

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 les collaborations précieuses de Jean-Claude HERVE et de Marc BONAS sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

[christianmalcros@yahoo.fr](mailto:christianmalcros@yahoo.fr)  
[www.alat.fr](http://www.alat.fr) et [www.alat2.fr](http://www.alat2.fr)

---

## Parus

01 Nord 3400 Norbarbe  
03 Sikorsky S-55/H-19  
05 Piper L-21B et BM

02 Max-Holste MH-1521 Broussard  
04 Westland WS-55 Whirlwind  
06 Stampe SV-4

## A paraître prochainement

08 Sud Aviation SA-318C Alouette II  
10 Hiller 360/UH-12

09 SCAN NC-856A Norvigie  
11 NORD 3202

## Bibliographie

1<sup>er</sup> GALTDM, Aviation Magazine, article de René Moysan et Alain Pascal.  
Tripacer, Frères d'Armes, n°4, août-septembre 1963.  
SHD, JMO dossier n° 7U-3192.

# Piper PA-22 Tripacer



PA-22 du 1<sup>er</sup> GALTDM, à Dakar en 1965. (photo ECPA, collection Christian Malcros).

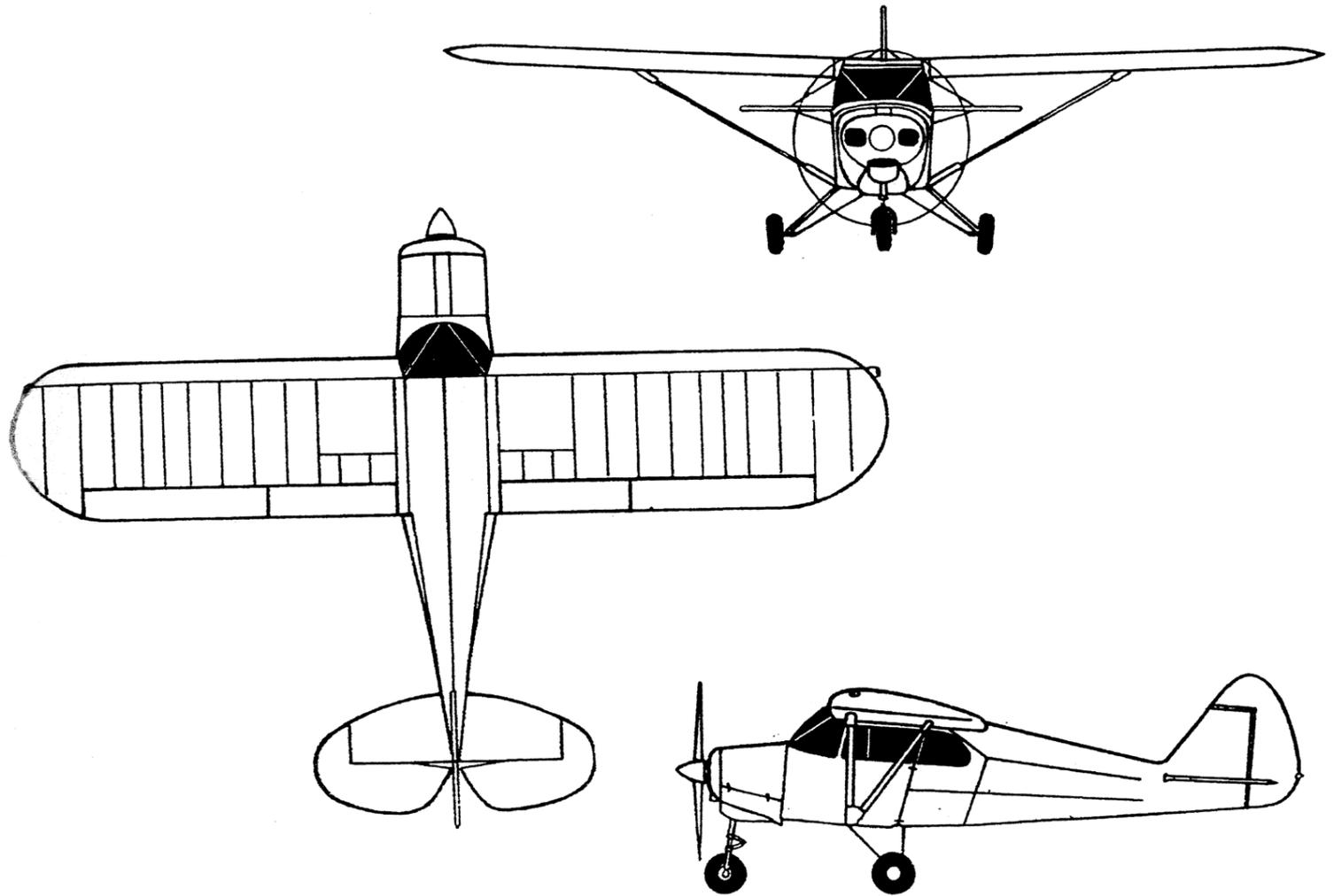
Le Piper PA-22 Tripacer, avion bipale, monoplan à aile haute haubanée, se caractérise par une motorisation puissante et un train tricycle à roulette de nez orientable, ce qui lui vaut le surnom de tripatte. Par ailleurs, le gouvernail et les ailerons sont couplés. Le pilote peut ainsi engager des virages en agissant sur le seul manche en forme de volant, ce qui améliore le confort du pilotage. Autre particularité 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<sup>er</sup> GALTOM (Groupement d'Avions Légers des Troupes d'Outre Mer) stationné initialement à Dakar, ainsi qu'au 2<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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 250 mètres et dans la direction des vents dominants.
radio:	VHF: AN-PRC 10 *
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.

