



ATEC 321 Faeta NG

SÛR ET RAPIDE

C'est à Avignon, chez ATA by Pelletier, son nouveau distributeur français, que nous sommes allés essayer le nouveau Faeta tout carbone, construit en Tchécoslovaquie par ATEC. Cet ULM est capable de voler à la fois très vite et très lentement, il est léger et fort bien placé au niveau prix, ce qui peut en faire un concurrent bien placé dans la gamme des ULM rapides à train fixe.



Passer du six places de 500 ch et de plus de 2 tonnes au décollage, tel le Piper M500 que nous vous avons présenté dans notre dernière parution, au biplace ULM de 100 ch et 472,5 kg comme l'ATEC 321 Faeta NG d'aujourd'hui, est-ce un challenge rédactionnel? Non, c'est l'époque qui le veut, la créativité s'exprime beaucoup plus facilement dans le monde de l'ultraléger motorisé, où les normes et règles de certification EASA et FAA ne plombent pas le jeu financier dès le départ. J'en veux pour preuve le dynamisme du secteur du déclaratif alors que les annonces concernant de nouveaux avions quadriplace certifiés sont devenues rarissimes, leurs puissants constructeurs, qui faisaient bruyamment l'actualité de l'aviation générale chaque année, ont pour certains disparu, les autres se comptent désormais sur les doigts des mains. C'est l'époque qui le veut, dit-on, c'est nous qui le voulons, enfin, sans doute...

Est-ce un challenge humain? De même que les avions certifiés sont, à de rares exceptions, sans vrai mystère, ni difficiles à piloter dans la mesure où les exigences des agences gouver-

Le nouveau et gracieux Faeta NG photographié un jour de plein soleil devant les hangars d'ATA à Avignon. Le Faeta a été totalement revu, l'empennage arrière cruciforme étant le signe le plus évident du travail réalisé par ATEC.

Encadrant le jeune Valentin Pauleau, pilote avion et ULM, responsable maintenance, on reconnaît de gauche à droite, les célèbres Pierre Pelletier (ATA) et Claude Saget (précédemment pilote de chasse et d'essai en vol) que nous remercions pour leur totale disponibilité et le sourire qu'ils ont su conserver.

nementales de contrôle tentent à les rendre accessibles au pilote lambda, il en va de même pour les ULM trois axes de dernière génération qui nous sont proposés à l'essai, toujours bien pensés, calculés et construits pour voler à la masse maximale de 600 kg. Même si la limite officielle française a été portée à seulement 525 kg.

Cela a été le cas, cette fois encore, de l'ATEC 321 Faeta NG que nous venons d'essayer en Avignon. Et, une fois encore, j'ai pris grand plaisir à cet essai. Un peu plus d'une heure de vol pour évaluer une machine certes légère, mais offrant une expérience

riche, agréable et qui rend son pilote heureux. Heureux par l'accessibilité financière (on est loin du demi-million de dollars d'un avion américain basique ou du million d'un Cirrus), mais aussi grâce aux qualités intrinsèques de la machine. Le pilotage des avions devenant naturel avec le temps, ce qui importe donc pour moi, c'est la qualité de l'instant vécu.

Du Zephyr au Faeta 525 kg

Milos Krivokapic, notre spécialiste ULM, n'étant pas disponible, je l'ai donc remplacé avec d'autant plus



d'intérêt qu'il y a dix ans, j'ai essayé l'un de mes premiers ULM, le Zephyr, du même constructeur tchèque, et y ai pris grand plaisir. J'avais cependant fait l'erreur, par la liberté de mon propos, d'avoir « porté un mauvais coup à la pratique ultraléger motorisée » en prodiguant des « conseils qui pourraient s'avérer dangereux » selon le président de la fédération FFPLUM de l'époque. J'avais simplement écrit que le fait que les ULM, avec deux adultes à bord, soient généralement en surcharge, était banalisé par le milieu. Je suis donc particulièrement satisfait de voir la réglementation ULM évoluer vers un MTOW plus opérationnel de 525 kg. Le Faeta NG devrait en bénéficier sans difficulté puisqu'il est exploité en Allemagne à 600 kg, et que ses facteurs de charge de +5,05 g/-3,05 g à la masse de 472,5 kg seront bien dans la limite imposée de +4 g/-2g à 525 kg.

