

Le Nord 2501 Noratlas n°35



© coll. P.Jarrige



Le Noratlas a été pensé et conçu immédiatement après la seconde guerre mondiale, à la demande du gouvernement français qui souhaitait doter son armée de l'Air renaissante d'un véritable avion de transport, moderne et de construction 100% française, pour remplacer les Douglas C-47 « Dakota » et autres Junkers 52 allemands récupérés dès la fin de la guerre et puis construits en France après guerre.

Un concours fut lancé, remporté par la SNCAN (Société Nationale de Construction Aéronautiques du Nord) qui avait proposé un avion

bipoutre motorisé par des moteurs construits sous licence par la SNECMA. L'avion, baptisé Noratlas, a effectué son premier vol le 10 septembre 1949, et, après la fabrication de cinq prototypes, entra en fabrication à Bourges à partir de sous-ensembles fournis par plusieurs usines du groupe nationalisé. L'armée de l'Air, qui faisait face à une situation très compliquée en Extrême-Orient, demanda au constructeur de lui livrer les premiers avions au plus vite afin de pouvoir commencer à former les premiers équipages, mais malgré tous les efforts des équipes du constructeur, l'avion entra en service

à la fin de 1953, à une époque où le conflit en Indochine prenait un nouveau tournant, dont l'apogée à Dien Bien Phu en mai 1954 marquera le départ proche des troupes françaises. Mais pour le Noratlas, s'il n'a que très peu participé aux opérations en Asie, sa grande aventure commençait bien loin de là, sur le sol algérien où la situation se dégradait à son tour. Dès lors, il a été de toutes les opérations, des sols brulants de l'Afrique francophone jusqu'aux terres glacées des expéditions polaires de Paul-Emile Victor. 208 exemplaires ont été livrés à l'armée de l'Air, tandis que les allemands en recevaient 187 construits en grande partie sous licence.



© coll. P.Jarrige

Le Noratlas numéro « 35 », qui est donc le 35^{ème} appareil construit, appartient à la première tranche d'appareils livrés. Il a été assemblé dans l'usine de Bourges, et remis officiellement aux militaires le 18 octobre 1954. Après la courte période de prise en compte, il a rejoint quelques jours plus tard, le 9 novembre, l'Escadron de Transport 1/61 « Touraine » à Orléans, où il a reçu le code « 61-NC ». Le 18 octobre 1956, il est transféré au GT 1/62 « Algérie » basé à Alger, où il porte le code 62-WR. En mars 1958,

il part en entretien, avant d'être affecté le 30 juillet suivant au GT 2/62 « Anjou », installé à Blida en Algérie depuis son retour d'Indochine trois ans plus tôt. Il reçoit le code 62-KO, dans la tranche propre à cet escadron. Il y restera jusqu'au 8 septembre 1961. S'ensuivent quelques mois d'interruption d'activité, pour une longue période d'entretien, et on le retrouve le 15 février 1962 au sein du GT 3/62 « Sahara » basé à

Alger Maison-Blanche, alors que le conflit n'en a plus que pour quelques mois, les accord d'Evian signés peu après mettant un terme à la « guerre » d'Algérie. Le Groupe Sahara est la dernière unité de transport qui quittera le sol algérien, le 1^{er} avril 1964, jour de sa dissolution. Le « 35 » regagne alors la métropole peu avant la cessation d'activité de son unité, et il est affecté le 23 mars 1964 au CIET 340 à Tou-

louse-Francazal, qui lui attribue le code F-RBHM.

Malheureusement, le drame se produit un peu plus d'un mois après son arrivée au CIET, le 29 avril 1964 lorsqu'il percute de pic de Jouels, à Sentenac-de-Sérou lors d'une mission d'accoutumance au vol sans visibilité au profit de deux pilotes stagiaires. ♦

Le Noratlas n°35 aura effectué 44 heures de vol au sein de cette unité, sur un total de 6 150 heures.