- Concernant le poste VHF/FM, que l'on appelait couramment la HF, pour les liaisons air-sol, était un AN-PRC 10, placé dans un harnais suspendu sur le dossier du siège avant droit. Il fallait donc se contorsionner pour régler les fréquences et/ou effectuer un "battement zéro" Et la portée "optique" du poste se révélait toute à fait exacte, car vu les altitudes auxquelles nous évoluions on voyait le correspondant avant de le recevoir (Jean-Claude Hervé)



*Une séquence d'avitaillement par l'ANT. vraisemblablement à Bokoro, à l'est de Mongo. On distingue très bien la porte arrière qui avait été déshabillé de sa toile et rhabillé de plexi, ce qui donnait une meilleure visibilité (photo Jean-Claude Hervé).*

## Des centaines d'heures de vol sur PA-22



*En alerte à Am-Timan, au Tchad, en 1971. De gauche à droite, Jean-Claude Hervé, l'adjudant Dartigaud, tous deux pilotes, et l'adjudant Castagnaga, mécanicien (photo Jean-Claude Hervé).*

Tripacer, je connais assez bien la bête sur laquelle j'ai effectué de 700 à 800 heures. Je l'ai découvert en France, puisque en 1969 j'ai été affecté au 1<sup>er</sup> GALAT des Mureaux, et plus exactement à l'Escadrille de liaison de l'EMAT, qui possédait deux PA-22. J'y étais l'adjoint au commandant d'escadrille. Venant de l'ES.ALAT de Dax, où je monitais au sein de l'escadron avions, j'ai été transformé illico sur la machine par mon vieil ami l'adjudant-chef Vadot. En 1971, il est venu à mes oreilles, bien placées car, popotier, je déjeunais en face du chef de corps, que le premier bureau peinait à trouver un lieutenant volontaire pour partir au Tchad. J'étais célibataire, libre de tous liens ou presque et je me suis déclaré partant si mon patron était d'accord. Quinze jours après, je débarquais à Fort-Lamy, sans le moindre comité d'accueil car l'escadrille était basée à Abéché. Il m'a fallu trois jours pour trouver une place dans un Transall pour m'y conduire. L'officier ALAT que je remplaçais attendait que je descende l'échelle pour y monter... Lorsque je suis présenté au capitaine commandant l'escadrille, je me suis entendu dire "ne défaites pas vos valises, vous partez demain en détachement en Mongo pour deux mois. Comme vous êtes moniteur, vous en profiterez pour agréer ou non la piste sommaire que le commandant de l'EMT local a fait tracer dans l'enceinte du camp, pour éviter d'avoir à mettre en place une garde sur l'aérodrome. Bel accueil, et en fait de deux mois, je suis resté à Mongo 53 semaines, sous paillote, lit Picot, sans eau courante ni électricité sinon quelques heures par nuit grâce à un groupe électrogène...

Tout cela pour situer l'ambiance avant de parler de l'avion. Il faisait chaud, très chaud, souvent plus de 40°. Il nous fallait embarquer l'armement individuel (Mat 49 ou FSA 49-56) et les munitions, une assez grosse réserve d'eau et des rations de survie en cas de crash.



