



LE NORATLAS

DE PROVENCE



F-AZVM

Nord 2501 Noratlas n° 105

Classé Monument historique



Gazette n°27

Année 2021



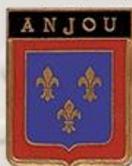
TOURAINE



SAHARA



CIET 340



ANJOU



GAMOM 88



BIGORRE



CIFAS 328



VERCORS



SOMMAIRE



🏠	LE MOT DU PRÉSIDENT.....	p. 3
🏠	François MAESTRACCI nous a quittés.....	p. 4
🏠	LE MOT DU TRÉSORIER	p. 6
🏠	LE MOT DU MAGASINIER.....	p. 7
🏠	LE MOT DE LA CHAUFFE.....	p. 7
🏠	LA COMMUNICATION	p. 8
🏠	LE BILAN ACTIVITÉS	p. 8
🏠	LES ADHÉSIONS 2021	p. 9
🏠	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2021 – Saint-Victoret le 7 mars 2021.....	p. 10
🏠	LES MISSIONS 2021 :	
-	Vol entrainement pilotes / Nimes Garons : 12 mai	p. 13
-	1^{er} RCP et STAT / TOULOUSE-FRANCAZAL 18-20 mai	p. 15
-	75 ANS DU C.I.E.T. / BA 123 ORLEANS-BRICY 24-25 juin	p. 17
-	Escale à SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL 26 juin	p. 20
-	ETAP Passation de Commandement / PAU 15-16 juillet	p. 23
-	AIRBORNE CENTER / PAU ZMT WRIHGT 17-18 juillet	p. 24
-	SAINT-CYR COETQUIDAN – Triomphe des Ecoles 21/25 juillet	p. 27
-	AIRBORNE CENTER / VANNES – Para OA 22 juillet	p.28
-	1^{er} RTP / TOULOUSE-FRANCAZAL – 7-9 septembre	p. 30
-	JOURNEES DES ASSOCIATIONS /AIX-en-PROVENCE 12 septembre	p. 32
-	JOURNEES DES ASSOCIATIONS /SAINT VICTORET 12 septembre	p. 33
-	6^e RPIMA - C.F.I.M. / CAHORS-CAYLUS 14-15 septembre	p. 34
-	CENTRE ECOLE PARACHUTAGE /CAHORS 13 septembre	p. 36
-	« DANS LE VENT DES HELICES » / SALON ECOLE DE L'AIR 16 septembre	p. 38
-	JOURNEE « Années 40 » à POURRIERES / para OR – 18 septembre	p. 39
-	JOURNEES DU PATRIMOINE – AIX-les-MILLES 20 septembre	p. 41
-	ADIEU AU TRANSALL HOHN (Allemagne) - 22/25 septembre	p. 42
-	20 ANS D'AMITIE AVEC HOHN ET LE LTG63	P. 47
-	ETAP / PAU : Para OA-OR de la Saint Michel 30 sept-1^{er} oct	p. 50
-	CASTRES : 8^e RPIMa - Para OA-OR de la Saint Michel - 11 octobre	P. 52
-	PERPIGNAN : ETAT-MAJOR PARIS - Para OA-OR de la St Michel -19 oct.	p. 54
-	CARCASSONNE : 3^e RPIMa - Para OA-OR de la Saint Michel - 22 octobre	p. 56
🏠	SOUVENIRS : Le Noratlas 2504 Marine : le Nord « à réaction »...	p. 58



LE MOT DU PRESIDENT 1956 – 2021 : 65 ans !

65 Ans ! Tout comme l'année précédente, mes quelques lignes commenceront par un anniversaire, et non des moindres. 65 ans après son premier vol, témoin de toute une époque, le Noratlas n° 105 est toujours là, « debout » sur ses trains.

Ces 65 années ont vu défiler plusieurs générations, ainsi qu'un nombre incalculable de profils différents : pilotes, mécaniciens, parachutistes, passagers, curieux, néophytes, aficionados, passionnés... Car oui, hier comme aujourd'hui, le Noratlas, c'est une histoire humaine, pour le meilleur et pour le pire.

Certains de ces hommes et de ces femmes que nous pensions plus durables que l'airain, comme le dit la devise du Noratlas (Aere Perenus), nous ont malheureusement quittés.

C'est pourquoi je voulais rendre hommage à toutes les personnes qui ont contribué à ce qu'aujourd'hui, 65 ans après son premier vol, le Noratlas 105 soit le dernier Nord Aviation 2501 à sillonner les cieux.

Je ne citerai personne, mais nous avons tous en tête des visages à lier à cet hommage.

Pour ces 65 ans, notre vénérable Grise tient la forme !

L'année 2021 fut une belle année aéronautique pour l'association, en témoignent toutes les missions détaillées dans cette gazette.

Malgré un début de saison en demi-teinte en raison d'une pandémie que l'on ne présente plus, et des quelques contraintes d'assurance, l'avion fit une saison admirable avec plus de 20 missions et divers événements associatifs. Notons par exemple notre mission allemande afin de commémorer la fin du LTG63, l'occasion pour nous également de festoyer avec nos amis allemands du village de Hohn avec qui nous sommes jumelés.

Comme chaque année, tous les membres de l'association ont fait leur maximum pour que l'avion réalise des vols, en toute sécurité, tout au long de l'année.

Afin de ne pas remettre en cause la sécurité des vols, nous avons tout de même été contraint d'annuler des missions. Mais nous travaillerons pour que cela ne se reproduise pas à l'avenir.

Nous pouvons également mettre en avant que le travail de communication, entamé l'an passé, porte ses fruits. En effet ces deux dernières années, nous n'avons pu que constater durement qu'il n'est presque plus envisageable pour une association, de maintenir un avion de collection en état de vol, seule dans son coin.

Qui plus est, notre Dame mérite que l'on parle d'elle, et cela fonctionne !

Ainsi, c'est en partie grâce à cette communication, que le 105 peut dormir au chaud pour cet hiver 2021-2022.

Après le passé et le présent, parlons un peu d'avenir.

Depuis mes débuts dans cette belle association,

plusieurs anciens n'ont cessé de me répéter un terme : pérennisation. Et aujourd'hui plus qu'hier, je m'attache à ce que cette pérennisation au sein de l'association soit réelle. En témoignent les nombreuses adhésions de cette année où l'on constate l'arrivée de plusieurs membres juniors mais aussi la féminisation de plus en plus marquée de nos rangs. Il est primordial que l'expérience des anciens puissent être transmise aux jeunes plein de détermination.

Les formations effectuées (pilotes et mécaniciens) sont également un bon

témoin de la pérennisation en cours. Nous sommes les petites mains du maintien en vol de la Grise, à nous de faire le maximum pour que cela perdure.

Enfin, pour conclure, n'oublions pas que le Noratlas, tout comme le monde associatif, reste une histoire humaine.

Un grand merci à tous les membres de l'association pour leur détermination à maintenir le 105 en état de vol, mais également merci à vous, amis lecteurs de cette gazette, qui portez un intérêt au 105 et à notre association.

Bonne lecture à tous, et longue vie au 105 !



Maxence SCHNEEBERGER

François nous a quittés...que son souvenir demeure



François MAESTRACCI

Tu étais mon ancien...tu étais mon ami...tu étais l'honnêteté même... De cette honnêteté où la rigueur qui ne juge ni ne punit se marie au besoin d'instruire et de partager. Et si le « 105 » renaquit de ses cendres grâce à l'enthousiasme et au talent professionnel de Tarante, Traverso et Tauvel, c'est à ta toi que l'institution « le Noratlas de Provence » doit sa survie. C'est ta sagesse et ta probité qui permirent aux « Trois T » et à ceux qui s'étaient engagés à leurs côtés dans ce pari fou, de poursuivre l'aventure et de renouer avec la matrice originelle, celle du Transport Aérien Militaire.

En fait tu n'as jamais changé. Et le jeune radio de bord qui, en 1959, débarqua au Groupe « Sahara » et découvrit le mécanicien navigant François Maestracci, se souvient encore d'un ancien amical, de bon conseil, soucieux de faciliter l'intégration en équipage des jeunots de son acabit. Fussent-ils d'une autre spécialité. Quelques décennies plus tard, c'est le même François qu'il retrouvait. Tu étais devenu l'efficace Président du « Noratlas de Provence ». A un moment crucial pour l'association, ton calme, tes connaissances, le respect du à ton nom et à ton passé furent des atouts essentiels pour la « Grise ». Mais tu savais aussi être un excellent convive, pertinent et drôle mais respectueux de tous, par nature et par éducation.

J-C. N.

---o-o-o---

Quel honneur de t'avoir connu et d'avouer aujourd'hui l'attachement réellement fort que tu as su créer. Le dire en quelques mots c'est tellement banal. En réalité tu nous manques.

Tu étais la référence, le savoir!

Tu savais aussi être un ami discret à la compagnie affable et agréable.

Maestro! Nous t'avons connu et apprécié, pour certains d'entre nous pendant des années. Déjà durant ton activité militaire en escadron tu étais connu par : Maestro!

Surnom qui spontanément suscite la reconnaissance, le respect, comme la probité. Tu en as été l'exemple.

Maestro! Respect, quand en fonction de Mec Nav, assis devant le pupitre de la console centrale de commandes moteurs, tel un chef

d'orchestre, tes gestes méthodiques, cadencés, accordés ouvraient les différentes séquences de la mise en route des deux Hercules du Noratlas, ce cher 105 que tu connaissais si bien et qui nous relie tous!

Nous gardons le souvenir de tes boutades, de tes moments de profonde réflexion.

Tu savais apaiser, rassurer face à la complexité humaine. Tu donnais envie de s'investir dans l'excellence.

Tes supérieurs ont remarqué tes qualités et ta compétence puisque nombreux sont ceux qui se souviennent de Maestro...

D'ailleurs, nous avons eu l'honneur d'avoir parmi nous Gérard, un grand homme par son histoire personnelle, son passé aéronautique comme de par sa stature, affectueusement surnommé « le grand blanc ». Pour nous il était « Gégé » Vous vous étiez côtoyés et appréciés mutuellement en escadron. Cette solide amitié a continué dans la vie, un regard suffisait pour vous comprendre.

Durant ta fonction de président tu as été respecté, ton autorité faisait merveille. Grâce à toi, au nom du 105 nous avons bénéficié des avantages que ton nom seul relié à un réseau d'amitiés savait offrir.

Nous nous souviendrons de ta gentillesse, de ta disponibilité de tous ces bons moments que nous avons partagés avec toi.

Ce départ brutal et soudain est marqué par ton absence regrettée. La grandeur et profondeur de ta générosité nous l'avons découverte en mesurant la pudeur avec laquelle tu as fait le don de ta personne à la science.

Que ton exemple et ton souvenir demeurent. Tu resteras avec nous.

A.S.



En 2012, j'ai rencontré des personnes exceptionnelles qui ont su m'accueillir auprès de leur Trésor, le 105. J'ai été frappé par leur caractéristique commune : une immense humilité, celle qui définit si souvent les Aviateurs, en particulier ceux qui ne volent pas pour l'image ou la performance mais juste pour partager la confiance, les émotions, l'analyse et la rigueur. Cela a été et c'est toujours ma vision, peut-être idyllique.

Et parmi toutes ces personnes : François Maestracci. J'ai sûrement côtoyé François bien moins longtemps que beaucoup d'entre vous et n'ai entrevu la richesse de sa vie d'Aviateur que par bribes, une vie d'ailleurs que j'aurai adoré vivre. J'ai cependant toujours été frappé par sa sagesse devant les écueils qu'a pu traverser le 105, qu'ils soient d'ordre technique, financier mais aussi quelques fois d'ordre humain.



Le souvenir qui me restera de François sera sûrement le partage d'un vol vers Solenzara, où, pour la première fois l'on m'avait confié les commandes des hélices et la surveillance de tous les cadrans au-dessus de la Grande Bleue (ce jour là recouverte de nuages...), mais aussi où François prenant à son tour les commandes lors de l'approche des côtes occidentales de Corse. Après quelques boucles au-dessus des premiers reliefs côtiers, il a su nous faire découvrir brièvement le village où il était né, niché entre les pentes arborées. Et puis ensuite l'arrivée sur la base de Solenzara nous avons tous remarqué qu'il n'avait pas perdu la main dans les manœuvres nécessaires pour poser notre 105, sans le moindre faux pas...

S.B.

---o-O-o---

Brève biographie de François MAESTRACCI :

François restera pour le « Noratlas de Provence » un Président dont l'action a été décisive pour la survie de notre Association.

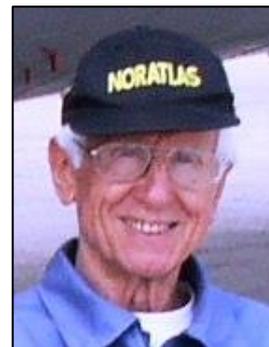
Né en Corse en 1930, il rejoignit très jeune l'Armée de l'Air où il reçut la formation de mécanicien, puis mécanicien navigant. Cette spécialité l'emmena en Indochine où il fit de nombreuses missions au-dessus du Viet Nam en C47 « Dak » jusqu'au traité de paix de 1954. Il fut rappelé en France pour être qualifié sur bombardier B26, puis sur le tout récent Nord 2501 Noratlas. C'est sur cet avion qu'il réalisa en Algérie toutes sortes de missions opérationnelles et de transport au sein de l'Escadron 1/62 « Algérie », les fameux avions au nez vert. Puis il choisit d'abandonner la carrière militaire pour entreprendre des études juridiques et effectuer une brillante carrière dans l'administration des collectivités locales des Bouches du Rhône.

