

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 7)

Piper PA-22 Tripacer

en service dans l'ALAT



Vol en formation de quatre Piper PA-22 Tripacer (photo collection A/C Matthieu Cissé via François Proisy).



Publication gratuite – vente interdite
Reproduction autorisée

Amis Internautes,

Ce dossier est le septième d'une série consacrée aux appareils en service dans l'ALAT. Imprimez-le, si vous le souhaitez.

Faites-le circuler sans modération.

Et, n'hésitez pas à me signaler toute erreur possible ou omission.

Je recherche des photos de PA-22 Tripacer de l'ALAT, mais aussi des insignes pour compléter ma collection, contactez moi !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms sont mentionnés, ainsi que pour l'aide apportée par Pierre JARRIGE, dont les travaux sur l'aviation en Afrique du Nord font autorité.

Sans oublier la collaboration précieuse de Marc BONAS sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr
www.alat.fr et www.alat2.fr

Parus

01 Nord 3400 Norbarbe

02 Max-Holste MH-1521 Broussard

03 Sikorsky S-55/H-19

04 Westland WS-55 Whirlwind

05 Piper L-21B et BM

06 Stampe SV-4

A paraître prochainement

08 Alouette II SA-318C Aztazou

Aérospatiale AS-555 Fennec

Bibliographie

Piper PA-22 Tripacer



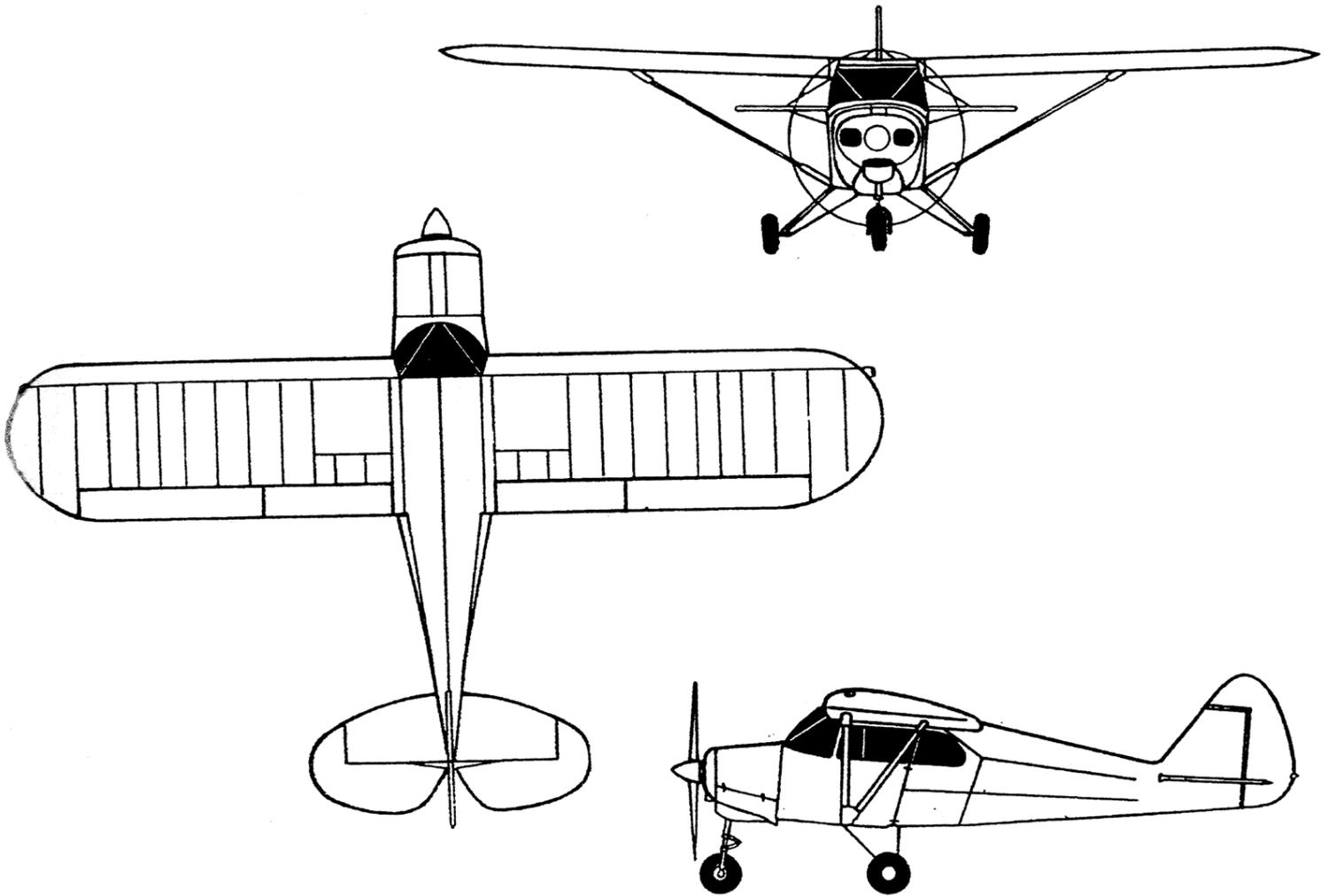
PA-22 du 1^{er} GALTDM, à Dakar en 1965. (photo ECPA, collection Christian Malcros).