Pierre a choisi ATEC

Selon ses habitudes, le fameux Pierre Pelletier, le président avignonnais d'ATA, a été aussi efficace que tolérant avec moi qui l'ai connu quand il était tout jeune homme, apprenant le métier auprès de son père, Michel, commercial vedette de chez Robin. Évidemment, nous avons pris le temps d'évoquer la belle époque où les ateliers Pierre Robin fabriquaient 220 avions par an et en vendaient autant... Pierre s'est donc plié avec grâce à mon agenda un peu fantaisiste, entre un déjeuner imprévu à Melun et un dîner à Agen, c'est à cela que doit servir l'aviation privée, mais cela raccourcissait sensiblement notre temps d'escala à Avignon.

Pierre avait convié Claude Saget à piloter l'ULM qui allait embarquer Jean-Michel Bossuet, le photographe de la mission. Bon, je reste toujours aussi confus d'avoir fait patienter — sans le savoir, heureusement — un pilote de chasse et d'essais en vol aussi célèbre que Jean-Marie Saget, son père. Et aussi gentil et tolérant que lui, heureusement, car l'ancien directeur des équipes de présentation de l'Armée de l'air était arrivé bien avant l'heure, forcément!



Voilà maintenant plus de 25 ans que le tchèque ATEC, installé à Libice, à l'est de Prague, s'est taillé une réputation d'excellence, d'abord avec son Zephyr comme nous l'avons vu, puis avec son Faeta, un appareil aux lignes similaires, mais aux caractéristiques techniques bien différentes, et maintenant avec son nouveau Faeta NG. Et si Pierre Pelletier a accepté la proposition qui lui a été faite de distribuer les produits ATEC en France, c'est assurément après avoir évalué la fiabilité de toute la chaîne — depuis la fabrication jusqu'au SAV, en passant par la répartition du capital social et le niveau d'anglais de ses interlocuteurs. Le marché y gagne, l'offre d'ATA by Pelletier devient plus exhaustive, puisqu'il distribue déjà Aeroprakt et ses « tout-terrain » des airs et, dans la catégorie des appareils certifiés, la gamme Diamond qui va du monomoteur biplace au bimoteur sept places.

Ce choix rassurera l'acheteur potentiel, Pelletier « hume » fort longtemps l'air ambiant avant de s'engager. Une attitude raisonnable et motivée par la nécessité d'offrir des produits qui ne posent pas de problèmes tant au niveau de la qualité de fabrication qu'au niveau du service après-vente.

Le constructeur a fait la chasse aux grammes qui finissent par faire des kilogrammes. Il n'y a donc rien en trop, aucun bing-bling. Et pourtant l'équipement est bien pensé, depuis l'accès à bord jusqu'à l'utilisation du moindre interrupteur.

Tout carbone cette fois

Rapide tour du propriétaire. Au premier regard, le petit Faeta NG, pour New Generation, se distingue de ses prédécesseurs par son empennage cruciforme. Ainsi, il a plus de personnalité, il ressemble moins au MCR 01, sa silhouette semble affinée, plus épurée encore, sa peau est toujours aussi lisse du fait d'un revêtement en gel-coat irréprochable.

Du nez à la queue en passant par l'aile cantilever (avec un profil SM 701 qui assure un excellent rendement aérodynamique et comportement aux vitesses faibles, et un mini winglet qui lui donne un air encore plus moderne), l'appareil est désormais construit entièrement en matériau composite, l'emploi quasi généralisé de la fibre de carbone ayant permis de gagner du poids et d'arriver à une masse à vide en standard de 278 kg. Ainsi, avec le jeune Valentin Pauleau, fidèle guide de mes vols avignonnais, j'ai pu décoller avec assez de carburant pour ne pas avoir l'œil scotché sur les jauges, tout en respectant la réglementation d'aujourd'hui. Alors, imaginez l'avenir que lui prépare le législateur avec ses 50 kg de charge marchande supplémentaires!



Même si la planche de bord de l'ULM de l'essai semblait un peu vide, elle était particulièrement bien pensée. Nous avons apprécié le petit Horis Kanardia Avionics (gros plan du haut) qui, associé à la petite VHF Trig indépendante, permet de se sortir d'une panne d'EFIS.

La poignée des freins, placée sur chaque manche, simple, efficace et facile à empoigner à condition d'y penser.

