

Introduktion til PA-28 / P28A – del 1

Ikke helt sjældent får jeg og de andre instruktører henvendelse fra piloter som vil stifte bekendtskab med Piper Cherokee eller andre varianter af PA-28-modellen. Det kan for eksempel være Cessna-piloter, der i forbindelse med den rettighedsforlængende træningsflyvning ønsker at lære en ny type at kende. Det er en udmærket ide, for selv om reglerne tillader at man bare læser brugsanvisningen og så sætter sig op i en ny type og lærer sig selv at flyve den, så er det hverken den nemmeste, sikreste eller mest udbytterige måde at gøre det på.

ICAO-typebetegnelsen P28A dækker alle PA-28 med fast understel – med undtagelse af 235HK-modellerne PA-28-235 og -236, som hedder P28B og har constant-speed-propel.

Som altid når man skal stifte bekendtskab med en ny type, bør man få fat i manual og andre papirer til den variant, man har tænkt at stifte bekendtskab med, og desuden tilbringe tid med tørtræning i cockpittet.

Hvor Cessna 172 fås i lidt forskellige brændstoftankstørrelser og i hvert fald 3 forskellige motorer, så dækker PA-28 over en serie grundlæggende meget forskellige fly. Af typebetegnelser er der PA-28-140, -150, -151, -160, -161, -180 og -181. Det sidste tal angiver motorstyrken; dog er næsten alle -140-modeller med 150 HK; og det sidste 1-tal angiver at flyet har den slanke vinge med stor spændvidde. Af modelnavne er der Cherokee, Warrior, Cadet, Cruiser og Archer og vistnok et par til. Der er 3 forskellige vinger, 4 forskellige motorer og 3 forskellige flykroppe i forskellige kombinationer. Der er også mindst 3 forskellige generationer af cockpitindretning. Det er selvfølgelig ikke interessant at gennemgå alle kombinationer, men det er godt at være opmærksom på, at en PA-28 ikke bare er en PA-28. I anden del vil jeg komme ind på nogle af de forskelle, der kan overraske mest.

Her skal det handle om fællestrækkene. Alle P28A har Lycoming karburatormotor på (140-)150-180 HK og fast propel. Der er kun dør i højre side, så piloten skal ind først og ud sidst. Døren lukkes med en almindelig smæklås plus en ekstra lås i loftet, så det er en tottrinsøvelse både at lukke og at åbne. Den nederste af låsene findes i 2-3 forskellige udformninger – én der blot skal smækkes (ældre fly), og én der skal smækkes og låses (nyere fly).

Brændstovfølgeren sidder på væggen ved pilotens venstre ben, godt skjult for en eventuel instruktør i højre sæde. Den kan indstilles til *left* (opad eller skråt bagud), *right* (skråt eller helt fremad) og *off*, men der er ingen stilling for *both* som på Cessna. Alle PA-28 har 2 x 24 gallons tanke, med metalplader (*tabs*) i tanken kalibreret til 17 gallons *usable*. Som andre lavvingede fly har PA-28 elektrisk brændstovpumpe – den er backup ved fejl på den mekaniske motordrevne pumpe og bruges under start og landing. Der er siderorstrim på selv de mindste modeller. Hjulbremserne og ikke mindst parkeringsbremsen er som regel både kraftigere og mere velfungerende end Cessnas. Næsehjulstyringen er meget direkte, hvilket er en fordel ved taxi men en ulempe ved sidevindslandinger. Alle PA-28 har en demonstreret sidevindskomponent på 17 KT. Understellet har oleoaffjedring på alle 3 ben; det er kontant og melder meget ærligt tilbage om landingernes og underlagets kvalitet. Piper er ikke helt så velegnet til ujævne baner som Cessna, og heller ikke så gode til at lande kort. Flaps er 100% mekaniske og betjenes med et stort håndtag mellem forsæderne; der er indstillinger for 0°, 10°, 25° (kortbanestart) og 40° (landing). Det er et glimrende og næsten fejlsikkert system. Flapsene er simple uden den arealførgende Fowler-virkning som på Cessna. Selv de største PA-28-vinger er mindre end en C172-vinge, så uden motor går det noget hurtigere nedad; det gælder især -140/-180-modellerne med de gamle vinger. Trods de små vinger svæver en PA-28 (som andre lavvingede fly) lystigt i ground effekt; overskudsfart på finalen kan give rigtig lange landinger.

Kabinen er især i de lidt nyere modeller relativt komfortabel, og kabinebredden er gennemsnitlig – dvs. lidt bedre end C172. Bagagerummet tillader 90 kg i de fleste PA-28, og det er meget, selv om det rent w&b-mæssigt sjældent kan lade sig gøre med 4 ombord. Pas på med to (store) personer i forsæderne, ingen bagage og fulde tanke; mange PA-28'ere får tyngdepunktet for langt frem i denne situation.

Instrumentbrættet fås som nævnt i mange variationer. Et Piper-fællestræk er at amperemeteret viser generatorens ydelse (typisk 0-60 A), mens det i fx Cessna viser batteristrømmen og går fra fx -40 til +40 A.

Udsynet er ikke Piper's stærke side – dog vil en tidligere C172-pilot kunne glæde sig over at i PA-28 kan man se hvor man er på vej hen, mens man drejer. En anden fordel ved lave vinger er at man ved preflight uden videre kan inspicere brændstofmængden visuelt – det kræver hverken stige eller adræthed.

PA-28 har bredere sporvidde, hårdere affjedring og lavere tyngdepunkt end 172'eren. De betyder, at den er langt mere stabil, og noget lettere at køre på jorden. Det er formentlig forklaringen på, at man oftere ser en PA-28 køre på jorden med alt for meget fart, end en 172'er.

PA-28 er et simpelt fly, men at skifte fra én PA-28 til en anden kan alligevel byde på overraskelser. Det kommer der mere om i anden del.

huv/ senest rev. sep. 2012