Le Piper PA-22 Tripacer, avion bipale, monoplan à aile haute haubanée, se caractérise par une motorisation puissante et un train tricycle à roulette de nez orientable. Par ailleurs, le gouvernail et les ailerons sont couplés. Le pilote peut ainsi engager des virages en agissant sur le seul manche en forme de volant, ce qui améliore le confort du pilotage. Autre particularités anecdotique, c'est le seul appareil de l'ALAT à disposer d'un allume-cigare. Quatorze Tripacer furent acquis par l'ALAT, pour les besoins des unités stationnés en Afrique occidentale et qui désiraient un appareil robuste adapté aux vols en zone désertique et aux terrains de fortune. Il furent affecté au 1^{er} GALTOM (Groupement d'Avions Légers des Troupes d'Outre Mer) stationné initialement à Dakar, ainsi qu'au 2^e GALTDM de Fort Lamy (aujourd'hui N'Djamena). Jusqu'à son retrait en 1975, le Tripacer opéra dans tout l'ouest africain, particulièrement au Sénégal, en Mauritanie et au Tchad où il effectua les missions les plus variées tant pacifiques qu'opérationnelles. Livraison totale de 14 exemplaires pour l'Alat, 3 avec une motorisation de 160 cv (dont 2 livrés en mai 1957) et 11 à 150 cv, livrés en février et mars 1963. Auxquels il faut ajouter 10 exemplaires pour les Troupes de Marine, livrés en 1957.

PARC ALAT - SITUATION AU 1^{er} JANVIER DE CHAQUE ANNEE

| 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 14 | 13 | 13 | 13 | 13 | 12 | 12 | 11 | 11 | 11 | 0 |

Plan trois vues



(source ESAM.)



Tableau de bord d'un PA-22 (photo X, collection Christian Malcros).

Caractéristiques

| | |
|------------------------------|---|
| caractéristiques: | avion léger d'observation, monomoteur, quadriplace. |
| dimensions: | longueur hors tout: 6,32 mètres. hauteur: 2,54 mètres. envergure: 8,90 mètres. |
| poids: | à vide: 0,5 tonne. en charge: 0,908 tonne. |
| équipage: | 1 pilote avec 3 passagers |
| armement: | non. |
| longueur piste atterrissage: | aucun obstacle sur mètres et dans la direction des vents dominants. |
| radio: | VHF: |
| performances: | vitesse maximum : 223 km/h vitesse de croisière: 195 km/h. autonomie: 800 km. vitesse ascensionnelle: 221 m/min. plafond pratique: 4 575 m. |
| missions: | liaison et observation |
| carburants: | essence: .80/87 lubrifiant: . capacité réservoirs: litres. consommation: 35 litres/heure. |
| moteur: | 1 Lycoming 0-320B de 160 cv ou de 0-320 150 cv à 2700 t/mn. |

Appareils ALAT (160 cv)