Les gouvernes de tangage et roulis sont commandées par des tringles et des platines de renvoi, la direction l'est avec des câbles. Cette différence est sans effet sur le pilotage, très homogène sur les trois axes. Ayant peu l'habitude de poser les pieds sur les palonniers, hormis lors du décollage et de l'atterrissage grâce à la présence de trim de direction sur notre Ovation2, il m'a fallu revenir aux bases du pilotage pour voler droit, d'autant que les palonniers n'ont pas de ressort de rappel. Mais si l'on vole de travers, on le sent, sinon l'indicateur de dissymétrie du glass cockpit vous rappelle à vos devoirs.

Le train est fixe, toutes les roues sont parfaitement carénées pour diminuer encore la traînée. Le train principal est constitué de deux demi-lames en fibre de verre, aux roues

équipées de freins à disque hydrauliques Beringer. La roulette de nez directionnelle, avec une jambe profilée elle aussi, est amortie à l'aide de silentbloks, ce qui autorise les posés sur piste mal préparée. Pour autant, j'ai préféré décoller de la piste principale du fait de la civilité évidente du Faeta NG alors que j'avais choisi la piste en herbe lors de mon vol sur Aeroprakt.

L'IS Sport, plutôt économe

Le moteur du NG est le nouveau Rotax 912 iS Sport, un modèle non certifié, à réducteur intégré, à double injection électronique redondante et « Engine Control Unit » (ECU), au TBO de 2000 heures. Il actionne une hélice bipale FITI à pas réglable au sol ou bien à vitesse constante (optionnelle). Le fameux 912 iS développe 100 hp à 5800 rpm, puissance autorisée au décollage pendant 1 minute, 98 hp à 5500 rpm, puissance continue autorisée, ce qui démontre bien la résistance de ces petits moteurs Rotax qui consomment aussi bien de la 100LL que n'importe quelle essence automobile.

Les réservoirs d'aile offrent une capacité maximale de 2x50 litres, avec alarme visuelle à partir de

5 litres. Selon le POH, le plein permet de voler 13h47 (avec 30 minutes de réserves) au régime économique de 62 % de la puissance (76 kt) en parcourant 1043 Nm. Ou, cette fois au régime maximal autorisé (98 %), 5 heures avec les réserves, à 130 kt tout en parcourant 640 nautiques. Les tables de performances du POH étant rudimentaires, ce sera au propriétaire de déterminer la meilleure altitude pour obtenir la TAS la plus élevée s'il veut tirer le meilleur de sa machine. Lors de notre vol, à masse maxi, j'ai pu relever, à l'altitude de 3000 ft (altitude de vol normale pour voyager en ULM), avec une OAT de 26 °C, une TAS de 122 kt à 5000 rpm pour une consommation horaire de 14 l. Cela colle parfaitement avec la table des cruising speeds qui donne (sans précision sur les conditions de vol) 119 kt à 5100 rpm (92 %) et 14,7 l/h. Autre perfo cohérente relevée lors de mon vol, toujours à 3000 ft, 100 KTAS à 4200 rpm pour 9 l/h, ce qui est fort comparable aux 97 kt à 4330 rpm (73 %) et 9,4 l/h du POH.

Ainsi, grâce à un petit compartiment à bagage situé derrière les sièges (attention à ne pas dépasser 5 kg pour respecter le centrage), une escapade à deux le temps d'un week-end, avec un peu plus qu'une brosse à dents, est parfaitement envisageable.

Valentin s'était chargé de la prévol avant notre arrivée car celle-ci prend du temps quand elle est faite dans les règles, par exemple toutes les attaches, toutes les liaisons sont vérifiables visuellement et doivent l'être. Le fait que la machine soit équipée d'un parachute balistique n'offre pas de dispense!

Une fois la généreuse verrière relevée vers l'arrière – le moteur ne peut démarrer tant qu'elle ne sera pas correctement verrouillée –, l'accès à bord se fait par l'avant, facilement dès la première fois, à l'aide d'un marchepied et d'une poignée située sur la casquette. Le siège réglable (calculé en principe pour 90 kg maxi), à l'assise et au dossier suffisamment moelleux, permet de trouver sa place, la ceinture 4 points de faire corps avec la machine. Le manche à commandes électriques multiples, dont celle du trim de profondeur, tombe bien en main, la poignée des freins qui y est associée m'a surpris, plus du



fait de son métal rouge vif que par son usage car elle n'est pas gênante. Cependant, lors de mon seul atterrissage, j'ai d'abord cherché les freins en bout de palonniers avant de penser à actionner la poignée. Cela aurait pu être un problème sur une piste de 400 m, mais, en ce cas, j'aurais probablement été plus concentré.