LA MISSION

Le 29 avril 1964, à 13h25TU, le Lieutenant Marque Claude part pour une mission d'instruction avec deux stagiaires pilotes (qui devaient se relayer au bout d'une heure de vol) à bord du N2501 n° 35 F-RBHM.

Ce vol est un vol de prise en main pour les stagiaires qui effectuent leur premier vol d'entraînement au PSV (pilotage sans visibilité). Ce vol s'effectuera dans la zone de Pamiers. Ces trois pilotes sont accompagnés par un mécanicien navigant et un radio.

Le contrôle de Toulouse leur donne un espace de travail entre le FL35 (1200 mètres) et le FL70 (2300 m). La zone de Pamiers à sa bordure sud à 30 Nm de Francazal et à moins de 10 Nm des premiers contreforts des Pyrénées (Monts de l'Arize).

La météo du jour est constituée d'une couche nuageuse ayant sa base à 800 mètres, et le sommet entre 1500 m vers Toulouse et 2000 m vers les montagnes.

A 13h45TU, soit 20 mn après son décollage, des ouvriers travaillant dans la montagne entendent un avion passer près d'eux à basse altitude suivi aussitôt d'une explosion.



© coll. P.Jarrige

Le N2501 vient de percuter la montagne à 1300 m d'altitude. La configuration de l'avion est reconstituée : vol de croisière au FL 35, virage à gauche au taux 1, les deux moteurs en fonctionnement normal.

Le Ltt Marque effectuait son premier vol d'instruction avec des stagiaires en de-

hors du circuit d'aérodrome. Très consciencieux, il a dû consacrer toute son attention au travail du stagiaire en PSV en omettant de faire le point sur sa position. Il a dépassé le sud de la zone de 15 km. ♦

À Oujda, en 1957 © coll. P.Jarrige



†

L'EQUIPAGE

Lt MARQUE Claude,
(Ecole de l'air promotion
1959 « Louis Blériot »)
pilote instructeur au
CIET 340

Sgt GERARD Louis, pi-
lote stagiaire, du Cotam

Sgt BENET Alain, pilote
stagiaire, du Béarn
01/064

Adj RONSSE Guy, méca-
nicien navigant, du
CIET 340

**Adc DELAUNAY
Georges**, radio, de la
Section de Transmissions
de la BA 101 Francazal

Le CIET 340 de Toulouse-Francazal



Dans le but d'instruire et de former les équipages en ce qui concerne le PSV et

l'AMV, le Commandant Leclère crée un centre de perfectionnement rattaché au Groupe de Transport 1/15, sur le terrain de Valence Chabeuil équipé de Beechcraft UC-45

Le tout premier stage se déroule entre le 23 juillet et le 23 août 1945.

De centre de perfectionnement il devient provisoirement le CITAM (Centre d'Instruction du Transport Aérien Militaire).....

Grâce à la ténacité du Colonel Alias, l'Etat Major du GMMTA reconnaît officiellement l'existence du CIET 340 au mois de janvier 1946

(Centre d'Instruction des Equipages de Transport)

Cherchant un terrain plus approprié il est décidé de transférer cette unité sur la Base Aérienne 101 de Toulouse-Francazal en Mars 1946.

Disposant maintenant, en plus des UC-45, de AAC1 (Junkers 52), les premiers C-47 arrivent à Toulouse en Juillet 1946...

En octobre 1946 sort le premier "Mémento du Pilote" qui va servir de base à la formation, et devenir la "bible" sur lequel seront formés tous les pilotes de transport...

Ecrire, former et faire appliquer la méthode, va être la fonction de cette unité, au fil du temps, des événements et de l'évolution des matériels....

Au premier novembre 1954, alors que la guerre d'Indochine vient de se termi-

ner la dotation du Ciet est : 14 C-47, 3 AAC1 en cours de retrait, 10 UC-45, 10 MD-311, 11 MD-312, 5 MD-315, et 4 SE-161, et comme avion de servitudes 1 "Criquet" et 3 "Pingouins" soit plus de 60 avions...ça laisse rêveur!