*Une vidange, en 1971. Ce doit être l'adjudant-chef Gérardin (mécanicien) que l'on voit de dos (photo Jean-Claude Hervé).*

Dans le cadre des liaisons avec les postes de l'EMT (Am-Timam, Abou-Deïa, Mangalmé, Melfi) ou voisins (Ati, Bokoro) si l'on prenait un passager en plus de l'équipage à deux, la queue du Tripacer traînait par terre. L'appareil était ainsi centré arrière, ce qui rendait les évolutions serrées assez dangereuses. Or, l'habitude avait été prise par certaines autorités d'embarquer pour des vols opérationnels. Je trouvais cela aberrant et m'en suis ouvert au commandant de l'EMT, qui a fait remonter la chose jusqu'au COMELEF, qui avait suivi et pondu une note interdisant l'emport d'une troisième personne lors des vols opérationnels. A ce sujet, je ne me suis pas fait que des amis. Après mon départ en novembre 1971, il semblerait que cette directive soit, hélas, tombée dans l'oubli...

Autres points importants concernant l'avion : le poste VHF/FM, ce que l'on appelait couramment la HF, pour les liaisons air-sol, était un AN-PRC 10, placé dans un harnais suspendu sur le dossier du siège avant droit. Il fallait donc se contorsionner pour régler les fréquences et/ou effectuer un "battement zéro". Et la portée "optique" du poste se révélait toute à fait exacte, car vu les altitudes auxquelles nous évoluions on voyait le correspondant avant de le recevoir... Heureusement pour nous, l'EMT/3<sup>e</sup> RIMa nous avait prêté 2 TRPP 13 pour équiper nos deux avions. Il y avait bien un poste MF longue portée pour de liaisons avec les organismes de circulation aérienne, mais d'une part il y en avait peu dans le coin, et d'autre part cela nécessitait de dérouler une antenne filaire de plus de 50 mètres derrière l'avion (c'est le petit entonnoir que l'on aperçoit sur le plan fixe vertical qui permettait cette manœuvre).

Et il y avait bien un radio-compass, mais pas d'infrastructure au sol. J'ai dû une fois effectuer une EVS avec retour de nuit sur Mongo, qui avait nécessité l'installation d'une balise de campagne de l'Armée de l'Air et un balisage de piste à la goose-neck.

**Jean Claude HERVE**

### 3 appareils ALAT (160 cv)

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

22-5040	09/05/57	IRAN AIA Cl-Fd ..../64 08/11/65 Montauban 19/11/65 <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> 28/09/66 Montauban 18/02/69 31/03/70 <b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 23/04/71 30/09/71 (03/06/70) Montauban 22/09/71 IRAN Montauban 15/11/71 14/01/72 <b>EALAT . TDM</b> 23/02/72 04/06/73 <b>KAA</b> 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 <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> 28/11/66 01/04/69 <b>KAA</b> Montauban 09/04/69 24/02/70 <b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 12/03/70 27/07/71 (29/04/70) IRAN Montauban 02/08/71 05/10/71 Montauban 14/10/71 <b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 18/11/71 02/02/72 (../02/72) Montauban 02/02/72 22/03/72 <b>EAL TDM</b> Dakar 26/04/72 27/03/73 <b>KAD</b> (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	../../62 14/03/63 01/09/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. <b>GALTDM N°2</b> Fort-Lamy (28/10/66) <b>GALTDM N°2</b> <b>KB?</b> Montauban 28/11/66 IRAN AIA Cl-Fd 02/01/67 05/04/67 <b>ERM</b> Versailles <b>MEB</b> (13/06/68) <b>ERM</b> Versailles <b>MEB</b> (10/03/69) accidenté au 4 <sup>e</sup> échelon 10/03/69 Montauban 12/02/70 <b>PAL TDM</b> Dakar (19/04/70) Montauban 29/03/72 IRAN Montauban 24/05/72 20/11/72 <b>EALAT TDM</b> Dakar 09/04/73 17/09/74 <b>KAE</b> (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<sup>er</sup> 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).