Une planche intelligente

Le cockpit est bien conçu dans son ensemble. J'ai particulièrement apprécié les aumônières situées le long du fuselage, de simples filets pour gagner quelques grammes, qui permettent de ranger au moins un iPhone, un bloc-notes et une paire de lunettes puisque les cartes de navigation sont désormais toujours intégrées à l'avionique. La planche instrumentale pourrait être un peu moins vide sur l'appareil de démonstration, toute l'instrumentation ayant été placée à gauche. Elle est intelligemment pensée cependant: un Garmin G3XTXi à écran tactile, avec un pilote automatique deux axes (dont la fameuse touche bleue LVL pour level, qui remettra l'appareil en ligne de vol en cas de perte de contrôle), un petit écran électronique Horis Kanardia Avionics en back-up,

une petite VHF 8,33 Trig, indépendante du Garmin pour garder la main en cas de panne de ce dernier, et un transpondeur Garmin GTX 345R ADS-B in/out.

À droite: il n'y avait donc rien, l'acheteur pourrait donc y installer un second G3X, plus pour l'esthétique que la nécessité de redondance, ce qui alourdira la facture de 4000 euros et la masse à vide d'un kilo environ.

La console centrale qui sépare les jambes des deux pilotes regroupe tous les interrupteurs, logiquement agencés, le démarreur, la monomanne qui commande la puissance, la commande électrique des volets (0-I-II-III) et le sélecteur des réservoirs d'aile.

Notre vol d'une heure environ m'a permis de vérifier plusieurs points. D'abord la facilité de la conduite moteur, depuis le démarrage jusqu'à son arrêt: rien de plus facile à gérer qu'un Rotax à injection électronique, manette unique et assistance électronique.

Ensuite, la performance globale: un roulage précis, un freinage efficace et facile à doser, une tenue d'axe sans effort (sans trim de direction, contrôler 100 cv se fait de la pointe du pied), un excellent vario en montée de plus de 1000 ft/min à la masse

maxi, sans compter 28 °C au sol et, enfin, une fois en l'air, une vitesse de croisière supérieure à 120 KTAS si on le veut, pour une faible consommation d'essence sans plomb, ce qui signifie une empreinte carbone propre à satisfaire Greta Thunberg, l'adolescente qui fait autorité en matière d'écologie.

À la façon d'Usain Bolt

Ensuite, j'ai noté sa facilité de pilotage, sa vivacité aussi bien aux ailerons qu'à la profondeur: le manche se tient entre deux doigts, j'ai eu l'impression que le Faeta NG se dirigeait pratiquement du regard. J'ai pris grand intérêt à voler en formation avec l'Aeroprakt, machine évoluant bien plus lentement du fait de sa porte enlevée pour permettre des photos air-to-air dans de bonnes conditions, sans compter le fait que la carcasse de Jean-Michel est un aérofrein de chair et d'os particulièrement efficace lorsqu'il se penche au-dehors pour un meilleur cliché.

Me placer à côté de Claude Saget, malgré les turbulences du jour, a été facile tellement le Faeta NG semblait nerveux, prêt à bondir et à ralentir immédiatement, tel Usain Bolt lors d'un faux départ. Il me faut dire

ATEC 321 Faeta NG

Rotax 912 iS Sport de 100 hp
Hélice bipale FTI
2 places
Envergure: 9,6 m
Longueur: 6,2 m
Hauteur: 2 m
Masse à vide: 278 kg
MTOW actuel: 472,5 kg
Charge utile: 194,5 kg
Réservoirs: 2x50 l
Maxi croise: 130 KTAS
Maxi range: 1 043 Nm
Décollage (15 m): 245 m
Décrochage lisse: 43 KIAS
Taux de montée MTOW: 1 182 ft/min
Charge limite: +5,05 g/-3,05 g
Prix du modèle haut de gamme
essayé: 148 000 euros TTC
ata-by-pelletier.aero

aussi que le pilotage de Claude était tellement stable dans l'air instable, même lorsque nous avons flirté de près avec le relief des Alpilles, car ce dernier avait choisi de nous y entraîner pour assurer un arrière-plan photogénique et trouver un peu de soleil. En résumé, le Faeta NG peut presque tout faire du fait de sa plage de vitesse globale étendue: entre 43 KIAS, vitesse de décrochage sans volets, et une VNE de 157 KIAS (vitesse à ne jamais dépasser).