Dans les années 1990, il rejoignit l'équipe du Noratlas de Provence dont il devint président en 2002, sauvant l'association d'une gestion qui la conduisait à sa perte. C'est sous sa houlette que, en 1996, le Noratlas n° 105 fut classé Monument Historique, seul appareil volant à recevoir cette distinction.

Brève biographie de Gérard MARECHAL :

Né dans l'Oise en 1934, Gérard est très tôt attiré par les carrières aéronautiques. Après avoir vu une affiche vantant les carrières de l'armée de l'Air, il s'engage et est envoyé aux Etats-Unis pour réaliser sa formation de pilote. Un choc des civilisations dans les années 50, qui le marquera toute sa vie.

Pilote de Noratlas dans les années 60 et 70, il passe ensuite dans la filière du transport aérien civil, notamment en Afrique et en Asie. Il terminera sa carrière en tant que commandant de bord sur Boeing 747, chez Singapour Airlines. Son expérience aéronautique mais aussi son dévouement dans des tâches parfois obscures ont été pendant des années d'un grand secours pour le fonctionnement de notre association. Homme chaleureux, sa discrétion et son immense savoir auquel on pouvait faire appel à tout moment marqueront ceux qui l'ont connus, jusqu'à son décès en 2020.



LE MOT DU TRÉSORIER

C'est avec le sourire que cette année je rédige ma contribution à notre gazette.

J'en fais la remarque car voyez-vous l'an dernier c'est en faisant la grimace et avec le ventre noué que j'écrivais.

En 2020 le sort s'est acharné sur nous ; Il y a eu cette augmentation délirante des primes d'assurance déjà très pénalisante, et par-dessus la Covid 19 qui cloua trop longtemps notre avion au sol, empêchant ainsi de diluer par un nombre de vols suffisant le coût de la surprime d'assurance. Comme je le disais en 2021, notre trésorerie était encore solide, mais avec seulement 52 heures de vol facturées elle ne permettait plus les investissements (nous avons raté l'acquisition de moteurs neufs). Mais surtout, si la situation avait perduré, par le manque à gagner nous aurions été dans l'incapacité d'assumer nos frais fixes beaucoup plus d'un an, au mieux deux ans. Ce qui signifiait la fin de notre belle histoire à très court terme.



« Nous ne sommes jamais à l'abri d'une bonne surprise »

2021 nous sauve. Nous avons atteint le maximum autorisé de 100 heures de vol. Ce qui signifie que le coût de l'heure de vol est réduit de 300€, c'est considérable.

Malgré la pandémie, malgré cette crise qui a particulièrement touché l'industrie aéronautique. C'est en pleine période d'incertitude qu'Airbus notre sponsor historique nous a démontré sa confiance en l'avenir en général, et en notre association en particulier. Airbus nous attribue la somme de 30 000 € au printemps dernier. C'est considérable, nous en prenons toute la mesure. En comparaison c'est bien peu mais c'est avec ces quelques lignes et au nom de tous les membres de notre belle association, je tiens à remercier Airbus.



En 2021 compte tenu de la situation nous avons mis de côté le projet de peinture de la Grise. Eh bien il faut croire qu'une bonne surprise n'arrive jamais seule. Les subventions du ministère de la Culture pour l'entretien du 105, ainsi que de multiples et généreuses donations de la part de membres et de sympathisants nous permettent de programmer sereinement ce projet pour le mois de juin 2022. Je tiens à remercier ici toutes ces personnes.

Dans « Vol de Nuit » de St-Ex, page 145, Rivière dit à un subordonné :

« Voyez-vous Robineau, dans la vie il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche : Il faut les créer et les solutions suivent »

Maîtrise des dépenses, recherche active de financements, compétences mécaniques de très haut niveau, 2021 aura été sauvée par la persévérance, le travail, et l'implication de femmes et hommes de l'association qui tous à l'œuvre n'avaient qu'un objectif, faire voler cet avion.

La moralité de cette belle histoire c'est qu'il faut regarder devant et ne jamais baisser les bras.

Dominique SAVELLI

LE MOT DU MAGASINIER



L'inventaire s'est poursuivi en 2021 avec l'aide de Dominique BRIOLLAIS et Laurent PRAUD.

Le fichier Excel, initié par nos anciens et qui doit être encore complété, permet d'ores et déjà d'aider à la recherche des pièces requises par les mécaniciens.

Le tri de certaines pièces obsolètes ou surnuméraires (valises de test) ont permis de libérer un peu de place au profit de nouveaux arrivages de pièces détachées récupérées partout où c'est possible.

A ce titre, remercions encore nos généreux donateurs allemands et français pour les précieuses pièces qu'ils nous ont fait parvenir tout au long de l'année.

L'inventaire des gouvernes va permettre de faire un état précis des besoins en terme de réparation pour disposer d'un jeu complet.

La pose de revêtement goudronné avec l'aide de plusieurs membres de l'association solutionne progressivement les problèmes de fuite liés à l'âge des containers.

Pour finir, signalons le centre de recyclage des vieux tee-shirts, serviettes etc... du container 3 qui fonctionne à plein avec pour 2021 la production de 4 gros baluchons de chiffons blanc ou de couleurs, tous découpés manuellement ou au ciseau

Franck JOURNET

LE MOT DE LA CHAUFFE

L'année 2021, fût en quelques sorte une 2ème renaissance pour le Noratlas N°105. Après une belle maintenance hivernale, un certificat de navigabilité renouvelé pour 3 ans par notre organisme de tutelle OSAC, l'assurance reconduite pour 1 an (malgré les primes), le 105 reprit le chemin des airs le samedi 08 Mai 2021 pour un vol de contrôle qui se déroula parfaitement bien et sans encombres. S'en suivit une saison extraordinaire pour le 105, de multiples missions au travers de la France. Avec la cerise sur le gâteau la fin du LTG63 et la fermeture de la base de Hohn en Allemagne, reçu par nos très chers amis du LTG63 et du village de Hohn.



D'un point de vue mécanique, l'avion s'est plutôt très bien comporté pour le nombre d'heures de vol effectuées.

L'année en chiffres :

Nombres d'atterrissages : 184

Heures de vol : 100

Les évènements notables :

- Changement des 2 pneumatiques de trains principaux + celui du train avant, en raison d'un bon nombre de décollages et atterrissages : les pneus se sont usés plus rapidement que prévu.
- Changement des blocs freins au mois de Septembre. En effet, la réduction du nombre de parachutistes par largage augmente le nombre de rotations et donc le nombre de décollages/atterrissages.

Vincent BONIN

LA COMMUNICATION



La communication constitue de nos jours un levier dont une association ne peut se passer.
En conséquence, le souci de communiquer « tous azimuts » est devenu un réflexe pour nous.

En 2021, il faut souligner les actions suivantes :

- Développement des contacts avec la presse locale et nationale, invitation de journalistes à Marignane.
- Contacts avec les élus locaux, courriers au plus haut niveau national ayant débouché sur des pistes prometteuses.
- Très bonne écoute et aide apportée par l'Armée de l'Air et de l'Espace.
- Survols ou paras sur les communes environnantes qui sont très appréciées.
- Adhésion à l'association « France Spectacles Aériens » et participation à l'AG de Lyon
- Adhésion à l'Aéroclub de France et au Réseau Sportif de l'Air (R.S.A.)
- Impact très positif des campagnes de dons via « La Fondation du Patrimoine » et « Hello Asso ».

Nos axes pour l'année à venir sont notamment :

- Améliorer notre organisation pour une rédaction plus rapide des comptes-rendus des missions publiés sur notre site internet et Facebook.
- Après la mise en place de la page Facebook, exploiter les autres réseaux sociaux qui apporteront plus de réactivité.
- Renouveler notre participation aux « Journées du Patrimoine »
- Développer notre communication au niveau européen et international.
- Organiser des conférences pour faire connaître notre avion et faire découvrir toutes sortes d'anecdotes. Certains de nos adhérents pourraient en parler de longues heures !

BILAN ACTIVITÉ AERIENNE 2021

Pour le Noratlas comme pour le reste de la planète, l'année 2021 fut, pour la 2^e année consécutive, marquée par la sinistre pandémie du Covid19. Comme l'année précédente, les rassemblements publics ont été soumis à des restrictions drastiques, avec pour conséquence une crise financière du monde aéronautique, et à fortiori des meetings aéronautiques.

Cela n'a pas empêché notre avion de répondre aux nombreuses demandes des régiments militaires aéroportés, et à l'Association commémorative Airborne Command malgré les contraintes pesant sur la maintenance, assurée par nos mécaniciens dans des délais parfois tendus.

Parmi les missions assurées, il faut souligner la participation au « Triomphe » de l'Académie militaire de Saint-Cyr-Coëtquidan (et la commémoration du tragique accident de Noratlas survenu à Pau en 1971 avec une partie de la promotion « Général Koenig » de l'Ecole Militaire InterArmes).

A noter également la participation du 105 à la cérémonie de clôture de la base de Hohn en Allemagne, marquant la cessation d'activité du LTG63 et le retrait du C160 Transall de la Luftwaffe, poussé à la retraite par l'Airbus A400M «Atlas».

Mentionnons également pour la 1^{ere} fois la possibilité de faire découvrir notre monument volant à un large public dans le cadre des « journées du patrimoine », opération que nous espérons renouveler à l'avenir.

Au total, 19 missions ont pu être assurées en 2021 contre 9 l'année précédente. 14 de ces missions furent des parachutages pour 20 journées de sauts se répartissant en 82 rotations (61 en SOA, 19 en SOCR et 2 mixtes) totalisant 1111 sauts effectués.





LES ADHERENTS 2021

La passion des « vrais » avions est toujours aussi vive, et cette année nous avons atteint le niveau exceptionnel de 35 adhésions, tous âges et tous horizons professionnels confondus. Signe de l'évolution des mentalités des deux sexes, la féminisation de l'association se développe avec bonheur.

De plus, l'équipe locale venant travailler sur l'avion le samedi s'est fortement renforcée et dynamisée.

Au 31 décembre, l'Association réunit 132 membres, total jamais atteint depuis sa création.

✈ GORRY Lucile	CA du 6/02
✈ KOSCHER Xavier	CA du 6/02
✈ LAGARRIGUE Robert	CA du 6/02
✈ MARTINEZ Jean-Yves	CA du 6/02
✈ RANERI Pierre	CA du 6/02
✈ SAUNIER Maurice	CA du 6/02
✈ STURM Bernd	CA du 6/02
✈ TROUVE Fabrice	CA du 6/02
✈ VALAT Axel	CA du 6/02
✈ BEAL Alexis	CA du 19/06
✈ LARRAURY David	CA du 19/06
✈ LEYDER Cécile	CA du 19/06
✈ MILIN René	CA du 19/06
✈ MURZILLI Justine	CA du 19/06
✈ SADEGHI Nicolas	CA du 19/06
✈ ASAEL Patrick	CA du 6/11
✈ BERNARDI Christian	CA du 6/11
✈ BUCKLEY Christopher	CA du 6/11
✈ DAUBOEUF Marc	CA du 6/11
✈ DE STEUR Patrick	CA du 6/11
✈ DIEBOLD Matthias	CA du 6/11
✈ DITTMANN Gundula	CA du 6/11
✈ ESTEVE Jean CA	CA du 6/11
✈ GALONNIER Florence	CA du 6/11
✈ GORRY Claude	CA du 6/11
✈ JOURNET Marie-Hélène	CA du 6/11
✈ LIETTA René	CA du 6/11
✈ MULLER Else	CA du 6/11
✈ RAMBACH Christine	CA du 6/11
✈ TIRABOSCHI Philippe	CA du 6/11
✈ BOUET Simon	CA du 11/12
✈ HUCHOT Pierre	CA du 11/12
✈ LE ROY Luis	CA du 11/12
✈ MICHARD Baptiste	CA du 11/12
✈ OLIVARI Jean François	CA du 11/12

✈ M. Claude PICCIRILLO, Maire de Saint-Victoret, est nommé membre d'Honneur de l'Association.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Portant sur l'exercice 2020

SAINT-VICTORET – Dimanche 7 mars 2021

Pour cette nouvelle édition de notre assemblée générale, notre association a une nouvelle fois bénéficié de l'hospitalité désintéressée de la Mairie de Saint-Victoret, qui a bien voulu mettre à nouveau à notre disposition la salle municipale « Huguette Léotard ». Une aide matérielle et financière qui aide grandement l'Association dans cette période de gestion compliquée.

Malheureusement, en raison des contraintes imposées par la crise du Coronavirus19, ce sont 33 participants qui se sont retrouvés dès 8 heures du matin, effectif tout de même honorable dans ce climat de prudence sanitaire. Sur un total de 80 membres à jour de leur cotisation, 57 personnes ont été présentes ou représentées, et le quorum est respecté.