| NUMEROS | ALAT date de réception | A F F E C T A T I O N S | | | IMMATRICULATIONS |
|--------------|------------------------------|--|----------|------------|-------------------------------------|
| constructeur | | | | | |
| 22-5040 | 09/05/57 | IRAN AIA Cl-Fd | ../../64 | 08/11/65 | |
| | | Montauban | 19/11/65 | | |
| | | 1^{er} PALTDM | 28/09/66 | | |
| | | Montauban | 18/02/69 | 31/03/70 | |
| | | 1^{er} GALAT | 23/04/71 | 30/09/71 | (03/06/70) |
| | | Montauban | 22/09/71 | | |
| | | IRAN Montauban | 15/11/71 | 14/01/72 | |
| | | EALAT . TDM | 23/02/72 | 04/06/73 | KAA |
| | | IRAN Montauban | 06/06/73 | 15/01/74 | |
| | | Montauban | 28/01/74 | 14/10/74 | (04/11/74) |
| | | réformé le 27/11/74 avec 1671 heures de vol (vendu en mai 1975 par les Domaines à Montauban.) | | | |
| 22-5147 | 20/05/57 | Montauban | 10/01/66 | | |
| | | 1^{er} PALTDM | 28/11/66 | 01/04/69 | KAA |
| | | Montauban | 09/04/69 | 24/02/70 | |
| | | 1^{er} GALAT | 12/03/70 | 27/07/71 | (29/04/70) |
| | | IRAN Montauban | 02/08/71 | 05/10/71 | |
| | | Montauban | 14/10/71 | | |
| | | 1^{er} GALAT | 18/11/71 | 02/02/72 | (../02/72) |
| | | Montauban | 02/02/72 | 22/03/72 | |
| | | EAL TDM Dakar | 26/04/72 | 27/03/73 | KAD (29/05/72) (29/08/72) |
| | | IRAN Montauban | 27/03/73 | 22/08/73 | |
| | | Montauban | 14/10/74 | | (04/11/74) |
| | | réformé le 27/11/74 avec 1570 heures de vol (vendu en mai 1975 par les Domaines à Montauban.) | | | |
| 22-7638 | 14/03/63 | GAL TDM N°2 Fort-Lamy | | | (28/10/66) |
| | | GAL TDM N°2 | 01/09/63 | | |
| | | Montauban | 28/11/66 | | |
| | | IRAN AIA Cl-Fd | 02/01/67 | 05/04/67 | |
| | | ERM Versailles | | | MEB (13/06/68) |
| | | ERM Versailles | | | MEB (10/03/69) |
| | | <i>accidenté au 4^e échelon 10/03/69</i> | | | |
| | | Montauban | 12/02/70 | | |
| | | PAL TDM Dakar | | | (19/04/70) |
| | | Montauban | 29/03/72 | | |
| | | IRAN Montauban | 24/05/72 | 20/11/72 | |
| | | EALAT TDM Dakar | 09/04/73 | 17/09/74 | KAE |
| | | | | (11/05/73) | |
| | | | | (30/03/74) | |
| | | EAMS Dakar | | | (../12/74) |
| | | réformé le 09/12/74 avec 2722 heures de vol cession à Dakar | | | |

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



PA-22 n° 22-5147/KAA du 1^{er} GALTOM dans la région de Fort-Trinquet (photo Jacques Blanquier).



PA-22 n° 22-7638/MEB de l'ERM de Versailles en 1968 (photo collection Christian Malcros).

| NUMEROS | ALAT date de | A F F E C T A T I O N S | IMMATRICULATIONS |
|--------------|-----------------|-------------------------|------------------|
| constructeur | réception | | |

| | | | |
|---------|----------|--|--|
| 22-7634 | 18/02/63 | GAL TDM N°2 Fort-Lamy gain des Troupes de Marine GAL TDM N°2 01/09/63 1^{er} PAL TDM Dakar 18/01/66 Montauban (04/10/66) IRAN AIA Cl-Fd 04/10/66 08/02/67 08/03/67 embarquement pour Dakar 1^{er} PAL TDM Dakar (25/04/67) Montauban 24/06/71 IRAN Montauban 15/07/71 17/11/71 Dakar (07/01/72) EALAT-TDM (19/09/72) KAC (19/07/72) accidenté au 3 ^e échelon le 30/09/72 Montauban 04/01/73 14/10/74 (04/11/74) réformé le 27/11/74 avec 2936 heures de vol (vendu en mai 1975 par les Domaines à Montauban.) | |
| 22-7635 | 25/02/63 | GAL TDM N°2 Fort-Lamy gain des Troupes de Marine GAL TDM N°2 01/09/63 07/04/65 Montauban vol initial 1^{er} GALAT 24/08/65 02/01/67 ABS IRAN AIA Cl-Fd 10/02/67 25/05/67 29/05/67 embarquement pour Dakar 1^{er} PAL TDM KAJ (16/04/68) Montauban 06/10/70 IRAN Montauban 09/11/70 01/06/71 Montauban 02/06/71 12/07/71 EALAT.TDM (10/05/72) DETALAT TCHAD 07/06/73 19/11/73 EALAT-TDM 23/11/73 17/09/74 KAJ EAMS Dakar (../12/74) réformé le 09/12/74 avec 2957 heures de vol cession à Dakar | |
| 22-7636 | 25/02/63 | GAL TDM N°2 Fort-Lamy GAL TDM N°2 01/09/63 1^{er} PAL TDM détérioré le 06/05/67 Montauban (01/06/67) IRAN AIA Cl-Fd 31/05/67 15/12/67 1^{er} GALAT 14/02/68 (31/03/69) PAL TDM Dakar 28/08/69 11/04/72 KAI (26/05/70) IRAN Montauban 12/06/72 08/03/73 EALAT-TDM (19/12/73) Montauban 14/10/74 (04/11/74) réformé le 27/11/74 avec 2665 heures de vol (vendu en mai 1975 par les Domaines à Montauban.) | |
| 22-7637 | 14/03/63 | GAL TDM N°2 Fort-Lamy (15/11/65) GAL TDM N°2 01/09/63 1^{er} PAL TDM accidenté au 4 ^e échelon le 17/05/66 IRAN AIA Cl-Fd 20/06/66 05/07/67 Dakar 30/07/67 09/02/71 Montauban (11/02/71) IRAN AIA Cl-Fd 26/02/71 28/06/71 Dakar (06/09/71) EALAT-TDM (16/06/72) EALAT-TDM KAB (../../73) DETALAT TCHAD 07/06/73 26/10/73 KBG ? Dakar (30/10/73) EAL TDM (19/12/73) EAMS 17/09/74 EAMS Dakar (../12/74) réformé le 09/12/74 avec 3619 heures de vol cession à Dakar | |