Presque trop facile

Lors des évolutions à basse vitesse, l'absence d'avertisseur de décrochage sur ULM peut effrayer le pilote avion habitué aux « Stall! Stall! » conservateurs comme moi. Ceci dit, le NG est généreux, il pardonnera les erreurs. Ainsi, aile lisse et à pleine puissance, en tirant sur le manche jusqu'à obtenir 30° à la boule, nous sommes restés en l'air jusqu'à apercevoir un badin comateux (en dessous de 30 KIAS), sans pour autant obtenir une vraie abattée, plutôt un enfoncement mou. Décrocher moteur réduit, avec un cran, puis deux crans de volets, a été guère plus démonstratif, avec une perte d'altitude de l'ordre de 100 ft,



ce qu'indique le POH du reste. Seul le décrochage, pleins volets, a été franc et a nécessité une réaction plus marquée de ma part.

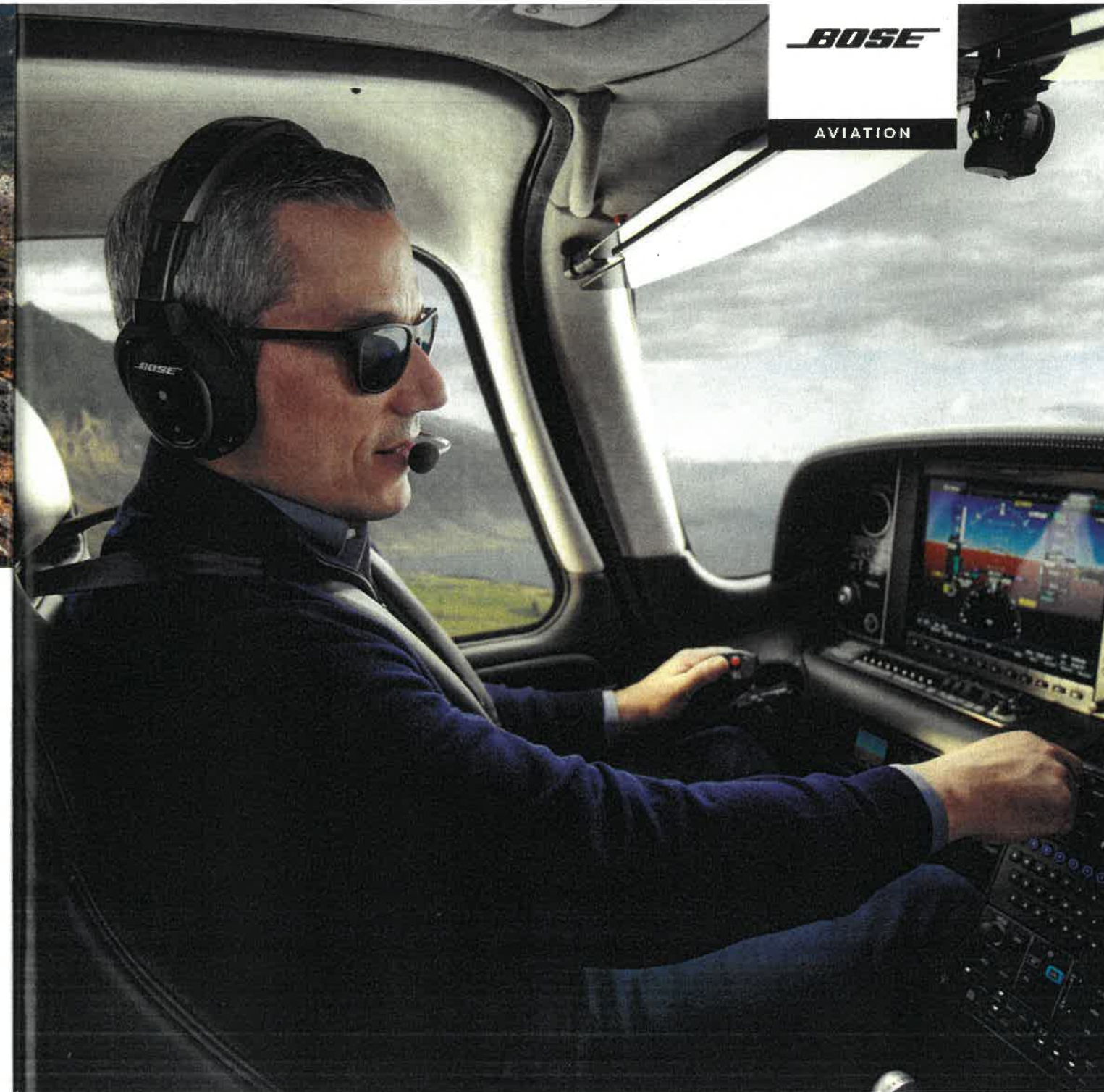
Quant à mon seul atterrissage, il a été un non-événement, au sens propre du terme. Comme d'habitude, je n'ai pas écouté les conseils de mon Valentin lorsqu'il m'a annoncé les paramètres à savoir pour réaliser un circuit de piste académique. Je me suis, à l'inverse, comporté tel le cow-boy moyen puisque le seul avion en tour de piste était en finale, en déboulant bien trop haut et bien trop vite, 130 KIAS, en milieu de vent arrière. C'est ce qu'il ne faut pas faire, bien sûr; mais cela permet de bien juger de la tolérance d'une machine, et j'ai averti Valentin de mon intention de refaire un tour de piste, conventionnel cette fois, s'il n'était pas satisfait. En fait, il l'a été malgré lui: occupé à converser avec la tour et l'avion qui venait de se poser; à rechercher un piéton qui déambulait sans autorisation sur le taxiway – il s'agissait de Jean-Michel, forcément – il a été fort étonné lorsque j'ai demandé l'autorisation de remonter pour dégager la piste. Nous étions au sol et il ne s'en était pas rendu compte.