Sous la présidence de Maxence SCHNEEBERGER, Président de l'Association, la séance de ce jour s'est ouverte par la tenue d'une **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE**, rendue nécessaire pour présenter la modification de certains articles des statuts de l'Association. Ont été modifiés les articles portant sur de nouvelles catégories de membres de l'Association, sur les modalités du vote par procuration et sur les modalités de renouvellement des membres du Conseil d'Administration.

Les modifications ont été acceptées à l'unanimité, et les nouveaux statuts validés.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

1/ RAPPORT MORAL DE L'ANNÉE 2020 par le Président M. Schneeberger :

Maxence nouvellement élu Président lors de la précédente Assemblée Générale du mois 22 août 2020 demande tout d'abord l'indulgence de l'assistance pour cette "première fois" dans cette nouvelle responsabilité.

Il fait un tour d'horizon de l'année 2020 avec ses difficultés et ses réussites :

- **Les points négatifs :**

Les assureurs voulant se désengager du marché des avions de collection, nous avons de grandes difficultés à couvrir la responsabilité civile de l'avion. Notre avion est couvert par un groupement de 3 assureurs différents, au prix d'une police dont le montant a quadruplé.

- **Les points positifs :**

Grâce au travail acharné d'une nouvelle équipe, nous avons pu redistribuer les cartes en ce qui concerne la navigabilité de l'avion et retrouver la confiance des instances tutélaires et en particulier l'OSAC et la DGAC.

Le Président confiant quant à l'avenir humain de l'association et tient à remercier respectueusement, tous les membres de l'association qui sont assidument présents le samedi dans les locaux de Marignane, mais aussi ceux qui ne peuvent venir que plus rarement car éloignés géographiquement.

- **La trésorerie :**

L'année 2021 sera une année charnière pour l'association et ses finances. Nous avons à affronter le triplement de la prime d'assurance (+ de 45000 €) et de plus, suite à une réorganisation, Airbus ne nous verse plus depuis deux ans l'importante subvention qu'il nous verse annuellement. Ce problème est en voie de résolution. La chasse aux subventions est une de nos des priorités.

- **Les projets :**

Ceux qui ont débuté l'année précédente continueront à être d'actualité :

la peinture de l'avion, la recherche d'un hangar et surtout l'assurance et la rediscussion du contrat d'assurance.

- **Relations avec les pouvoirs publics :**

Quelques membres n'ont pas ménagé leurs efforts afin de tisser de nouveau les liens avec les pouvoirs publics. Et les efforts ont payé : les pouvoirs publics sont curieux de nous découvrir ou de nous redécouvrir ce qui est de bon augure pour notre futur.

- **Pour conclure :**

Une seule chose au sein de notre association DOIT faire l'unanimité, c'est le maintien en vol du Nord Aviation 2501 n°105 aujourd'hui immatriculé F-AZVM.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité.

2 / COMPTE RENDU DES ACTIVITES AERIENNES 2020 :

Effectué par Daniel CHEVALIER et Xavier CAMBON :

En 2020, seulement 9 missions ont été réalisées en raison des difficultés liées au COVID19. Ce sont essentiellement des missions de parachutage au profit des régiments parachutistes, représentant 52 heures 40 mn de vol. 23 missions ont été annulées pour cause de Covid et 16 autres pour causes diverses.

3/ RAPPORT FINANCIER 2020 ET PREVISIONNEL 2021:

Par Dominique SAVELLI, trésorier et Sylvain ALIBERTI, trésorier adjoint :

Notre trésorerie est toujours solide mais beaucoup moins confortable pour des raisons bien connues : COVID 19, explosion du coût de l'assurance RC de l'avion et augmentation du coût de l'heure de vol aggravée par la réduction imposée du nombre de parachutistes (14 paras autorisés par rotation au lieu de 30 précédemment)

Le rapport financier est adopté à l'unanimité.

4/ RAPPORT MAINTENANCE AVION :

Présenté par Eric DOMINE

Nombre d'heures de vol : 52h 40mn (88h en 2019) Nombre d'atterrissages : 85

Conso carburant : 32 583 L soit 626 L/HdV.

La faible consommation d'huile reflète la bonne santé des deux moteurs de l'avion.

5/ RAPPORT MAGASIN :

Présenté par Franck JOURNET

L'équipe des magasiniers est désormais constituée de Laurent PRAUD, Dominique BRIOLLAIS et Franck JOURNET. Un "Ménage de printemps" a été initié, tri des pièces inutiles et encombrantes comme les valises de test. L'objectif est de faire de la place pour redispacher les pièces utiles entassées dans des caisses.

6/ RAPPORT COMMUNICATION INTERNET ET VENTES BOUTIQUE :

Denis DELLA MEA informe l'assistance sur le fonctionnement de notre site Internet, sur sa mise à jour et son évolution éventuelle.

Vincent BONIN rappelle que la page Facebook de l'association a été créée en avril 2020, dans le but d'étendre la communication autour du Noratlas N°105.

Thomas LECOMTE fait la présentation d'HelloAsso envisagée pour encourager les futures demandes de dons. Ce procédé nous permettra de pallier la diminution d'aides de nos financeurs traditionnels.

7/ PRESENTATION DES EVENEMENTS PREVUS POUR 2021 :

Arnaud CAVERNES et Jean-Gilles DEVILLE font ensuite un rapport complet et détaillé des projets en cours, des démarches effectuées et des intervenants qu'ils ont contactés.

8/ MEMBRES D'HONNEURS :

Le diplôme de membre d'honneur est remis à Monsieur **Claude PICCIRILLO**, Maire de Saint-Victoret en remerciement de la confiance et du soutien accordés à notre association.

9/ RENOUELEMENT DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU BUREAU :

Conformément à la décision votée lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire de ce jour, le nombre d'administrateurs reste fixé à 18 pour l'année 2021. La durée du mandat des administrateurs est fixée à 3 ans.

Le secrétaire Gwendal LACHAISE rappelle les postes à renouveler, soit 6 personnes :

Les candidats sont élus à l'unanimité.

Le nouveau Conseil d'Administration se réunit pour procéder à la désignation des membres du bureau (voir organigramme page suivante).

Une minute de silence est observée en écoutée, et l'Assemblée Générale est l'Association.



mémoire des personnes disparues lors de l'année clôturée à 11h15 par un buffet offert par

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION 2021-2022

(Assemblée Générale du 7 mars 2021)



Président
**Maxence
SCHNEEBERGER**
(Mécanicien
navigant)



Vice-Président
**Arnaud
CAVERNES**
(Logistique)



Vice-Président
**Jean-Gilles
DEVILLE**
(Pilote)



**Dominique
SAVELLI**
Trésorier Général



**Sylvain
ALIBERTI**
Trésorier Adjoint



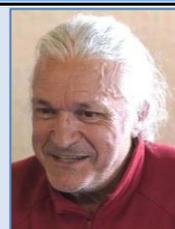
**Gwendal
LACHAISE**
Secrétaire Général



**Roland
BOURGETEL**
Secrétaire Adjoint



**Dominique
BRIOLLAIS**
(Ops para)



**Francis
BANNERY**
(Pilote)



**Vincent
BONIN**
(Méc. Navigant)



**Xavier
CAMBON**
(Chef Largueur)



**Daniel
CHEVALIER**
(Resp.Parachutage)



**Eric
DOMINE**
(Méc. Navigant)



**Franck
JOURNET**
(Pièces détachées)



**Thomas
LECOMTE**
(Méc. Navigant)



**Frédéric
LOUATY**
(Mécanicien)



**François
MARTIN**
(Pilote formateur)



**Jacques
RAMBACH**
(Chef pilote)

JOURNÉE ENTRAÎNEMENT ÉQUIPAGES A NÎMES

Ce **mercredi 12 mai 2021** était prévu la journée entraînement des équipages de la Grise après la longue période de maintenance du 105. Météo parfaite, avion en état, nous étions prêt !

Après le VDC (vol de contrôle) du samedi précédent, réussi et assurant que la machine est en état de continuer ses missions, la suite logique est de remettre le pied à l'étrier de nos pilotes et mécaniciens navigants avant d'attaquer les missions de la nouvelle saison.

Après un café pris en salle d'OPS avec une partie de l'équipage, le briefing est réalisé par les pilotes assurant cette première étape, l'autre partie se rendant directement à Nîmes en voiture.

Nous mettons en route et prenons notre envol sur la 31 L pour une directe sur LFTW d'une durée de vol de 20 minutes.

Notre atterrissage en 36 se fera au beau milieu de nombreux avions sous « cocon » alignés sur les taxiways qui nous rappelle que la COVID a fait de très gros dégâts dans le monde de l'aéronautique...

Arrivée au parking et accueil par les membres d'EDEIS gérant la plateforme, le briefing commence aussitôt pour répartir les tâches de chacun. Jacques notre chef pilote ainsi que François toujours fidèles au poste répartissent les tâches et la remise en route se fait pour rejoindre la 36 en service ce matin.

Ce sera une séance de travail très dense de 2 heures ou seront évoquées les différentes manœuvres de secours : plusieurs tours de piste avec remise de gaz à 300 Ft, simulation de panne moteur, atterrissage

suite panne de volets, etc. Deux passages furent également fait en configuration « parachutage » avec Xavier notre chef largueur pour simuler toutes les phases d'un saut en OA (ouverture automatique) avec vérification des alarmes lumineuses et sonores.

Retour au parking pour une pause « déjeuner » (sandwich) bien méritée ! Celle-ci fût mise à profit pour faire un complément de carburant, nos fidèles « Hercules » ayant été bien sollicités.

A 14h30 de nouvelles séances d'entraînement furent exécutées avec dans la « boucle » quelques Canadiens et Dash 8 de la Sécurité Civile basés maintenant à Nîmes et faisant eux aussi leurs entraînements avant la saison.

Un dernier atterrissage sans volets nous fera rejoindre notre parking ou nous ferons un complément de plein de 100 LL avant un retour sur notre base que nous atteindrons à 17h00.

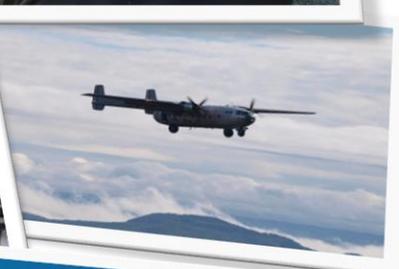
Journée bien remplie, avec la joie de revoler au sein de notre belle machine, qui s'est comportée de façon remarquable ! Nous nous sentons vraiment en sécurité avec cette vieille dame de bientôt 65 ans...

Une pensée particulière à tous les acteurs présents : pilotes, mécaniciens navigants, chef largueur, contrôle aérien, personnel EDEIS, pour que ces séances de travail indispensables nous permettent d'assurer nos missions en toute sécurité.

Merci à tous,

Jean-Yves DEVILLE
Pilote et Vice-Président





DEDUCTION FISCALE

Au titre du code général des impôts, articles 200 & 238 bis, l'Association « LE NORATLAS DE PROVENCE » est reconnue comme association à caractère d'intérêt général.

Cette reconnaissance ouvre droit à une réduction d'impôts de 66% des sommes versées au titre de don ou d'adhésion, dans la limite de 5% du chiffre d'affaires.

LES MISSIONS 2021



1^{ère} Mission de parachutage 18-19 mai TOULOUSE-FRANCAZAL GROUPEMENT AEROPORTE de la SECTION TECHNIQUE DE L'ARMEE DE TERRE (GAP-STAT-TAP)

« *Etre Exact* »

Mardi 18 mai :

Comme à l'accoutumée, c'est un rendez-vous aux aurores pour l'équipage. 6 :15 au pied de la machine, préparation de l'appareil, PPV du 105, tour avion, brélage... Les automatismes reviennent... Car oui, c'est la première vraie mission de la saison pour le 105.

Après un début de saison laborieux cause COVID et assurance, puis un premier vol technique et entraînement des équipages, c'est la première vraie mission de cette année. L'heure pour nous de faire et montrer ce que nous savons faire de mieux : le parachutage.

Nous avons la chance, pour cette mission, de nous rendre à Toulouse Francazal, siège du CIET340, aéroport qui a accueilli en son temps, plusieurs dizaines de Noratlas sur son parking. Aujourd'hui, il n'y en aura qu'un, le 105. Peut-être deux, si nous comptons son cousin le 115 qui trône sur la zone vie du quartier Colonel EDME.

Le programme est simple, convoyage sur Francazal afin de réaliser des sauts au profit de la STAT-TAP (Section Technique de l'Armée de Terre - Groupement aéroportés).

Après l'arrivée de l'équipage complet (pilotes, largueurs et mécaniciens) nous fermons la porte équipage peu avant 8h.

Puis, le temps de mettre en route les Hercules, roulage et point fixe, pour un décollage à 8:20. Un peu plus d'une heure de vol nous attend, avec une météo clémente, révélatrice de ce beau printemps.

Une fois arrivé sur place, les automatismes et reviennent également, le travail d'équipe reprend : pendant que les uns vont réaliser la formation des largueurs, d'autres vont checker la météo prévue pour les largages de l'après-midi, tandis qu'un dernier groupe prend soin de l'avion. La mécanique est bien rodée.