Le premier Noratlas est pris en compte par le CIET le 1er décembre 1954. Il s'agit du n°21 rétrocedé par le Poitou. Il sera suivi dès le 7 janvier par le n°7, puis par le n°6 et le n°4 respectivement les 21 et 26 janvier... et bien d'autres suivront.

Les derniers Noratlas quittent le CIET en septembre 1986, alors que le Transall a déjà largement remplacé les vénérables « grises » dans les escadrons de transport. Il aura donc été l'unité qui aura utilisé le plus longtemps les Nord 2501.

Source : « Le Noratlas », X.Capy & G.Millas, éd. Lela Presse



Le « 105 »



Familier mais unique : le « 105 »

Ceux qui ont donné à nouveau vie à la Grise, ceux-là même qui l'ont fait renaître à « L'envol » et tous ceux qui, depuis, lui ont apporté leur patiente attention ...tous ceux-là, sont-ils conscients aujourd'hui de l'immense responsabilité qu'ils ont transmise aux ailes du Noratlas n° 105 ?

Ce sont eux qui ont fait d'un avion de transport familial de la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, un aéronef unique, monument historique de surcroît.

Le Noratlas n° 105 est « Unique » parce que seul exemplaire de ce type en état de vol aujourd'hui, mais il est également unique parce qu'il appartient au souvenir de plusieurs générations de Français. Il est devenu l'avion de **Tous**, et notamment de tous ces jeunes qui ont effectué leur « service militaire » aux cours de trois décennies (1954-1986) si riches en événements.

Histoire d'une Association : « LE NORATLAS DE PROVENCE »

Quelques passionnés décidèrent de remettre en état le « 105 » qui se meurt sur la Base Aérienne 114 d'Aix-les-Milles, Le Nord 2501 n° 105, immatriculé F-AZVM qui a volé pour la première fois le 24 mai 1956 à sa sortie de chaîne d'assemblage de Bourges.

Après 10 772 heures de vol, il termina sa carrière opérationnelle sous la livrée du CIET 340 de Toulouse-Franczal le 26 juin 1986. Cédé à l'Association PEGASE, il resta plus de 7 années à l'abandon dans un coin de l'aire de stationnement de la BA 114

Quelques dates marquantes

1993 : Laissée à l'abandon, « La Grise » voit se créer la section AVIATION PASSION au sein du Club Sportif et Artistique de la Base des Milles avec pour objectif général la conservation du patrimoine aéronautique et pour but particulier la restauration et la remise en état de vol du Noratlas « 105 ». Cet objectif va souder une équipe de bénévoles, notamment les anciens mécanos navigants, spécialistes de « la Grise », mais

également des jeunes et des moins jeunes, venus d'horizons divers, tous volontaires et passionnés.

1995 : Après trois ans d'efforts et 24 000 heures de travail, le « 105 » effectue son premier vol de renaissance le 29 mai 1995. Les qualifications sont là dans tous les domaines, pilotage, maintenance, sécurité. Pari audacieux gagné et depuis ce jour la « Grise », aux couleurs du groupe SAHARA - avec son nez vert - vole pour la joie et l'émerveillement de tous.

1996 : C'est pour assurer la pérennité de cette aventure qu'est créée le 11 janvier 1996 l'Association « LE NORATLAS DE PROVENCE » (inscrite au JO du 7 février 1996). L'Association est aujourd'hui propriétaire de l'appareil, de tous ses rechanges et outillages.

2007 : Le « 105 » est classé Monument Historique.

2016 : Le Nord 2501 n° 105 célèbre avec faste son 60^{ème} anniversaire sur l'Aérodrome d'Aix-les-Milles devant 300 invités. Le 9 juin à la demande de l'Armée de l'Air Allemande il prend la tête d'un défilé aérien (avec un C160 Transall et un Airbus A400M) sur la base de Hohn célébrant le 55^{ème} anniversaire du LTG63.