# 11 appareils ALAT (150 cv)

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

22-7631	<p>../../62 12/02/63</p> <p>01/09/63 07/04/65</p>	<p>Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.</p> <p><b>GAL TDM N°2</b> Fort-Lamy gain des Troupes de Marine</p> <p><b>GAL TDM N°2</b> Montauban vol initial</p> <p><b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 27/08/65 23/08/67</p> <p>IRAN AIA Cl-Fd 24/08/67 16/02/68</p> <p>Montauban 23/02/68</p> <p><b>1<sup>er</sup> PAL TDM</b> Dakar (01/04/69)</p> <p><b>EALAT-TDM</b> <b>KAB</b> (20/01/70)</p> <p><b>EALAT-TDM</b> <b>KAB</b> (23/06/71)</p> <p>accidenté au 4<sup>e</sup> échelon le 23/06/71</p> <p>IRAN Montauban 10/09/71 08/02/72</p> <p><b>DETALAT TCHAD</b> 28/02/73 06/11/73 (06/05/72)</p> <p>(22/02/73)</p> <p><b>EALAT-TDM</b> Dakar 23/11/73 17/09/74 (04/12/73)</p> <p>(18/03/74)</p> <p>EAMS Dakar (../12/74)</p> <p>réformé le 09/12/74 avec 3287 heures de vol</p> <p>cession à Dakar</p>	
22-7632	<p>../../62 12/02/63</p> <p>01/09/63 07/04/65</p>	<p>Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.</p> <p><b>GAL TDM N°2</b> Fort-Lamy gain des Troupes de Marine</p> <p><b>GAL TDM N°2</b> Montauban vol initial</p> <p><b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 27/08/65 15/11/66</p> <p>IRAN AIA Cl-Fd 18/11/66 02/03/67</p> <p><b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 03/03/67 12/03/70 (../03/68)</p> <p>(../12/69)</p> <p>Montauban 16/03/70 27/04/70</p> <p>Dakar 02/05/70 24/12/71</p> <p>IRAN Montauban 29/02/72 07/06/72</p> <p><b>EALAT-TDM</b> Dakar 26/01/73 17/09/74 (10/02/73)</p> <p>(25/01/74)</p> <p>EAMS Dakar (../12/74)</p> <p>réformé le 09/12/74 avec 2234 heures de vol</p> <p>cession à Dakar</p>	
22-7633	<p>../../62 18/02/63</p> <p>01/09/63 07/04/65</p> <p>16/10/67</p>	<p>Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.</p> <p><b>GAL TDM N°2</b> Fort-Lamy gain des Troupes de Marine</p> <p><b>GAL TDM N°2</b> Montauban vol initial</p> <p><b>ERM</b> Versailles 21/04/65 <b>MEB</b></p> <p>Montauban 24/02/67</p> <p>embarquement pour Dakar</p> <p><b>1<sup>er</sup> PAL TDM</b> Dakar <b>KAK</b></p> <p><b>EALAT-TDM</b> <b>KAK</b></p> <p>accidenté au 4<sup>e</sup> échelon le 25/11/69. Touche durement le sol à Fort Archambault, termine dans les broussailles, 100 mètres à coté de la piste.</p> <p>Montauban 13/02/70 06/07/70</p> <p><b>EALAT-TDM</b> Dakar (11/12/70)</p> <p>Montauban 14/10/71</p> <p>IRAN Montauban 10/01/72 14/04/72</p> <p><b>EALAT-TDM</b> Dakar 21/04/72 11/04/74 (31/05/72)</p> <p>(07/11/72)</p> <p>(29/03/74)</p> <p>EAMS 17/09/74</p> <p>EAMS Dakar (../12/74)</p> <p>réformé le 09/12/74 avec 3068 heures de vol</p> <p>cession à Dakar</p>	

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

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

22-7634	.././62 18/02/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. <b>GALTDM N°2</b> Fort-Lamy gain des Troupes de Marine	
	01/09/63	<b>GALTDM N°2</b> <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> Dakar 18/01/66 Montauban	<b>KB?</b> (04/10/66)
	08/03/67	IRAN AIA Cl-Fd 04/10/66 08/02/67 embarquement pour Dakar <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> Dakar (25/04/67) Montauban 24/06/71 IRAN Montauban 15/07/71 17/11/71 Dakar (07/01/72) <b>EALAT-TDM</b> (19/09/72) <b>KAC</b> (19/07/72) accidenté au 3 <sup>e</sup> 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	.././62 25/02/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. <b>GALTDM N°2</b> Fort-Lamy gain des Troupes de Marine	
	01/09/63	<b>GALTDM N°2</b>	<b>KB?</b>
	07/04/65	Montauban vol initial <b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 24/08/65 02/01/67 <b>ABS</b> IRAN AIA Cl-Fd 10/02/67 25/05/67	
	29/05/67	embarquement pour Dakar <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> Montauban 06/10/70 IRAN Montauban 09/11/70 01/06/71 Montauban 02/06/71 12/07/71 <b>EALAT.TDM</b> (10/05/72) <b>DETALAT TCHAD</b> 07/06/73 19/11/73 <b>EALAT-TDM</b> 23/11/73 17/09/74 <b>KAJ</b> EAMS Dakar (../12/74) réformé le 09/12/74 avec 2957 heures de vol cession à Dakar	<b>KAJ</b> (16/04/68)
22-7636	.././62 25/02/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. <b>GALTDM N°2</b> Fort-Lamy	
	01/09/63	<b>GALTDM N°2</b> <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> détérioré le 06/05/67 Montauban	<b>KB?</b> (01/06/67)
		IRAN AIA Cl-Fd 31/05/67 15/12/67 <b>1<sup>er</sup> GALAT</b> 14/02/68 (31/03/69) <b>PALTDM</b> Dakar 28/08/69 11/04/72 <b>KAI</b> (26/05/70) IRAN Montauban 12/06/72 08/03/73 <b>EALAT-TDM</b> (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	.././62 14/03/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. <b>GALTDM N°2</b> Fort-Lamy	(15/11/65)
	01/09/63	<b>GALTDM N°2</b> <b>1<sup>er</sup> PALTDM</b> accidenté au 4 <sup>e</sup> 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) <b>EALAT-TDM</b> (16/06/72) <b>EALAT-TDM</b> <b>KAB</b> (.././73) <b>DETALAT TCHAD</b> 07/06/73 26/10/73 <b>KBG ?</b> Dakar (30/10/73) <b>EALTDM</b> (19/12/73) EAMS 17/09/74 EAMS Dakar (../12/74) réformé le 09/12/74 avec 3619 heures de vol cession à Dakar	<b>KB?</b>