Le lot de soute rangé, l'extension qualification des largueurs au Noratlas faite, les répétitions de la procédure para-accroché terminées, tous se retrouvent au « bureau moniteurs » pour la RAT distillant point par point l'activité prévue l'après-midi. À l'issue du déjeuner chez Alain au Mess du 1^{er} RTP, qui déjà nous prépare le menu pour le dîner, c'est un début d'activité timide avec seulement 3 rotations de SOA sur FONSORBES, le plafond ne permettant pas de passer les 2 SOCR prévus.

Dès 13h, nous sommes à l'avion. A 13h45, les deux moteurs du 105 vrombissent sur la piste de Francazal, afin d'attaquer les rotations. Les deux premières rotations se passeront très bien, avec pour la première, un passage TID afin de déterminer la force et le sens du vent.

Second passage : largage immédiat.



La troisième rotation sera un peu plus laborieuse. En effet, la zone de Fonsorbes est une zone utilisée par plusieurs entités. Nous ne sommes pas le seul avion à larguer, un CASA nous suit. De plus, un NH90 en entraînement sur la zone déclare avoir quelques soucis. Nous ne pouvons donc pas larguer tant que son rotor est en rotation. Après plusieurs circuits d'attente, nous sommes enfin autorisés à larguer.

A l'issue de cette 3^{ème} rotation, nous filons directement à Carcassonne LFMK afin de faire le plein, Francazal ne

délivrant plus de 100LL, et annulons donc la 4^{ème} rotation par manque de temps. Le trajet entre Toulouse et Carcassonne est l'occasion pour l'équipage, d'essayer quelques fortes turbulences, en cause le vent du nord passant sur la montagne Noire. 2025 litres plus tard, et quelques visites des élèves et professeurs de l'ENAC, nous voilà reparti pour Toulouse, sous la pluie. Ce brusque changement de météo nous surprend tous.

A l'arrivé à Toulouse, les locaux nous expliquerons qu'il n'est pas rare d'avoir ces brusques changements de météo dans le coin de Toulouse, et nous ne serons pas au bout de nos surprises.

Une fois l'avion parké et protégé, il est l'heure pour l'équipage de se rendre chez notre fidèle ami Alain, qui comme à son habitude, nous accueille fabuleusement bien. Un immense merci à lui et son équipe. Chaleureuse soirée en compagnie de Tonio, David et du Colonel Deprecq.

Après ce festin, la journée fut longue, il est temps pour l'équipage d'aller à l'hôtel pour se reposer un peu à l'Hotel Patio Occitan où nous avons maintenant nos habitudes et sommes reçus en vieux habitués...

Mercredi 19 mai :

Quelle surprise de découvrir au réveil, une région totalement bouchée, et sous quelques gouttes. Bien loin de la tempête de ciel bleu que nous avons eu la veille pour le convoi aller . Nous nous rendons sur le parking où l'avion nous attend, après avoir passé une nuit humide.

Le temps se lève peu à peu, de bon augure pour les rotations du matin.

Quatre rotations sont prévues ce matin, et seront effectuées en temps et en heure, premier décollage à 9 :00, « ON TIME » et ce, malgré un mécanicien navigant quelque peu frileux face à une machine capricieuse pour cause d'humidité. Après quelques minutes de chauffage, et la bonne parole d'un mécanicien expérimenté, tout rentra dans l'ordre.

Aujourd'hui, les rotations se font au profit des parachutistes du 1^{er} RCP, auxquels la STAT a prêté le 105 : trois rotations d'OA et 1 de SOCR à faire entre la zone de Fonsorbes et la zone de la Tour du Criou. Les 4 rotations seront une réussite.

Après une petite pause de midi, afin de nous restaurer, les prévisions sont de repartir en vol l'après midi afin réaliser quelques rotations supplémentaires. Malheureusement, la météo (une fois de plus), ne sera pas avec nous. Le vent dépassant les limites tolérées pour les voiles.

Nous en profitons donc pour traverser la piste afin de rendre visite à AIRPLANE PAINTER, société qui sera normalement chargée de réaliser la peinture du Noratlas. Les employés de la société sont réellement heureux de nous voir venir, et curieux. Après plusieurs visites et quelques heures à traiter des sujets techniques, nous retransversons côté 1^{er} RTP.

Le soir, nous sommes une fois de plus accueillis par Alain pour de nouvelles agapes au cours desquelles de nombreux « Mékonges furent remontés » tant les anecdotes de chacun meublèrent les conversations., avant de se rendre à l'hôtel pour un repos tout aussi mérité que la veille.

Jeudi 20 mai :

Après avoir rechargé l'avion et remercié les organisateurs de cette mission, nous voilà repartis vers Marignane, avec un léger vent dans le dos, pour un atterrissage après



Nouvelles hélices ?



Où va-t-on manger ce soir ?



BA123 ORLEANS-BRICY 27 -29 JUIN 2021

75 ANS du CENTRE D'INSTRUCTION DES EQUIPAGES DE TRANSPORT C.I.E.T. 340 « *Dur mais juste* »

Le vendredi 25 juin 2021, le Centre d'instruction des équipages de transport (CIET) 340 « Général Lionel de Marmier » a célébré le 75^e anniversaire de sa création lors d'une cérémonie militaire sur la base aérienne (BA) 123 d'Orléans-Bricy. (Voir en fin d'article l'historique du CIET 340).

Bien entendu, pas question de fêter la création de l'école qui a formé des générations de « transporteurs » sans la présence du Nord 2501 « Noratlas », premier « vrai » avion de transport conçu et réalisé en France depuis la fin de la 2^e Guerre Mondiale, cheville ouvrière du COTAM (Commandement du Transport Aérien Militaire) pendant plus de 30 ans.

C'est ainsi qu'en ce jeudi 24 juin, nous nous retrouvons, dans une ambiance de rentrée des classes. Cette mission est en effet la deuxième de l'année 2021, et crise du Covid 19 aidant, certains d'entre nous n'ont pas franchi la porte équipage depuis plusieurs mois.

Compte tenu de l'objet de la mission, honneur à nos pilotes passés sur les bancs de cette prestigieuse école : le Général Pierre CROZET (qui fut commandant du CIET 340 sur la BA101 de Toulouse-Francazal, et également de l'Escadron 1/61 « Touraine » sur la BA123 d'Orléans-Bricy), Jacques RAMBACH et François MARTIN nos pilotes qui totalisent des milliers d'heures de vol opérationnel après leur passage au CIET.



L'heure du décollage étant fixée aux environs de 13h30, nous apprécions d'avoir tout le temps nécessaire pour affiner les derniers préparatifs. La météo ne sera pas fameuse le long de notre remontée de la vallée du Rhône, mais rien de bien inquiétant. Au

niveau de Saint-Etienne, nous mettons cap au Nord-Ouest et arrivons à LFOJ – Orléans après un vol sans histoire de 2h10.

Après l'atterrissage, le 105 rejoint sa place habituelle devant l'escale de la base, où le capitaine chargé de notre accueil nous apprend à notre grand regret que, contrairement à ce que nous pensions, le Noratlas ne ferait pas partie du défilé aérien prévu pour le survol de la cérémonie. La démonstration en vol devant les invités est heureusement maintenue. Nous nous consolons en constatant que les dieux de la logistique ont veillé sur nous : le camion d'essence F18 qui doit nous avitailler (venu spécialement de Cognac) est bien à notre disposition, ainsi que le groupe de parc qui nous permettra d'épargner nos batteries lors des prochaines mises en route.

Une fois le lot de soute débarqué, l'avion est mis en configuration pour la démo en vol, ce qui signifie que tout est soigneusement « brélé » dans l'avion en prévision des manœuvres « viriles » imposées par cet exercice.

Comme à chacune de nos venues à Orléans, nous sommes accueillis par le fidèle et jovial Dédé, et nous retrouvons le Musée de la base sur lequel il veille. C'est toujours un plaisir de parcourir les salles thématiques et de découvrir des vestiges qui parlent à nos cœurs de passionnés. Après quelques rafraîchissements forts bienvenus (Dédé prévoit tout, même les glaçons !), un bus nous conduit à notre hôtel et nous passons la fin de la journée et de la nuit dans les meilleures conditions possibles grâce à Arnaud qui a veillé sur notre confort. Le chef de la « log » c'est lui, incontestablement !



Un beau pt'it groupe, n'est-ce pas Laurent ?



Allez, encore un litre !

Vendredi 25 juin. C'est le « grand » jour. Nous arrivons à 8h00 au pied de l'avion, et le ballet bien rodé commence : vérification des organes mécaniques, de la cellule et des pleins par Eric et Thomas, nos « mecnav », suivie de la « PPV », visite pré-vol en compagnie du pilote qui fera le vol. Pendant ce temps, le groupe électrogène 28V est branché par Laurent, et chacun veille à mille détails. Les pilotes se rendent à la réunion avec le Directeur des Vols (DV) afin de recevoir les consignes définitives.

A 10h00 commence le défilé aérien, pendant que le Noratlas entame son roulage afin d'être prêt à décoller quand le moment sera venu. Le reste de l'équipage a le loisir d'admirer le défilé pendant lequel la place prépondérante prise par les récents Airbus A400M « Atlas » est manifeste. La puissance qu'ils dégagent et leur taux de montée au décollage est vraiment spectaculaire. Nous remarquons les superbes Hercules C130J nouvellement achetés par la France. Le défilé est complété par un passage en formation de TBM 700, et nous sommes un peu surpris de la modeste place réservée à l'unique C160 Transall, avion qui a magnifiquement servi la France pendant plus de 50 ans. Mais il est vrai que les avions sont occupés par de très nombreuses missions, notamment en Afrique.



Tiens un Transall, je l'ai vu débiter !



Les nouveaux maîtres des lieux...

Nous rejoignons les invités devant les merlons de protection, juste à temps pour assister à la démo du Noratlas sous les mains expertes de Jacques. Cette prestation ravit les anciens, et les plus jeunes sont surpris par les possibilités offertes par un avion au profil aussi débonnaire, notamment la fameuse « grande pente ». A noter que le Noratlas fut le premier avion de transport à réaliser ce posé d'assaut. Enfin, unanimité sur la l'harmonie des deux Bristol Hercules. En France, le Noratlas est le seul avion à offrir au public la musique de deux moteurs à pistons de forte puissance, particulièrement remarquable lors de la reverse à l'atterrissage. Atterrissage sous les applaudissements des spectateurs, en nombre malheureusement restreint en raison des précautions sanitaires toujours d'actualité.



BA 123 d'Orléans Brice Nord N - 2501 Noratlas F - AZVM N° 105. Photo Thierry Chol le 25 Juin 2021.

Copyright Thierry CHOL - juin 2021

Puis l'avion une fois parké devant les hangars de l'escadron « Franche Comté », nous sommes invités à assister aux discours des autorités dans les jardins des bâtiments du CIET 340 « Général Lionel de Marmier ».

Notre délégation est accueillie de manière fort chaleureuse par la Colonelle Laetitia, commandant le CIET qui nous remet une reproduction de la toile spécialement créée pour cette occasion, et nous sommes flattés de voir la place centrale qui est réservée au Noratlas. Echange de bons procédés, nous remettons à la Colonelle les nombreux souvenirs que l'association a prévu à cet effet. Le commandant de la base nous confie que la présence du Noratlas sera fortement souhaitée lors de la passation de commandement du CIET prévue en 2022. S'ensuivent les traditionnels discours et remises de distinctions, et la présence du Général Crozet est soulignée. Nous avons le plaisir de retrouver le Général Gasnot, Président de

l'ANTAM (Association Nationale du Transport Aérien Militaire) et membre de notre Association dont il suit fidèlement l'actualité.

Après un buffet particulièrement soigné, nous rejoignons notre 105 afin d'accueillir les visiteurs prévus, mais notre positionnement sur le parking ne permet pas au public de venir en nombre, à notre grande déception.



Deux générations, une même passion !



Thomas tenant le Noratlas à bout de bras : tout un symbole !

Nous quittons la BA123 à 17h00 et après un passage à l'hôtel, nous sommes « kidnappés » par Karine et Philippe, deux aficionados locaux du Noratlas. Nous constatons que le mot n'est pas vain en admirant les nombreuses et superbes photos du 105 qui décorent leur « petit » nid, et nous passons grâce à eux une soirée des plus chaleureuses. Les anecdotes des uns et des autres sont toutes passionnantes et seule la perspective de la mission du lendemain nous oblige à mettre fin à cette soirée telle qu'on les aime.



La nouvelle Armée de l'Air et de l'Espace

Samedi 26 juin : Escale à SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL.

C'est le jour du retour au bercail mais avant cela, nous avons promis de faire escale sur l'aéroport Orléans-Loire-Valley (LFOZ) situé à Saint-Denis de l'Hôtel, à une dizaine de minutes de vol de Bricy. Ses installations sont fréquentées par des aéroclubs, clubs de vol à voile et de parachutisme. L'aviation d'affaires y est également présente.