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



PA 22 n° 7631/KAB écrasé par l'écroulement du hangar de Mongo (Tchad) en juillet 1971 (photo Jean-Claude Hervé).



Manoeuvre Palmarin en 1973 au Sénégal, PA-22 n° 22-7637/KAB (photo Philippe Delaruelle).

| NUMEROS | ALAT date de réception | A F F E C T A T I O N S | IMMATRICULATIONS |
|--------------|------------------------------|-------------------------|------------------|
| constructeur | | | |

22-7639 18/03/63 **GALTDM N°2** 01/09/63
GALTDM N°2 Fort-Lamy (01/02/67)
 IRAN AIA Cl-Fd 16/03/67 13/07/67
1^{er} GALAT/EMAT 28/07/67 21/05/70 **ABQ**
 Montauban 21/05/70 12/10/70
 Dakar (21/10/70)
EALAT-TDM
 détruit le 18/02/72 lors des combats d'Amdagachi. Le pilote, l'adjudant
 Dartigaux est tué.
 EAMS Dakar (28/07/72)
 considéré comme épave pour 1^{er} RIAOM
 réformé le 05/05/72 avec 2050 heures de vol

22-7640 18/03/63 **GALTDM N°2** Fort-Lamy
GALTDM N°2 01/09/63
 IRAN AIA Cl-Fd 26/07/67 17/01/68
 Montauban 01/02/68
1^{er} GALAT (../10/68)
EALATDM **KAF** (05/10/70)
 IRAN Montauban 11/04/72 21/08/72
ES.ALAT provisoire 05/03/73 12/03/73
ES.ALAT provisoire 11/02/74 04/03/74
 671^e CRALAT (06/03/74)
 Montauban 14/10/74 (04/11/74)
 réformé le 27/11/74 avec 903 heures de vol
 (vendu en mai 1975 par les Domaines à Montauban.)

22-7641 19/03/63 **GALTDM N°2** Fort-Lamy
GALTDM N°2 01/09/63
1^{er} PALTDM
 détruit le 27/01/66 au lac Retba, au Sénégal
 EAMS Dakar (13/08/66)
 réformé le 24/08/66 avec 426 heures de vol
 à démolir sur place

22-7642 19/03/63 **GALTDM N°2** Fort-Lamy (06/01/67)
GALTDM N°2 01/09/63
 IRAN AIA Cl-Fd 26/10/67 12/03/68
1^{er} PALTDM Dakar (01/04/69)
EALAT-TDM
 accidenté le 03/02/70
 EAMS Dakar (27/10/70)
 réformé le 02/12/70 avec 1133 heures de vol
 réforme après accident, détruit sur place et enfoui

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



Piper PA-22 n° 22-5140/KA0E, à Dakar en 1961 (photo Roger Andral).



Piper PA-22 n° 22-5154/K0AG de passage à Sétif le 28 septembre 1961 (photo Bernard Chenel).



Sidi-Bel-Abbès en 1961, visite du Piper PA-22 n°22-5154/KAG (photo Firmin Voisin).



Piper PA-22 n° 22-7490/KAK (photo ES.ALAT, collection Christian Malcros).

Galerie photos



Deux Tripacer lors d'une opération à Koukou Angarana à 100 kilomètres au sud d'Abéché. L'on comprend bien ici l'avantage de l'aile haute, outre d'offrir une bonne visibilité, elle protège efficacement les pilotes du soleil. Sur l'appareil ci-dessous, à noter la porte vitrée, réalisation des services techniques de l'escadrille pour améliorer l'observation (photos Gérard Sanz).