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	A F F E C T A T I O N S	IMMATRICULATIONS
constructeur	réception		

22-7639      ..../62      Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.  
18/03/63      **GALTDM N°2** Fort-Lamy  
01/09/63      **GALTDM N°2** (01/02/67)      **KB?**  
IRAN AIA Cl-Fd      16/03/67      13/07/67  
**1<sup>er</sup> GALAT/EMAT**      28/07/67      21/05/70      **ABQ**  
Montauban      21/05/70      12/10/70  
Dakar      (21/10/70)  
**EALAT-TDM**  
18/02/72      détruit lors des combats d'Amdagachi. Le pilote, l'adjudant Dartigaux est tué.  
EAMS Dakar      (28/07/72)  
considéré comme épave pour 1<sup>er</sup> RIAOM  
réformé le 05/05/72 avec 2050 heures de vol

22-7640      ..../62      Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.  
18/03/63      **GALTDM N°2** Fort-Lamy  
01/09/63      **GALTDM N°2**      **KB?**  
IRAN AIA Cl-Fd      26/07/67      17/01/68  
Montauban      01/02/68  
**1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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      ..../62      Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.  
19/03/63      **GALTDM N°2** Fort-Lamy  
01/09/63      **GALTDM N°2**      **KB?**  
**1<sup>er</sup> PALTDM**  
27/01/66      détruit 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      ..../62      Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.  
19/03/63      **GALTDM N°2** Fort-Lamy      (06/01/67)  
01/09/63      **GALTDM N°2**      **KB?**  
IRAN AIA Cl-Fd      26/10/67      12/03/68  
**1<sup>er</sup> 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.

# 10 appareils des Troupes de Marine

NUMEROS	T D M date de réception	A F F E C T A T I O N S	IMMATRICULATIONS
22-5140	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM 1 <sup>er</sup> GALTDM (fin 1964)	KAE (../../61) KAB
22-5141	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAC
22-5143	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAD
22-5148	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAE
22-5153	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAF
22-5154	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAG (28/09/61)
22-5158	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAH
22-5159	../../57	1 <sup>er</sup> GALTDM	KAI
22-5162	20/05/57	1 <sup>er</sup> GALTDM 1 <sup>er</sup> PALTDM accidenté au 3 <sup>e</sup> échelon le 15/04/65 Montauban réformé le 18/06/65 avec 63 heures de vol	KAJ (10/09/64) (19/05/65)
22-7490	../../57 06/12/65	1 <sup>er</sup> GALTDM 1 <sup>er</sup> GALTDM réformé	KAK KAJ

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

## Appareils non identifiés

KAI accidenté le 02/09/62 à Oued Hamimin. (3<sup>e</sup> GALTDM ??)

KBD accidenté le 13/05/64 à Moussoro (GALTDM N°2)

??? accidenté le 24/01/72 au Tchad. Pilote tué



A Am-Timam, au Tchad, en 1971, avec un Broussard de l'Armée de l'Air (photo Jean-Claude Hervé).



*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).*





*Avitaillement du PA-22, codé KAC, à Ziguinchor, au Sénégal, en 1974 (photo Jean-Louis Lambin).*