Aéroport très moderne, où nous attendent une centaine de passionnés que nous avons plaisir à rencontrer. Les meetings se font rares, et nous retrouvons la joie de présenter à notre magnifique machine à un public sincèrement admiratif. Les souvenirs de notre boutique changent prestement de mains, ce qui ne sera pas qu'anecdotique pour notre trésorier !



Nous quittons le Loiret à 11h30 pour le vol de retour sur notre base, qui nous permet d'admirer une nouvelle fois la mosaïque de paysages qui se déroule sous nos ailes. Vol sans histoire, si ce n'est quelques turbulences thermiques à l'approche de Marignane, où nous posons nos roues à 14 heures.

Nous n'oublions pas de remercier notre fidèle monture pour son fonctionnement sans reproche (et à travers elle ses dévoués mécanos), et nous séparons avec de très beaux souvenirs en tête.

Tel est le privilège que de servir une cause aussi exceptionnelle que le maintien en vol d'un monument historique !



A la suite, l'histoire du CIET :

Texte extrait du livre "L'Armée de l'air, des avions et des hommes", Lcl Henri Guyot, éditions ADDIM.

« En 1945, le groupement des moyens militaires de transport aérien (GMMTA) dispose, au sein du GT 1/15 stationné à Valence, d'une section d'instruction au vol sans visibilité.

Cette cellule s'installe en mars 1946 à Toulouse Franczal et prend le nom de centre d'instruction des équipages de transport (CIET). Doté de seize UC 45 Beechcraft, de huit JU 52 Junker et de deux NC 701 Martinet, le CIET voit rapidement sa mission principale évoluer dès 1949. Chargée de la formation des équipages susceptibles d'être engagés dans des missions opérationnelles en Extrême-Orient, cette unité crée des stages spécifiques afin d'assurer la transformation rapide sur bimoteur des jeunes pilotes de chasse, puis retrouve sa mission originelle, dès la fin des opérations en Indochine.

En 1955, le N 2501 Noratlas remplace les JU 52, NC 701 et 702. Le CIET, cette année-là, entreprend la formation des mécaniciens d'équipage et des radionavigateurs. La patrouille "Guimauve", sur Noratlas, entame sa brillante carrière en 1960. Avec l'arrivée à Franczal du GE 316 en 1965, le CIET devient alors une unité distincte de la base 101.

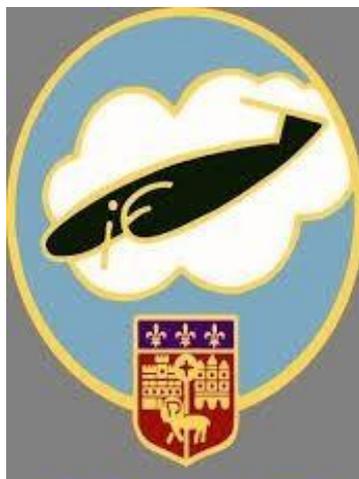
En 1969, il se dote de C 160 Transall et, dès 1976, transforme le personnel navigant, pilotes, et mécaniciens d'équipage, sur Nord 262 D. Suite à la dissolution, en 1978, de la 62ème ET, stationnée sur la

base de Reims, la 63e ET est constituée à Toulouse Franczal avec l'arrivée du "Vercors". Cette nouvelle escadre est donc composée de l'escadron d'instruction EI 1/63, conservant les traditions du CIET 340, et de l'escadron de transport ET 2/63 "Vercors", conservant celles de l'ET 2/62. Elle regroupe quatre types d'aéronefs principaux : C 160 Transall, N 2501 Noratlas, N 262 D, DHC 6 Twin Otter ainsi que le Broussard MH 1521 de la base. Le 1er octobre 1986, avec la disparition du N 2501 cargo de l'Armée de l'air et la dissolution de l'escadron 2/63 "Vercors", le CIET va retrouver l'organisation qu'il avait connue avant 1978 avec deux types d'aéronefs : C 160 Transall et N 262. L'arrivée du C 130 Hercules au sein du TAM entraîne, à partir de septembre 1989, la création d'une annexe CIET sur la base aérienne d'Orléans Bricy.

A partir du 1er septembre 2008, le CIET s'installe à Orléans. Dès lors, il dirige et coordonne l'activité de six

Escadrilles d'Instruction des Equipages (EIE) chargées de la formation par type d'avion : EIE C160 à Evreux, EIE C130 à Orléans, EIE CN235 à Mont-de-Marsan, EIE Airbus à Creil, EIE Falcon à Villacoublay, EIE TBM 700 à Bordeaux.

De nos jours, le CIET est implanté dans le centre de formation A400M sur la BA123 et exerce son autorité sur la nouvelle escadrille d'instruction des équipages A400M. »



DUR MAIS JUSTE

Quelques avions passés au CIET :



SNCAC NC.701 Martinet (Siebel SI 204)



Amiot AAC.1 "Toucan" (Junker 52)



Max Holste MH-1521 "Broussard"



Beechcraft SNB/UC-45



Dassault MD-312 "Flamant"



N.2501 Noratlas



SCAN - Nord 262 "Frégate"



C160 "Transall"



13 juillet 2021

Aéroport NIMES-GARONS

Opération « Avitaillement »

Pour assurer ses missions notre bel aéroplane a besoin de carburant.

Le Noratlas utilise de l'essence avion AVGAS 100 LL et en consomme 600 litres par heure de vol soit 10 litres par minute et ce type de carburant devient de plus en plus rare. C'est ainsi que l'aéroport de Marignane ne pouvait pas nous fournir de quoi effectuer notre mission à venir de parachutage à Pau.

Alors la décision fut prise d'effectuer un raid pacifique vers la base de Nîmes-Garons pour remplir nos réservoirs de ce précieux liquide. Excellente occasion, d'ailleurs de peaufiner la formation de nos nouveaux pilotes et d'offrir à Alexis - prometteur mécanicien aéro - son premier vol sur la Grise (photo).

C'est ainsi que ce mardi 13 juillet l'équipage désigné se retrouve à la porte des Salins pour le co-voiturage ... "la chauffe" nous avait précédé pour préparer l'avion. Dernier briefing entre les pilotes et les mécanos, derniers préparatifs, café, croissants ... dernière inspection règlementaire de la Grise et c'est la check list pour le départ.

Nez au vent, décollage impeccable et cap au sud-ouest pour survoler la Côte Bleue puis Fos-sur-Mer et enfin direction Nîmes où l'atterrissage se fit sur un nuage ...



Le personnel de piste nous attendait et nous a guidé jusqu'à notre emplacement prévu pour attendre le camion-citerne. Les pompiers de l'aéroport n'ont pas tardé à nous rejoindre attirés par notre appareil. Nous avons fait un échange : ils ont fait le tour de notre avion et nous avons examiné leur engin ... impressionnant !!!!

Pendant ce temps le camion-citerne est arrivé et s'est rangé près de nous. Après le branchement des câbles de masse Daniel et Alexis sont monté sur l'aile du 105 et ont tiré à eux, à l'aide d'une corde, le pistolet de remplissage. Pas moins de quatre groupes de réservoirs à remplir : il avait soif le grand oiseau mais maintenant il est fin prêt à voler vers d'autres cieux.



Un nouveau pilote pour la Grise : Axel VALAT

« Comme vous le savez pour la plupart, Laurent (Chevalier) et moi-même avons passé notre QT Noratlas sous le contrôle de la DGAC et sous l'œil bienveillant de Jacques Rambach.

Au-delà de l'obtention de cette qualification, je souhaitais remercier tous ceux qui de près ou de loin ont permis cet aboutissement de fin de saison.

Merci à la Chauffe qui a su répondre présent pour les entraînements et les tests (merci Max) et pour avoir amené notre vénérable 105 en si bon état en fin de saison.

Merci à Jacques pour sa patience et sa disponibilité pour réaliser les entraînements et coordonner les tests avec la DGAC.

Merci enfin à François Martin qui a su m'accompagner dans les méandres du Bristol Hercules, des mécanismes de l'hélice, des systèmes incendie ou électriques et autres. Je lui doit beaucoup dans ma connaissance encore très superficielle de cet avion fantastique. Il a une part importante dans la réalisation de ce rêve de gosse.

J'ai aussi une pensée pour mon grand-père, décédé voici quelques années à 100 ans qui a écumé les ciels de la planète en Noratlas et dont les histoires sur son avion fétiche m'ont aussi amené là où je suis...

Mais surtout, merci à l'association qui garde ce patrimoine en vol. Merci de l'accueil et de l'ambiance que vous maintenez.

J'espère que je saurai rendre à l'association ce qu'elle a investi pour cette formation.

A bientôt pour la visite annuelle ou pour les prochains vols.

Longue vie au 105 »

Axel Valat



2^{ème} Mission de parachutage Jeudi 15 au Samedi 17 Juillet 2021

Passation de Commandement à l' ÉCOLE DES TROUPES AÉROPORTÉES ETAP – PAU

« Par le ciel, pour servir »

Cette mission, comme quelques-unes l'année dernière, fut à double action. L'association Airborne Center ayant l'autorisation des autorités militaires d'utiliser la zone de saut de WRIGHT, put profiter de la venue du 105 au profit de l'ETAP à l'occasion de la passation de commandement de l'École, pour effectuer des parachutages pour ses membres.

La « Passation de Commandement ».

Cette expression spécifique aux Armées et à la Défense est une cérémonie par laquelle un officier quitte le commandement d'une unité, régiment, compagnie, escadron, centre ou structure quelconque, après avoir effectué « *son temps de commandement* », et qu'un autre officier prend à son tour le commandement de cette unité.

La cérémonie réglementaire et au déroulement très codifié, est généralement présidée par le chef ayant le commandement de la grande unité à laquelle est rattachée la structure changeant de commandant (1).

Notre 105, qui maintenant connaît parfaitement l'École des Troupes Aéroportées de PAU (ETAP), était convié le Vendredi 16 Juillet 2021 à la passation de commandement de cette École mondialement renommée et reconnue pour son haut niveau technique et dans le domaine de la formation des Troupes Aéroportées et de leurs spécialistes.

L'association répondait d'autant plus favorablement à cette invitation que le Colonel MOLLARD Philippe,

Chef de Corps de l'ETAP quittant son commandement, était l'un des 2 officiers en 2019 qui

avait permis de retrouver l'autorisation pour le Noratlas de Provence de parachuter en SOA (2) les personnels de l'Armée de Terre (3).

La mission commençait le Jeudi 15 Juillet la veille de la cérémonie par une mise en place en milieu de matinée sur le parking militaire de l'aéroport de PAU PYRÉNÉES. Après la traditionnelle RAT (4) et un déjeuner vite expédié, le 105 mettait en route pour 3 rotations en SOA. Bien qu'aucun problème radio ne soit intervenu pendant le trajet aller, le Noratlas dut se poser sans parachuter la liaison radio avec la ZS ne

pouvant être établie. (Voir le résumé de l'incident par notre pilote Vice-président).

Il ne fut possible de réaliser que 2 rotations de SOA en raison de la présence de l'activité de 2 autres avions (1 A 400 M et 1 Twin-Otter DHC6) parachutant également sur la même ZS de WRIGHT.

À l'issue du second parachutage, l'avion se

posait à TARBES afin d'y faire les pleins pour la suite des activités. Le reste de l'équipage restant au sol récupérait les clés des chambres et réservait une table au restaurant le « Bon coin » où nous avons maintenant nos habitudes (5).

Après une nuit à l'hôtel retour à l'ETAP pour le briefing du saut de démonstration avec les équipes de compétition de l'ETAP et une équipe de chuteurs OPS composés des cadres responsables de l'instruction des spécialistes de l'École.



Source : Amicale de l'ETAP (AETAP)

En fin de cérémonie de passation de commandement, la Grise, mise en attente 30 minutes avant se présenta à 11H40 pour 2 passages.

Le premier à 1500 pour les 5 chuteurs qui firent une démonstration de précision d'atterrissage puis à 2500 m ce furent les 5 chuteurs OPS démontrant la maîtrise de la mise à terre d'une équipe de combattants des Forces Spéciales.

Le dernier Chuteur OPS posé, le Noratlas revenait à basse hauteur sur l'ETAP et réalisa ses 2 passages. Le premier, basse vitesse « tout sorti », suivi, après un hippodrome court, du second passage dit rapide « tout rentré » (6). La démonstration se termina par un battement d'ailes et un break pour rejoindre le vent arrière de la 31 de LFBP.

Avant de rejoindre le cocktail donné à l'occasion de cette passation de commandement, le lot de soute fut embarqué et l'avion fut parké côté civil pour l'activité du samedi au profit d'Airborne Center.

Au cours de ces agapes, le Colonel MOLARD reçut le diplôme de Membre d'Honneur pour son action au profit du Noratlas de Provence et une plaque qui aura sa place dans son futur Bureau.

Le Colonel CADOT Thierry, venant de prendre le commandement, recevait la traditionnelle coupelle et le tableau montrant le Noratlas en vol pris de face par un Transall de nos amis Allemands.

À cette occasion, notre président pu longuement s'entretenir avec le Général Commandant la 11^{ème} Brigade Parachutiste venu présider la cérémonie, et lui rendre compte de nos problèmes d'assurance.

