

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
www.alat.fr et 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^{er} 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^{er} GALTDM, à Dakar en 1965. (photo ECPA, collection Christian Malcros).

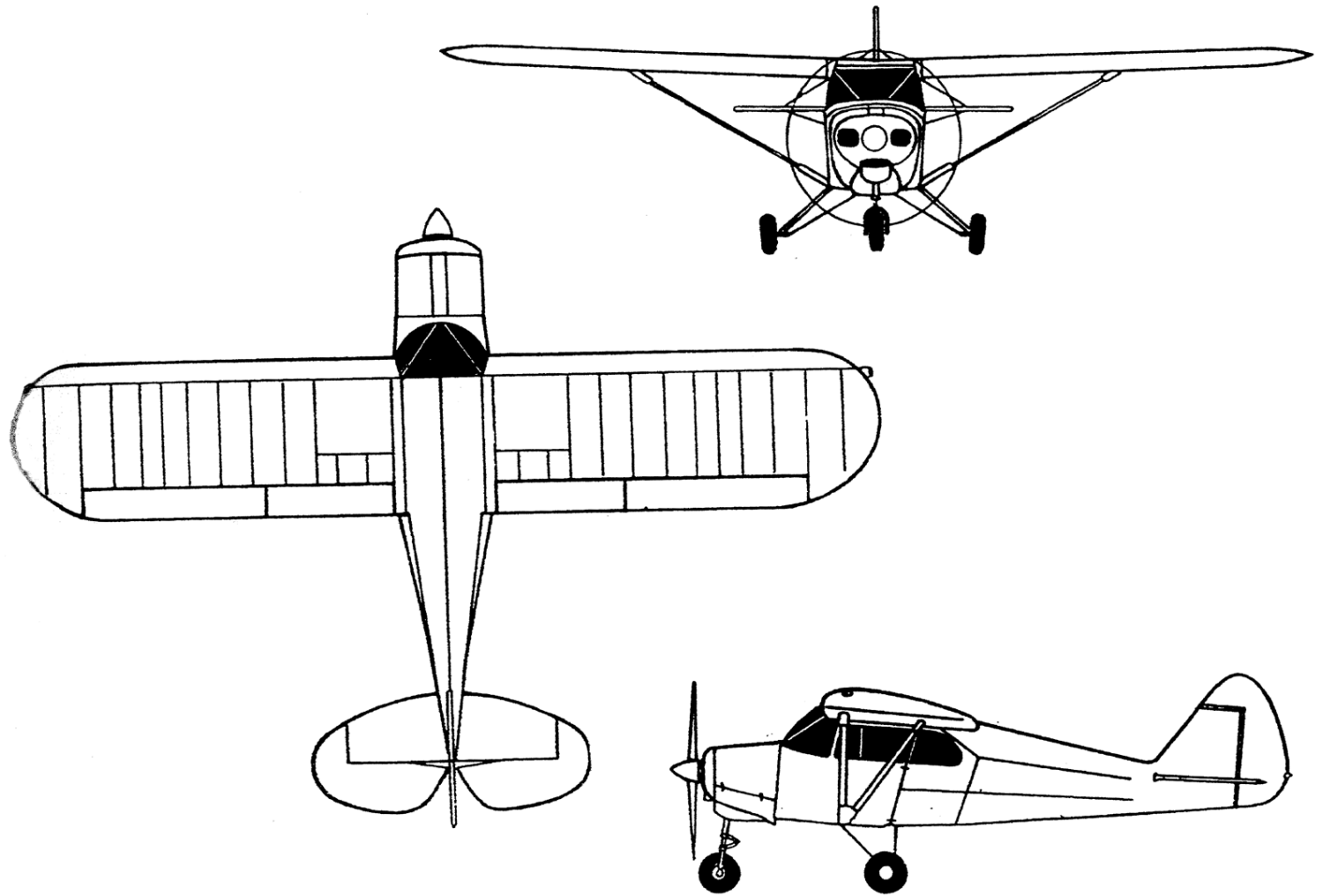
Le Piper PA-22 Tripacer, avion bipale, monoplan à aile haute haubanée, se caractérise par une motorisation puissante et un train tricycle à roulette de nez orientable, ce qui lui vaut le surnom de tripatte. Par ailleurs, le gouvernail et les ailerons sont couplés. Le pilote peut ainsi engager des virages 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^{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 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^{er} 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^e 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		A F F E C T A T I O N S	IMMATRICULATIONS
constructeur		date de	réception		
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	
		EALTDM 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	../../62	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté.			
	14/03/63	GALTDM N°2 Fort-Lamy			(28/10/66)
	01/09/63	GALTDM N°2			KB?
		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		
		PALTDM 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 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. GAL TDM N°2 Fort-Lamy gain des Troupes de Marine	
	01/09/63	GAL TDM N°2 1^{er} PAL TDM Dakar 18/01/66 Montauban	KB? (04/10/66)
	08/03/67	IRAN AIA Cl-Fd 04/10/66 08/02/67 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	.././62 25/02/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. GAL TDM N°2 Fort-Lamy gain des Troupes de Marine	
	01/09/63	GAL TDM N°2	KB?
	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 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	KAJ (16/04/68)
22-7636	.././62 25/02/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. GAL TDM N°2 Fort-Lamy	
	01/09/63	GAL TDM N°2 1^{er} PAL TDM détérioré le 06/05/67 Montauban	KB? (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	.././62 14/03/63	Livraison en caisse à Dakar, venant des USA, pour y être remonté. GAL TDM N°2 Fort-Lamy	(15/11/65)
	01/09/63	GAL TDM N°2 1^{er} PAL TDM	KB?
		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	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^{er} 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^{er} 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^{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 /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^{er} 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^{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.

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 ^{er} GALTDM 1 ^{er} GALTDM (fin 1964)	KAE (../../61) KAB
22-5141	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAC
22-5143	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAD
22-5148	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAE
22-5153	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAF
22-5154	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAG (28/09/61)
22-5158	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAH
22-5159	../../57	1 ^{er} GALTDM	KAI
22-5162	20/05/57	1 ^{er} GALTDM 1 ^{er} PALTDM accidenté au 3 ^e 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 ^{er} GALTDM 1 ^{er} 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^e 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).

