

PIPER PA- 15/ PA- 17 VAGABOND

Text: Ing. Jan Jalovec

Výkres: Jiří Kolmann

Foto: Jaromír Pipek, archiv

Pokles obratu na americkém trhu s malými cestovními letadly ke konci čtyřicátých let postihl nejen firmu Piper Aircraft, ale i ostatní přední americké výrobce. Piper slavil dlouhá léta úspěchy s legendárním typem J-3 Cub, ale jeho popularitu začaly pozvolna zastíňovat nové a levné dvousedadlovky se sedadly vedle sebe, jako například Cessna 120 či Luscombe Silvair. A tak vznikl Piper Vagabond (Tulák), který byl koncipován jako ekonomický a velmi levný dvoumístný hornoplošník se sedadly vedle sebe. Výkony, ale měly být o trochu lepší, než u typu J-3. Protože bylo žádoucí zahájit výrobu co nejrychleji a s co nejnižšími náklady na vývoj, rozhodli se u Piperů využít co nejvíc z „Cubu“ a zároveň vybavit letoun jen tím nezbytnějším. Míru úsporných opatření dokumentuje dobová historka. Prvé Vagabondy byly dodávány pouze v jedné barvě a jedinými doplňky byly imatrikulace a nápis Vagabond na směrovce. Nebyly zde žádné ozdobné pruhy, protože „pruhy stojí příliš mnoho“, jak prohlásil tehdejší prezident Piper Aircraft. Tak spatřil světlo světa typ PA- 15. Se zkráceným křídlem z Cubu, asketicky vybavenou kabinou, podvozkem bez tlumičů a 60- ti koňským Lycomingem se vydal v roce 1948 na cestu ke svým zákazníkům. Pro své dobré letové vlastnosti, nenáročnou údržbu a provoz se tento pohledný letoun stal velmi brzo populární. Na typ PA- 15 navázal tvarově shodný PA- 17, který se lišil dvojitým řízením, tlumiči podvozku a motorem Continental A65- 8. V roce 1949 vznikl na bázi Vagabonda čtyřmístný PA- 16 Clipper. V dalších letech oba stroje našly své pokračovatele v dvoumístném Piperu Tri Pacer a čtyřmístném PA- 22 Colt. Vagabondů bylo vyrobeno přes 700 kusů, a po téměř padesáti letech od jejich vzniku je jich stále celá řada v provozu.

TECHNICKÝ POPIS

Piper Vagabond je dvoumístný vzpěrový hornoplošník smíšené konstrukce.

Trup je svařen z ocelových trubek, má plátěný potah a v přední části je opláštěn snímatelymi duralovými panely. Vstupní dveře jsou jen na pravé straně. V dvoumístné kabině sedí posádka vedle sebe na průběžném sedadle s opěradlem a se společným upínacím pásem. U PA- 15 je řízení na levé straně, u PA- 17 je zdvojené. Palubní deska je vybavena devíti přístroji a nad ní je kompas. Pod palubní deskou je palivová nádrž polokruhového tvaru, u PA- 15 před místem pro cestujícího, u PA- 17 uprostřed. Pod trupem mezi podvozkem je umístěno dynamo s poháněcí vrtulkou.

