

HISTORIQUE DU PIPER PA28 CHEROKEE

Les Piper construits après la 2^e guerre mondiale étaient des lointains dérivés des Piper J-3 Cub de 1937. Les derniers furent produits de 1952 à 1963, c'étaient des PA-22 Tri-Pacer et dérivés, de 2 à 4 places et de 108 à 160 CV. La structure était toujours en tubes entoilés et à aile haute, coûteuse à produire. Il fallut faire plus simple et autour de Fred Weick de nouveaux ingénieurs dont John Thorp dessinèrent la série des "indiens". En 1957 sort un monomoteur de tourisme tout métallique et à aile basse, le PA-24 Comanche, à train rentrant et moteurs de 180 à 260 CV. A Cuers est stationné le Comanche 260 F-BNAB privé. Un avion économique pour les écoles de pilotage en est dérivé, le PA-28 Cherokee 160 CV de 1960. Piper produit entre-temps les PA-23 Apache et PA-27 Aztec (bimoteurs), le PA-25 Pawnee (agricole) et le PA-26 Comanche 400.

Il existe aujourd'hui au moins 25 modèles différents de PA-28, de 150 à 235 CV, à 4 ou 6 fenêtres, à ailes rectangulaires ou trapèzes, à trains fixes ou rentrants, à empennage classique ou en T. Faisons le tri... Les avions du début avaient une aile rectangulaire de 9,15 m et 4 fenêtres. On trouve les PA-28-140, -160, -180, -235 Cherokee (et Cherokee Cruiser 150 CV en version "light") et les versions à train rentrant PA-28R-180 et R-200 Cherokee Arrow. En 1964, cinq Cherokee décollent en patrouille dans "Goldfinger" pour endormir les gardiens de Fort Knox... Vers 1968, une version longue à 6 fenêtres apparaît avec les -180D Cherokee 180, puis les -235 Cherokee Charger et R-200 Cherokee Arrow II, notez que les avions à train fixe prennent un nom adjoint différent selon les puissances (Challenger puis Archer pour le 180). Vers 1973, certains avions reçoivent une aile rectangulaire de 9,75 m. Il existe des maquettes en plastique du Cherokee 140 au 1/48^e chez Minicraft et de l'Arrow II au 1/72^e chez Airfix.



Les Cherokee de Pussy Galore dans "Goldfinger" (1963).

A partir de 1974 apparaît l'aile trapézoïdale de 10,67 m, plus coûteuse à construire mais plus efficace. On construira alors les PA-28-151 Warrior I et -161 Warrior II pour les 150 et 160 CV, -181 Archer II pour les 180, -236 Dakota (ou Pathfinder) pour les 235, R-201 Arrow III et R-201T Turbo Arrow III pour les 200 CV train rentrant. L'on trouve à Cuers notre Warrior II F-GBEQ, l'Archer II F-GDSE de l'A/C du Soleil et le Turbo Arrow III F-GCMB garé avec l'hélico Bell 206.



HISTORIQUE DU PIPER PA28 CHEROKEE

En 1979, la mode (passagère) fait adopter l'empennage en T sur les PA-28RT-201 Arrow IV et RT-201T Turbo Arrow IV (c'est le F-GERM privé de Cuers). En 1988, une version "light" du Warrior est vendue comme "-161 Cadet".

En 1995, des entrées d'air rondes et des carénages conçues par Lo Presti apparaissent sur les -181 Archer III. Avec des phares placés en bouts d'ailes, l'envergure passe à 10,80 m. En 2005 ne restent en vente que le -161 Warrior III (peu différent du Warrior II), le -181 Archer III à entrées d'air rondes et le RT-201 Arrow (avec empennage bas).

Les Cherokee Six, Lance et Saratoga de 260 ou 300 CV sont des PA-32 assez différents, sans parler du PA-28-R300 Pillan, biplace en tandem construit au Chili. Des imprécisions ont pu se glisser dans cet exposé mais vous avez le principal pour vous y retrouver.