(1) Dans le cas de l'ETAP, le Général Commandant la 11^{ème} Brigade Parachutiste

(2) SOA pour Saut à Ouverture Automatique

(3) Alors que depuis 2010 après des essais au sol et en vol officiels le 105 parachutait en SOA les personnels des 3 Armées et de la Défense, fin 2016 cette activité fut interdite par le commandement de l'Armée de Terre.

(4) Réunion Air Terre. Réunion permettant de lister l'ensemble des éléments de la mission de parachutage et réunissant tous les intervenants de la mission (CDB, Officier de Mission, Officier d'Embarquement, Marqueur responsable de la ZS et Équipe de Largage).

(5) Le « Bon coin » est le restaurant situé à proximité de l'ETAP où les équipages et équipes de largueurs sont toujours bien accueillis en tenue de vol, même tardivement.



3^e Mission de parachutage Samedi 17 Juillet 2021

Para OA avec l'association AIRBORNE CENTER

Tôt le samedi matin, le 105 était à nouveau à l'œuvre pour effectuer 2 rotations en SOA au profit de nos amis parachutistes de l'association Airborne Center bénéficiant d'une MTO idéale avec un petit 2 m/s sur l'immense zone de WRIGHT.

Après un rechargement du lot de soute et la perception des cartons contenant les repas faits préparer par Bernard le « local de l'étape » qui assure les contacts avec l'ETAP, notre logistique et les largages en SOA, le 105 repris les airs afin de rejoindre notre base à MARIGNANE.

Tous nos remerciements iront également non seulement à Bernard et aux 2 officiers de l'ETAP, Didier et David, mais aussi au Directeur de l'aéroport de PAU PYRÉNÉES et à ses personnels toujours aux petits soins pour notre 105.



LA RADIO ? PAS SI SIMPLE !

Par Jean-Gilles Deville – Pilote et vice-président

Comme vous vous en doutez tous, s'occuper d'une dame âgée de 65 ans révèle toujours son lot de surprises !

Lors de notre mise en route l'après-midi 15 juillet, tout allait pour le mieux, l'avion se comportait bien. Démarrage des deux Bristol Hercules, chauffage, roulage, pas de point fixe car ce vol étant le second de la journée, alignement, mise en puissance, V1-VR rotation...

Vue du sol, tout se passait pour le mieux, l'avion semblait bien se comporter, premier passage pour reconnaissance de la zone Wright, second pour largage du SIKI... et non, second passage suivi de plusieurs 360.

La personne en charge des opérations venant me voir sur le tarmac de l'ETAP " Le Noratlas revient, souci radio..."

Effectivement quelques secondes après, le 105 reposait ses godasses sur la piste 31 de Pau, roulage et retour au parking. Frein de parc, le mécanicien en place me fait signe de monter dans l'avion, moteur réduit à gauche, je grimpe dans le cargo sous le regard de 14 paras, peu habitués à redescendre avec l'avion, et le regard interrogatif de savoir ce qu'il se passe, mais également peu habitués à voir un mécanicien faire un bon de cabri par la porte arrière gauche, pour rejoindre l'avion, moteurs en fonctionnement.

Je me faufile jusqu'au cockpit, et le mec nav m'explique que la radio VHF1 (Very High Frequency) ne donne aucun signe de vie par moment. A leur retour au parking, celle-ci fonctionne.

Décision prise donc de mettre ça sur le compte d'une mauvaise manip humaine, et de retourner en vol.

Malheureusement, 1 minute après, rebelote, même panne. Décision de couper, à notre plus grand désarroi.

En effet, les opérations avaient fait en sorte que nous puissions voler sur un créneau bien précis, afin de ne

pas se gêner avec les deux autres aéronefs présents pour larguer, un Casa235 ainsi qu'une C130 Hercules.

Il faut savoir que le Noratlas n°105 est équipé de deux postes VHF en 8,33(*) afin de pouvoir en vol, assurer plusieurs communications en même temps. Les deux postes fonctionnels sont obligatoires en parachutage ! Le premier étant en communication avec la tour afin de gérer les autres trafics, les autorisations et autres tâches, et le second avec le marqueur sol de la zone de saut, afin d'obtenir les derniers vents au sol, les informations de la zone de saut ou encore pour savoir si toutes les voiles sont bien ouvertes, et au sol pour finir.



Les deux postes sont de nouvelle génération, dis 8,33 kHz (espacement des canaux) afin de coller aux réglementations Européenne, et de pouvoir transiter dans toutes les zones en Europe.

Ce type de dépannage pour une panne intermittente, est délicat à gérer. En effet, il arrive bien souvent que nous ne soyons pas capables d'expliquer la panne.

Bien loin pour tout l'équipage de penser à un quelconque chat noir, nous prenons les devants et essayons de trouver une solution

afin de pouvoir assurer les rotations prévues. L'ensemble VHF est grossièrement composé d'une antenne, d'un récepteur, d'un boîtier de commande en cockpit ainsi que de câblages. Nous avions par le passé effectués un changement de l'antenne du poste en question, afin de monter une nouvelle antenne plus récente, sur un autre emplacement que l'antenne "historique", et ce pour plusieurs problèmes de parasitages important en vol.

L'idée fut donc de revenir sur l'ancienne antenne, toujours en place et fonctionnelle, mais également de changer le boîtier de réception, dans le doute, une pièce de rechange étant dispo dans le lot de bord avion.

Après 10 minutes de dépose des capitonnages dans l'inter soute, de démontage de quelques colliers de fixation, et de réflexion pour retrouver les bons câbles, le nouveau boîtier récepteur est monté, et l'ancienne antenne est rebranchée.

Tout cela sous l'œil mi amusé, mi inquiet, des parachutistes toujours en place dans le cargo, le tout enveloppé d'une certaine chaleur révélatrice d'un mois de juillet dans le sud-ouest de la France.

Une fois l'ensemble rebranché, petit test avec les pilotes. Dans un premier temps, nous mettons sur le poste récalcitrant, la fréquence ATIS (Automatic Terminal Information Service) qui est une fréquence qui diffuse en boucle, un message météo. Miracle,

nous entendons le message. Second test, tenter une transmission avec la tour de Pau afin de savoir si l'échange bilatéral est correct. Nouveau miracle, la VHF numéro 1 fonctionne ! (Nous penserons à passer par Lourdes en rentrant...)

Par la suite de cette mission, la radio restera fonctionnelle, sans nous poser de nouveaux soucis, mis à part quelques parasitages courants dans les oreilles de notre équipage...

Nous mettrons cette panne sur le compte de l'antenne, mais nous devons dans le futur, tenter de discriminer le boîtier de réception, afin de s'assurer que celui déposé n'était pas la panne en question.





“TRIOMPHE DES ECOLES DE L’ACADEMIE MILITAIRE DE SAINT-CYR/COÛTQUIDAN - AMSCC du 21 au 25 juillet 2021



C’est en parallèle des cérémonies du TRIOMPHE (1) des promotions sortantes des officiers-élèves et élèves-officiers des Écoles de l’Académie Militaire de Saint Cyr Coëtquidan, que le Général Patrick COLLET (2) commandant l’Académie, a souhaité associer le Noratlas de Provence à l’inauguration de la stèle érigée pour les 50 ans de l’accident du Noratlas à PAU en mémoire des 23 élèves officiers de la Promotion « Général KOENIG » disparus dans ce drame (3).

Mercredi 21 Juillet

Un temps super, un 105 qui tourne comme une horloge et un équipage concentré, professionnel, joyeux et fier d’être désigné pour cette aventure de 5 jours en pays breton.

Décollage à 12h15 LT de Marignane. Après 30 minutes de vol au-dessus de la Méditerranée le long de la côte bleue, puis au-dessus de la Camargue et la jolie cité romaine d’Arles c’est un poser sur Nîmes Garons pour compléter les pleins (4). Sur cet aéroport, nous sommes maintenant accueillis comme des gens du cru en raison des vols de formation que le 105 y réalise !

Nous décollons de Nîmes sous un ciel azur avec survol

du viaduc de Millau et de la côte Atlantique entre Royan et Vannes. Le vol de 3 heures, bien qu’un peu long, se déroula très agréablement dans un air calme. Nous étions attendus à Vannes par des personnes de l’aéroport très motivées par l’arrivée de notre Noratlas ainsi que par l’équipe de largage du 1^{er} RCP (5). et le LCL Grégory FAGETTE, l’officier parachutiste de l’Académie.

Déchargement du lot de soute confié aux pompiers de l’aéroport, visite des Anciens qui avaient la larme aux yeux en remontant dans la Grise où ils retrouvaient son

odeur caractéristique et ce fut la RAT pour caller les rotations du lendemain.



Pris en compte des chambres à l’hôtel, douches et tenue bourgeoise avant d’arrêter, autour d’une bière bien méritée, les horaires de petit déjeuner et de départ pour être à l’avion à 07H30 demain matin afin que nous puissions embarquer les élèves de l’EMIA à 08H45 pour un 1^{er} déco à 08H50 en direction de la ZMT de Coet.

Dîner au Buffalo Grill à 150 m de l’Hôtel dans une ambiance festive avec les autres clients !

Jedi 22 Juillet

C’est la journée réservée aux parachutages sur la ZMT au Camp de Coetquidan pour les élèves-officiers des promotions de l’EMIA. Après une petite attente pour récupérer le « Lot de parachutage » (6) arrivant du Groupe FUMACO de LORIENT, toute la journée nous enchaînerons les rotations entrecoupées des avitaillements successifs sous les yeux envieux des passionnés accrochés au grillage de l’aéroport venus spécialement pour voir évoluer « La GRISE »

Avec un très beau temps toute la journée, le 105 réalisera 8 parachutages, 5 SOA et 1 SOCR pour les personnels de l’Académie dont le général COLLET au cours de la rotation en OR, et 2 SOA au profit de l’association Airborne Center invitée à participer en tenue d’époque de l’activité des Noratlas.

À l'issue d'un dernier avitaillement, l'équipage est invité pour se rafraîchir et se réhydrater dans les locaux de la société parachutiste professionnelle Aéro Tandem Celtic (7) dirigé par Didier GERMA et son épouse des amis de notre responsable opérations. Qu'ils soient remerciés de leur accueil et des moyens mis à notre disposition.

Vendredi 23 Juillet

Malgré une MTO relativement défavorable, 2 rotations en SOA étaient prévues au profit d'Airborne Center dans un créneau de 08 à 10H00 LT. Le retard pris pour dépanner tôt le matin le robinet d'huile moteur du GMP1 permit au vent de dépasser la limite fixée à 6 m/s (8).

Ce sera une journée sans activité aéronautique qui permet aux pilotes et mécaniciens navigants de prendre une après midi de repos bien méritée.

Le reste de l'équipage rejoignait la commune de GUER sur laquelle sont implantés les bâtiments de l'Académie ses terrains d'exercice, de manœuvre et la ZMT.

Les personnels du bureau TAP (Troupes Aéro Portées) nous guidèrent dans cette visite au cours de laquelle Daniel nous raconta ses 11 mois passés dans cette école. et en fin d'après-midi repérage précis de la zone de survol envisagée pour le lendemain.

Le soir tout l'équipage se retrouvait dans une crêperie traditionnelle de VANNES pour apprécier sous un crachin typique, les spécialités bretonnes, des crêpes délicieuses.

Samedi 24 Juillet

Au niveau aéronautique, cette journée de festivités du Triomphe devait être animée par un défilé aérien avec un Piper, le Noratlas et le Rafale de présentation, suivi d'une « DEM en vol » du 105 puis du Rafale.

Les nuages bas et la pluie firent leur apparition dès le début de matinée et furent présents jusqu'en fin d'après-midi. Il fut décidé que seul le 105 avec les 3 membres de l'équipage de conduite viendrait faire un passage sur la place d'Armes à 14H00. Le reste de l'équipage libre pouvaient assister aux festivités du Triomphe ... sous le parapluie !

Le 105 ne fera que deux passages à l'horaire prévu juste sous les nuages épars pour ouvrir les festivités et le Rafale réussit à faire sa présentation vers 16H00 le ciel s'étant dégagé.



Dimanche 25 Juillet

C'est un retour sans histoire sur Marseille via Nîmes pour un dernier avitaillement afin de récupérer le reste du carburant consommé pour la mission.

A notre arrivée sur le parking, notre gentil président nous attend : Pizzas à volonté.

Merci au Général COLLET de cette invitation, au LTC Grégory et ses personnels du Bureau TAP ainsi qu'à Didier GERMA et tous les personnels de l'aéroport de VANNES pour ce séjour breton très apprécié.

---o-O-o--

(1) - Cérémonie du Triomphe, ou le Triomphe des écoles de l'Académie de Saint-Cyr Coëtquidan, est le nom de la fête de fin de scolarité à l'école militaire St Cyr Coëtquidan.

Les élèves reproduisent la journée du 27 juillet 1834 durant laquelle un tonneau, servant de cible, a été détruit par un tir direct de canon devant le duc d'Orléans

(2) - Le Général COLLET est l'ancien Général Commandant la 11^{ème} brigade Parachutiste et a bien connu les missions du 105 au profit des unités parachutistes qui composent la Brigade.