Quelle est la particularité qui frappera le pilote avion lorsqu'il découvrira pour la première fois le nouveau Faeta NG? C'est évidemment la légèreté apparente de certains équipements, comme son marchepied extérieur ou le système

Le joli Faeta NG dans les Alpilles où Claude Saget a semblé se rire totalement des turbulences.

de fermeture de la verrière, extrêmement bien pensé cela dit, et l'absence de revêtement intérieur bling-bling, bref de tout le luxe auxquels nous ont habitués les constructeurs de l'aviation générale, nécessaires du fait de l'indécence des prix aujourd'hui.

Cette fois, à vide, on nous annonce chez ATEC une aiguille de balance à 278 kg. C'est peu et cela a forcément un impact sur le degré de finition. Mais, en matière d'ULM, ne sont-ce pas l'expérience et le professionnalisme d'un constructeur, le respect de normes axées sur la sécurité active et passive qui comptent bien plus que les détails? C'est, m'assure Pierre Pelletier, la philosophie du constructeur qui a conçu et calculé son appareil en visant la certification LSA – un projet qui serait cependant reporté sine die –, avec un contrôle qualité sur l'ensemble des métiers d'une chaîne de fabrication animée par une trentaine de salariés seulement. Cette économie de moyens permet à ATEC de proposer un biplace moderne, capable de rivaliser au niveau performances avec les ténors du secteur; en plus à un tarif très concurrentiel. Le fait que Pierre Pelletier en assure aujourd'hui la distribution en France est un plus non négligeable côté exploitation. Alors, si jamais l'envie vous prend de faire le tour des distributeurs avant de vous offrir votre ULM de voyage, il vous faudra désormais descendre jusqu'en Avignon. Ce qui n'est absolument pas une punition! ✈



S.E.A.M. avec ses partenaires BOSE et GARMIN vous proposent les séries GTR225A et GNC255A et la gamme de navigateurs GTN650 et GTN750, tous ces équipements alliés aux performances du casque d'aviation Bose A20 et vous redécouvrirez le plaisir de voler.

Consulter le site www.seam-avionic.com
S.E.A.M.
Aérodrome d'Aix les Milles (LFMA)
Tel. +33(0)4 42 38 66 30
contactseam@aol.com

GARMIN.

S.E.A.M