Podvozek je pevný dvounohý, s baló-

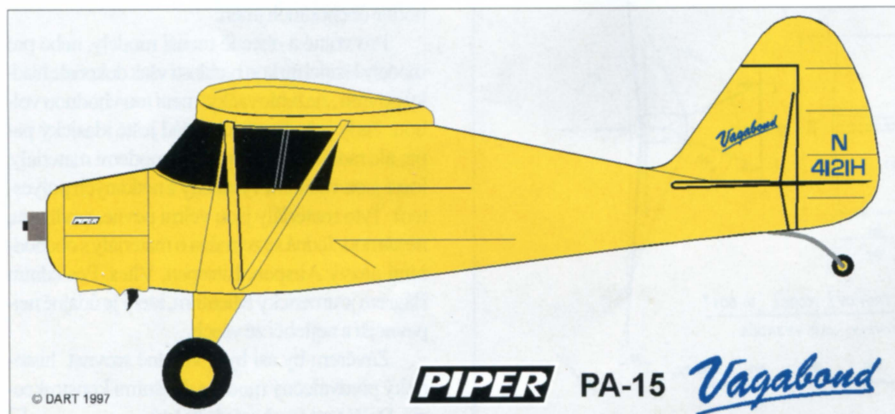
novými koly, která u PA- 15 plnila funkci tlumičů. Podvozkové vzpěry byly uchyce-ny pružně na dolní straně trupu.

Křídlo pochází z Piperu J- 3 Cub, pouze je zkráceno na 27,3'. Je dvounosníkové, polosamonosné, se vzepětím 2° do V a s plátěným potahem. Křídélka jsou ovládána lany přes kladky za přední vzpěrou a odtud podél vzpěry do trupu k řídící páce.

Ocasní plochy jsou svařeny z ocelových trubek a potaženy plátnem. Na levé polovině výškovky je vyvažovací klapka. Výškovka se směrovkou jsou vyztuženy profilovými dráty.

Pohonná jednotka. Ležatý Lycoming o výkonu 60 k u PA- 15, nebo ležatý Continental A65- 8 nebo o výkonu 65 k u PA- 17. Vrtule dřevěná, dvoulistá zn. Sensenich 72CK42.

Technická data: rozpětí 8,93 m; délka 5,7 m; výška 1,83 m, hmotnost prázdného letadla 295 kg, vzletová hmotnost 522 kg, plošné zatížení 38 kg/ m². Maximální rychlost 160 km/h, cestovní 144 km/h, přistávací





ná hrana křídla a VOP, bílou linkou je lemována celá SOP. PA- 17 G- BDVB se na první pohled odlišuje bohatším prosklením kabiny. Základ tvoří modrá barva (FS- 15125), doplňky jsou žluté (FS- 13507), lemo-

vané tenkou černou linkou. Žluté jsou i náběžná hrana křídla, která plynule přechází do koncových oblouků, náběžná hrana VOP a SOP. Na SOP je britská vlajka a medvídek s nápisem Cub Vagabond. Oba zobrazené Piper PA- 17 jsou navíc opatřeny kryty kol.

K výkresu. Na výkresu je zobrazen Piper PA- 17 G- BDVB, na barevném bokorysu je PA- 15 první série. Rozměrově a obrysově jsou oba stroje shodné. □



72 km/h. Stoupavost 161 m/min., dostup 3200 m, dolet 402 km.

Zbarvení. Prvé Vagabondy byly celé žluté (Cub Yellow) s doplňky v modré barvě (Trainer Blue), kterou později nahradila tmavomodrá metalíza. Jak bylo uvedeno v úvodu, tak výrobce s doplňky nehýřil. Nezbytná imatrikulace byla pouze na obou stranách výškovky a doplňoval ji stylizovaný nápis „Vagabond“ na obou stranách kýlovky. Modrou barvou pak již byla opatřena jen vrchní část motorového krytu, nebo snad lépe palubní desky, uvnitř kabiny. To vše doplňoval štítek s nápisem „Piper“ na bocích motorového krytu. Takový je PA- 15 s imatrikulací N 4121H, který byl čtvrtým vyrobeným Vagabondem. Továrnímu markingu odpovídá i britský PA- 15 G- BOVD. Zde je značka Piper posunuta blíže ke kabině a na kýlovce je poněkud zavádějící nápis Piper Cub Vaga-

bond Trainer. Imatrikulace je na obou stranách trupu a na levé dolní polovině křídla. PA- 17 G- AMYL je červený s bílými doplňky, které jsou lemovány tenkou černou linkou. Bílá je i náběž-