(3) - Le Vendredi 30 Juillet 1971 à 14H54 après son 1^{er} décollage de l'après-midi le Nord 2501 N°49 F-BABB s'écrase avec à son bord 37 personnes dont les 23 élèves-officiers, 9 cadres des écoles de Coetquidan, 2 cadres de l'ETAP et 3 membres d'équipage.

(4) – Les pleins n'étaient pas possibles sur l'aéroport de Marseille Provence, la citerne d'essence avion AVGAS 100 LL que consomme le Nord 2501 était en panne.

5) – L'équipe de largage était fournie par le 1^{er} Régiment de Chasseurs Parachutistes de PAMIERS.



LA MISSION VUE DE LA PLACE GAUCHE (Jean-Gilles Deville)

Jeudi 22 juillet : Très beau temps toute la journée.

Huit (8) parachutages (7 /OA 1 /OR) sur la zone dédiée de Coëtquidan dont 2 OA au profit d'AIRBORNE CENTER. Pour l'OR le General Patrick COLLET sautera en tandem.

Le premier parachutage (après reconnaissance et largage du «SIKI» ou TID : Témoin Inerte de Dérive) se traduit par deux parachutistes dans les arbres ... mais plus de peur que de mal.

Un des deux parachutistes trouvant sa situation confortable préférera attendre l'arrivée des pompiers sur site pour le sortir de sa fâcheuse posture ...

Le reste de la journée s'effectuera sans incident.

L'appareil fonctionne merveilleusement bien, l'équipage quant à lui méritera dans la soirée une bonne « Binouze » dans les locaux de l'aéro-club .

Nous serons toute la journée sous les yeux envieus des passionnés accrochés au grillage de l'aéroport venus spécialement pour voir évoluer « La GRISE », la dernière au monde à évoluer dans son élément naturel.

Vendredi 23 juillet :

Vols annulés par un incident technique : robinet coupe-feu huile moteur gauche refuse d'obéir !!! C'est un NOGO !!! Malheureusement pour lui nos deux spécialistes Éric et Daniel ne s'en laisse pas conter et après une analyse très fine de la situation (pas évidente) identifient et réussissent la réparation. Bravo à nos deux mécaniciens navigants.

De son côté, Xavier en profite pour proposer sa mallette de gadgets officiels « Noratlas » aux aficionados du Nord et en récoltera une rondelette somme d'argent. Sacré commerçant ce Xavier !!!!

Fin de l'après-midi visite de l'Académie Militaire de Saint Cyr sous la bienveillance du Colonel Gregory et repérage précis de la zone de survol envisagée pour le lendemain.

Diner le soir dans une crêperie de Vannes en bord de mer.

Samedi 24 juillet :

La pluie a fait son apparition et les festivités de Coëtquidan sous le parapluie.

Par sécurité le vol en formation avec le Rafale solo est annulé et nous ne ferons que deux passages vers 14:00, le Rafale faisant sa présentation vers 16 :00.

Dimanche 25 juillet :

Retour sur Marseille via Nimes pour un dernier ravitaillement.

A notre arrivée notre gentil président nous attend .Pizzas à volonté



*Nos missions ne sont pas sans risques,
N'est-ce pas Arnaud ?*





4^e Mission de parachutage Mercredi 8 et Jeudi 9 septembre Fête de la Saint-Michel – Saint Patron des Parachutistes Toulouse - Francazal

1^{er} RÉGIMENT DU TRAIN PARACHUTISTE « PAR LE CIEL, PARTOUT, POUR TOUS »

Le mardi 7 septembre l'ensemble de l'équipage se retrouve devant la porte des Salins à 10h00 pour une nouvelle mission « paras » à destination de Toulouse Francazal.

Notre décollage aura lieu à 13h30 car les mécaniciens auront préparé l'avion, fait la « prévol » qui contrôle les organes vitaux, enlevé toutes les sécurités, etc. Les pilotes quant à eux auront comme tâche de préparer le vol, étudier la météo, voir les terrains de dégagement, voir les limitations avion, calculer le centrage, etc. Quant aux largueur et chef largueur (Xavier et Daniel), ils vérifieront le matériel nécessaire à cette mission mis en soute.

Cette mission consistera à faire sauter les paras du 1^{er} RTP (1^{er} Régiment du Train Parachutiste) bien connu de notre association tant le nombre de mission réalisée pour eux ne se compte plus.

Nous sommes toujours enchantés de revoir et de retrouver ce régiment auprès duquel nous sommes à chaque fois aussi bien accueillis.

Notre activité se déroulera ainsi :

Arrivée à LFBF (Toulouse Francazal) mardi 7 septembre en milieu d'après-midi. Nous rejoindrons le parking militaire et déchargerons le lot de soute pour le mettre à l'abri. Nous serons aidés comme à l'accoutumée des personnels toujours aussi heureux d'approcher de près notre machine.

S'en suivra l'extension Nord 2501 des qualifications des Largueurs et Chefs largueurs. Ensuite la répétition de la procédure « Para accroché » avant de participer à la « RAT » (Réunion Air/Terre). Un rappel des consignes de largage pour les Largueurs et Chefs Largueurs avec prolongateur clôturera cette séance studieuse.

Nous irons dîner au mess ou nous serons reçus divinement bien par le personnel.

Après cette première journée nous rejoindrons rapidement notre hôtel, car la journée de demain s'annonce très chargée.

Après une bonne nuit de récupération, nous voici revenus auprès de notre 105 où les paras sont déjà en train de s'équiper.

Mercredi 8 septembre :

Prévol, préparation du vol, repérage de la ZMT (Zone de Mise à Terre) sur les cartes avec axes de largages, contact radio avec le responsable présent sur la ZMT pour les derniers paramètres de vent (force et direction) et enfin la MER (Mise En Route). Nous laisserons tourner nos fidèles Hercules pour qu'ils puissent atteindre leur température idéale de travail.

Notre journée sera composée ainsi :

- 4 rotations SOA sur Fonsorbes (la ZMT de Fonsorbes n'est située qu'à 3 minutes de vol du terrain de Francazal), c'est dire s'il faut être « actif » pour l'arrivée sur zone !

1^{ère} rotation SOA de 14 EPC (Equipement du parachutiste du Combattant * » à 300 mètres en 3 passages (Reco, TID, 14 paras)



L'aérolargage, spécialité du 1er RTP

Puis 3 autres rotations SOA pour passage de 14 EPC à 300 mètres.

Coupage des moteurs pour un rapide repas avant de recommencer l'après-midi la même manip sauf que la dernière rotation sera en SOCR pour 1 passage de 14 + les 3 largueurs à 3000mètres.

Après le dernier parachutage, l'avion se dirigera vers LFMK (Carcassonne) pour un avitaillement complet avant de revenir sur LFBB. Le terrain de Francazal ne disposant pas de 100 LL pour alimenter nos Hercules !

Une fois notre 105 au parking militaire de Francazal, rapide détour au mess pour un repas bien mérité et retour à l'hôtel pour un repos bien attendu.

Retour le lendemain **9 septembre** sur LFML-Marignane avec une météo bien agréable sur le trajet.

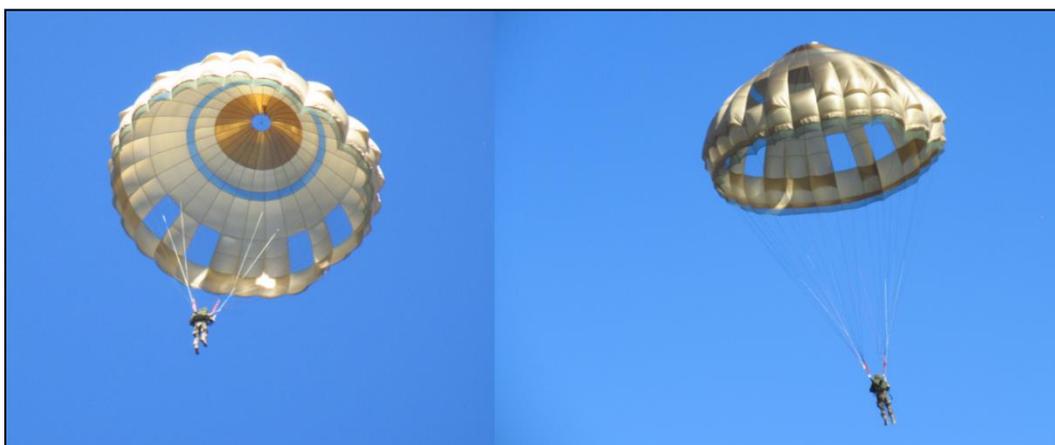
Mission accomplie une fois de plus pour le plaisir de tous ceux qui aiment cette belle machine.

A bientôt pour d'autres aventures !

Connaissez-vous ?

L'EQUIPEMENT PARACHUTISTE DU COMBATTANT (EPC) :

Le parachute français du 21^e siècle



L'Ensemble de Parachutage du Combattant (EPC) a remplacé progressivement l'Ensemble de Parachutage Individuel (EPI). Ce nouveau matériel est capable de mettre à terre des parachutistes dans des conditions de sécurité et d'ergonomie améliorées. La commande globale porte sur 13 500 parachutes, et en 2021, le parc est quasiment renouvelé en totalité. Cet équipement est adapté au parachutage depuis le nouvel Airbus A 400M « Atlas ».

Ce nouveau parachute offre la possibilité de réaliser des sauts à des hauteurs inférieures, avec le même niveau de risque. Ce gain concourt à la sécurité de l'avion tout en réduisant la vulnérabilité du parachutiste et la dispersion de la mise à terre.

Il permet de parachuter plus lourd : 165 kg au lieu de 130 kg avec l'EPI. Il se caractérise également par une faible vitesse de descente sous voile et une capacité de rotation par action sur les commandes (atterrissage contrôlé).

L'EPC est interfaçable avec FELIN et les avions de transport tactiques en dotation.

Caractéristiques :

- *Vitesse de largage : 235 km/h.*
- *Vitesse verticale stabilisée en descente sous voile à masse maximale : inférieure à 6 m/s.*
- *Durée de vie : 18 ans ou 180 sauts.*
- *Zone de largage terrestre ou plan d'eau*





Dimanche 12 septembre
AIX-en-PROVENCE

FORUM DES ASSOCIATIONS ET DU BENEVOLAT #1

En ce beau dimanche 12 septembre 2021, nous participons au Forum des Associations de Aix en Provence. Les démonstrations étant interdites pour raison sanitaire, nous ne pourrons poser la Grise sur le Cours Mirabeau ... d'ailleurs peut être un peu "court" le cours Mirabeau pour redécoller !!!!!



Coiffé d'un parasol d'une marque de soda à l'orange, notre stand a fière allure. Posters, livres, pompe à huile, instruments de navigation, capitonnage, une panoplie complète agrément la table blanche. Derrière se relayent notre Président, nos deux vice-présidents, des jeunes et des vétérans de l'association. Cette sympathique équipe polyvalente a accueilli les nombreux visiteurs de 8 à 90 ans, personnalités de tous bords attachés à la préservation de notre Monument Historique, paras, pilotes, mécanos, fans d'aviation, simples passants qui tous ont pu ainsi témoigner ou avoir réponse à leurs questions techniques, historiques, etc...

Nous avons noué certains nouveaux contacts prometteurs qui nous aideront dans la préservation de notre avion. Plusieurs jeunes gens, dont certains se destinant à l'école de l'Air, se sont montrés très intéressés.

Un ancien parachutiste nous a révélé, fait historique, qu'il avait eu le privilège d'être le dernier à sauter d'un Nord 2501 lors du dernier vol pour le compte de l'Armée de l'Air.

Les dames ne sont pas en reste : pilote de ligne, professeur ou encore maman d'un futur pilote de chasse, elles ont fait montre d'un véritable intérêt pour notre association.

A noter les nombreux témoignages de sympathie et d'intention de dons pour que nous poursuivions l'aventure après cette rude période COVID.

Mentionnons enfin notre soutien tout au long de la journée ; la pizzeria Papa du Cours Mirabeau. Située derrière notre stand, il nous a été offert d'emblée l'accès précieux aux commodités et à la table la plus proche de notre stand pour pouvoir déjeuner tranquillement. Et lorsque le parasol de notre stand s'est brisé en deux sous l'action du vent, ils nous en ont prêté un des leurs.



Dimanche 12 septembre

SAINT VICTORET

FORUM DES ASSOCIATIONS ET DU BENEVOLAT #2

C'est au début du mois de septembre que la plupart des communes françaises mettent à l'honneur les Associations de bénévoles qui par la diversité de leurs champ d'action permettent d'assurer la cohésion sociale sur un territoire communal.

Pour l'édition 2021, notre association a fait un effort particulier puisqu'elle a été invitée par deux municipalités qui la soutiennent activement, à savoir les Municipalités d'Aix en Provence et celle toute proche de Saint-Victoret.

Bien que n'étant pas directement rattachée à cette commune, notre association a tissé depuis de nombreuses années des liens de plus en plus proches avec Saint-Victoret et son dynamique Maire, Monsieur Claude Piccirillo auquel le magnifique Musée de l'Aviation de Saint Victoret doit son existence et son développement. Dépassant les frontières de sa Commune, Monsieur le Maire a accordé à plusieurs reprises une aide généreuse et bienvenue au Noratlas voisin.

