňového Rotaxu vyšlápnutím pravé nohy. Díky

nové, štíhlejší a účinnější směrovce je snadné udržet rozjíždějící se letadlo v přímém směru. Po odpoutání letadlo stoupá 8 m/s. Všechny teploty jsou v normálu, spíše nižší, i přesto, že je venkovní teplota 28 °C. V cestovním letu vás oproti původní Faetě ihned upoutají nižší síly v příčném řízení. Tím se stává nová Faeta NG obratnější a na řízení i příjemnější. Optimální otáčky motoru s pevnou vrtulí v cestovním režimu jsou 5100/min. Rychloměr ukazuje 240 km/h. Let po okruhu je standardní, jen je třeba zavčas stáhnout plyn,

abychom snížili rychlost na 120 km/h a mohli začít otevírat vztlakové klapky. Při vysouvání velké šterbinové klapky dochází automaticky k přetrimování letadla, a tak si ani nevšimnete, že výrazně vzrostl klopný moment. Na finále držíme rychlost 90 km/h a i při tak nízké rychlosti Faeta NG nad dráhou plave, než se dotkne dráhy letiště. Výškovka není tak citlivá a dobře se nám hledá zem. Dotek se zemí nastává při rychlosti pod 60 km/h. Hydraulické brzdy jsou velmi účinné, tudíž je dojezd velmi krátký. Let je celkově velice příjemný, letadlo je dostatečně stabilní a „hodné“.

Závěrem

Měl jsem možnost porovnat původní Faetu s novou Faetou NG, na které teď létám. Kromě povedené designové změny se podařilo výrobcí i vyvážit řízení tak, že se let stává ještě pohodlnějším. V kabině je dostatek místa také pro větší postavy. Ovládání je snadné, a tak se s novou Faetou NG rychle sžijete. Pádová rychlost je nižší než u jiných ultralightů, se kterými jsem létal, ale tato vlastnost nemá negativní vliv na vysokou cestovní rychlost a vynikající ekonomiku provozu. Díky stavitelným pedálům i sedačce si každý pilot přizpůsobí pohodlný posed, který je důležitý pro dlouhé lety. Letadlo nabízí všestranné využití aeroklubům, leteckým školám, cestovatelům a vůbec milovníkům létání. 





Technická data

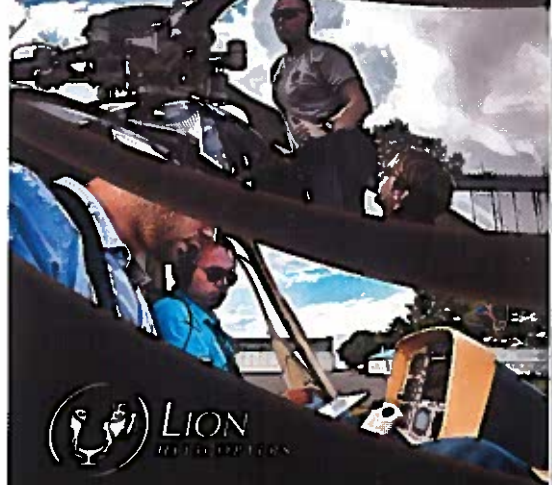
Rozpětí	9,6 m
Délka trupu	6,2 m
Výška	2,0 m
Plocha křídla	10,1 m ²
Rozpětí	VOP 2,6 m
Prázdna hmotnost	278 kg
Max. vzletová hmotnost	450/472,5 kg
Užitečné zatížení	172 kg
Maximální dolet	2000 km
Min. rychlost s kl.	54 km/h
Min. rychlost bez kl.	75 km/h
Cestovní rychlost	248 km/h
Nepřekročitelná rychlost	290 km/h
Stoupavost	8 m/s
Spotřeba	8-16 l/h



• Okrasní plochy Faety v novém, klasickém uspořádání.



*Záleží nám
na zdraví našich pasažérů,
často to bývají naši nejdražší...*



Autorizovaný prodejce vrtulníků Gumbal Cabri G2
Certifikovaná organizace údržby dle Part-145
Profesionální letecká škola (Hradec Králové, Poprad)
Provozní a poradenské služby
Pronájem letecké techniky
Různorodé letecké práce