C'est donc à 8h 30 précise que notre petite délégation se présente au portail du Parc de la Glacière, ainsi nommé car on y conservait jadis la glace récoltée en hiver dans le massif de la Sainte-Baume. Les formalités liées à la présentation du Pass' sanitaire pour cause de Covid19 ralentissent l'accès aux stands, donnant aux inévitables rouspéteurs l'occasion de se faire connaître.

Nous pénétrons dans un joli parc ombragé traversé par la Cadière. Tables et chaises sont mises à notre disposition, et nous installons promptement notre stand à proximité de celui du Musée de l'Aviation, constituant ainsi un éphémère pôle aéronautique. Les autres places sont rapidement aménagées par les assoc' habituées que nous ne pouvons pas toutes

présenter ici. Citons tout de même le Mustang Country Club qui met une sympathique ambiance Yankee. Nous apprenons aussi l'existence d'un tout nouveau sport dénommé « Icestok » ou en bon français « pétanque sur glace » : à découvrir. D'autres activités plus classiques sont représentées, qu'elles aient un rôle purement de loisir ou à visée plus sociale.

Grâce à Xavier, le local de l'étape, notre stand a fière allure. Nous présentons une abondante littérature consacrée à notre avion fétiche, et aux activités de l'Association. Un superbe manche de pilotage et

une magnifique maquette de notre avion attirent le regard, complétés par une présentation vidéo. Saint Victoret peut, depuis les débuts de l'aviation, être qualifiée de « Cité Aéronautique » et de nombreux Saint-victoréens ont exercé leur activité professionnelle dans ce milieu si passionnant. C'est l'occasion de recueillir les souvenirs et l'expérience de personnes qui ont eu de longues carrières aéronautiques, que ce soit dans l'usine Airbus toute proche ou bien en plein Sahara ou ailleurs. Tout le monde ici connaît la silhouette du

Noratlas et la musique si particulière de ses Bristol, et nous sommes heureux de voir l'intérêt et la sympathie qui nous est manifestée.

Nous ne manquons évidemment pas d'échanger nos points de vue et expériences avec les membres du Musée de l'Aviation, et avons l'honneur de recevoir la visite de Monsieur le Maire et de son Premier Adjoint.

Après un sympathique apéritif, nous quittons le Parc de la Glacière en ne manquant pas de remercier les organisateurs et élus pour leur invitation et l'attention qui nous a été manifestée (et à travers nous au Noratlas n° 105) tout au long de cette matinée.





Mission de parachutage du 13 au 15 septembre 2021
CAHORS-CAYLUS
6^e Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine
CFIM - 6^e RPIMa
« CROIRE ET OSER »

et CENTRE ECOLE DE PARACHUTISME
DE CAHORS



Cette nouvelle mission consacrée à 100% au parachutisme nous conduit en cette mi-septembre sur l'aérodrome de Cahors (LFCC), en pleine vallée du Lot, dans une région autrefois nommée Quercy. Ce sera pour nous ce que nous appelons une mission « double détente ».

Notre Grise a déjà posé ses roues sur ces mêmes pistes en juillet 2019 pour une mission similaire, au cours de laquelle nous partagerons notre emploi du temps entre le Centre Ecole de Parachutisme (Cahors Skydive) et le CFIM (Centre de Formation Initiale des Militaires du rang de la 11^{ème} Brigade Parachutiste) sous l'égide du 6^e Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine.

Lundi 13 septembre :

Nous nous retrouvons comme toujours « dans la joie et la bonne humeur » au pied de notre monture bichonnée et vérifiée dans ses moindres recoins au cours du week-end écoulé. L'ambiance est d'autant plus détendue que le décollage doit avoir lieu à 13h30, ce qui laisse à chacun le temps de s'occuper de la charge qui lui incombe : vérification de la nav et de la météo pour les pilotes, dernières vérifications mécaniques pour les mécaniciens, chargement et arrimage des bagages pour le reste de l'équipage. Finalement, le décollage est avancé de 30mn, et notre avion retrouve son élément à 13h00 pile. Après le traditionnel trajet « côtier » au dessus de la Camargue, nous bifurquons à hauteur de Montpellier vers l'intérieur des terres, cap au Nord Ouest.

Arnaud, ex PNC d'Air-France, a juste temps de nous faire une démonstration du galley confectionné à son intention par Daniel, que nous atterrissons sur l'aéroport de CAHORS – LALBENQUE -LFCC à 14h10. Belle piste de 1500 m. située dans l'axe 13-31 qui ne désorientera pas notre Noratlas puisque c'est le même qu'à Marignane.

Comme toujours, l'arrivée de notre avion si extraordinaire est saluée avec enthousiasme et intérêt. Avec ses 32 m d'envergure, sa silhouette si particulière et ses moteurs à piston, le « Nord » rompt la routine des rotations des Cessna ou « Pilatus ». Ce ne sont donc pas les bras qui manquent pour procéder au déchargement des caisses de pièces de rechange, bagages personnels et barre de tractage qui encombrant notre soute. Grâce à Gilles le responsable du centre para qui nous accueille, tout ce matériel est rangé dans le hangar voisin et, en quelques minutes, notre avion est mis en configuration de sauts.

Sous la conduite vigilante de Daniel et Xavier, nos chefs largueurs, les parachutistes sportifs du club local embarquent dans l'avion en savourant l'espace qui leur est offert : rien à voir avec l'exigüité du « Pil » ! Les contraintes administratives nous limitant à 14 parachutistes par rotation, l'embarquement est rapide, et nos largueurs expliquent les procédures de sécurité et de largage aux sautants tout excités par la perspective de ce saut inhabituel.



Cahors-Lalbenque LFCC

Le beau temps nous accompagne, et nous pouvons effectuer deux rotations d' « O.R. » (plus précisément de « Sauts à Ouverture Commandée Retardée ») au niveau 105, soit environ de 3500 m.

Cela fait, la journée n'est pas terminée pour autant, car avant de penser à notre confort, nous devons abreuver notre monture de la quantité d'essence nécessaire à la poursuite du programme.

Heureusement, l'automate qui distribue l'essence 100LL n'est pas trop mal placé pour un avion de la taille du notre, et son débit est suffisamment important, ce qui n'est pas toujours le cas sur d'autres aérodromes.

L'avion une fois parké et fermé, nous remettons notre destin dans les mains nos amis du 6e RPIMa qui ont eu la gentillesse de s'occuper de notre logement. La suite démontrera qu'ils nous ont particulièrement choyés !

En effet, nous sommes surpris d'apprendre que notre gîte ne sera pas pour cette mission un hôtel standardisé, mais que nous logerons dans un authentique château. Après 30 mn de route, nous faisons connaissance avec le château de COUANAC, vaste demeure médiévale composée de plusieurs corps d'habitation, qui a ceci de commun avec notre Noratlas qu'elle est répertoriée aux Monuments Historiques. Situé au cœur d'un vaste parc de 300 hectares, ce château appartient à la même famille depuis un siècle et demi et ses propriétaires actuels en ont fait une halte de caractère offrant des prestations gastronomiques et hôtelières. Nous apprécions l'excellent repas que nos hôtes ont préparé pour nous, et échangeons avec eux nos expériences de propriétaires de monuments historiques.



Mardi 14 septembre

Cette journée sera consacrée au parachutage des militaires du 6e Régiment d'Infanterie de Marine (6e RPIMa), installé dans le superbe camp de CAYLUS entouré de bois.

Ce camp est bordé par une zone de saut dénommée « RASTIBEL ». C'est sur cette zone située à 10mn de vol de l'aéroport de Cahors que les sauts auront lieu. Elle est destinée à l'entraînement de tous les régiments relevant de la 11e Brigade Parachutiste.

Nous sommes présents dès 07H30 auprès du Noratlas car 3 rotations de Sauts à Ouverture Automatique (S.O.A.) sont prévues ce matin. La météo clémente et surtout le vent modéré (nous interrompons les largages au-delà de 6 m/s) nous permettent de remplir ce programme.

Témoignage de l'intérêt suscité par notre venue, nous recevons la visite de M. le Sénateur local. Cette visite d'un représentant de la Nation au dernier Noratlas en état de vol nous remplit toujours un peu de fierté et nous conforte dans les efforts que nous réalisons.

Nous avons également les honneurs de la chaîne locale de France 3 qui saute sur l'occasion de réaliser un beau reportage.

Notre vice-président Arnaud, très à l'aise dans cet exercice, présente devant la caméra en quoi consiste notre activité (avec ses grandes joies et ses gros soucis), et la raison de venue à Cahors.



Le déjeuner nous permet d'apprécier l'excellente cuisine familiale du « Cap 180 », le sympathique restaurant du centre para, nous reprenons nos activités dès 13h00.

Nous réaliserons 4 rotations successives dont 3 « OA » (14 paras chacune), et terminons l'après midi par une dernière rotation de « Commandés » dont 3 tandems, ce qui nous amènera au niveau 100 environ (soit un peu plus de 3000 m).

L'un de nos objectifs étant la recherche de la dépense minimale en carburant, nos pilotes ont planifié dans la continuité du saut un ravitaillement sur l'aéroport de Castres, où nous avons des bons d'essence à utiliser. En partant de l'altitude de largage des OA, le 105 n'a plus qu'à se laisser glisser vers Castres, bénéficiant ainsi d'une consommation minimale. Après un vol d'une quarantaine de mn, nous atterrissons à Castres (LFCK) avec un fort vent de travers et sous un ciel plombé, alors que nous avons un temps superbe à Cahors.

A la fin de cette journée bien remplie, le Colonel commandant le 6e RPIMa nous fait l'honneur de nous recevoir dans le camp de Caylus et de nous offrir un repas particulièrement raffiné et chaleureux.

Il nous apprend que, au sein de la 11e Brigade Parachutiste, le 6e RPIMa a reçu la mission de gérer l'un des 10 CFIM (Centre de Formation Initiale des Militaires du rang) existant en France et dont le rôle est la formation de base de tous les jeunes engagés volontaires (environ 10 000 par an). C'est le premier contact avec la vie militaire, qui leur permet de confronter la réalité avec l'idée qu'ils s'en faisaient. Après une période de « classes » de 12 semaines, une faible partie d'entre eux choisit de retourner à la vie civile, mais la majorité y trouve l'épanouissement attendu. Nous devons malheureusement abrégé cette soirée conviviale et gastronomique en prévision des activités programmées le lendemain.



Mercredi 15 septembre

Un violent orage s'est abattu sur la zone dans le courant de la nuit, et ceux d'entre nous que le sommeil a empêché de fermer les fenêtres de leur chambre ont la surprise de trouver leurs affaires dans un état pour le moins humide, voire carrément trempé !

Nous avons ce matin une dernière rotation à assurer consistant à un largage en SOCR (Ouverture Commandée Retardée) au-dessus du Camp de Caylus, et le Colonel lui-même doit y prendre part.

Malheureusement la zone de saut informe que le vent est trop fort sur Rastibel pour permettre le largage programmé.

Il est décidé d'attendre de meilleures conditions météo, mais la situation n'évolue pas favorablement sur Caylus. Par contre, le saut est « jouable » en local sur l'aéroport de Cahors où nous sommes, et à 11H00 le Noratlas décolle avec ses 14 paras dont 3 tandems.

Voilà, il est midi et nous avons rempli notre contrat vis-à-vis de Cahors Skydive et du 6e RPIMa : 10 rotations réalisées, dont 7 pour des Sauts à Ouverture Automatique et 3 pour des Sauts à Ouverture Retardée. Sur ces 10 rotations, 8 l'ont été au profit du « 6 » et 140 parachutistes ont franchi les portes du 105.



A 13H55, après un dernier au revoir à Gilles et à l'équipe de l'Ecole de Parachutisme, et remercié Eddy, officier du 6e RPIMa (qui s'est démené pour notre confort pendant tout le séjour), le Noratlas peut décoller pour son vol de retour.

Au cours de ces trois jours, les « épisodes cévenols » se sont particulièrement acharnés sur la région, mais la zone côtière est praticable pour notre avion qui doit voler en VFR. Nous survolons une mer déchainée et apprendrons plus tard que des noyades sont à déplorer.

Mais notre Grise nous ramène à Marignane après un vol sans encombres de 1h35.

Encore une mission réussie à 100% malgré les aléas de la météo.





Ba 701 - Ecole de l'Air et de l'Espace SALON DE PROVENCE Jeudi 16 septembre 2021 Baptême de la nouvelle promotion « Dans le Vent des Hélices »



Comme depuis de nombreuses années, nous avons été de nouveau conviés pour la cérémonie du traditionnel baptême « Vent des Hélices » sur la Base Aérienne de l'École de l'Air (BA 701) le jeudi 16 septembre en fin d'après-midi.

Cette manifestation marque le début de la carrière des officiers de l'Armée de l'Air et de l'Espace. Elle est présidée par le Général de Division aérienne Dominique Arbiol, Commandant la base aérienne 701 et Directrice générale de l'École de l'air.

Notre départ de Marignane qui était prévu à 15h45 sera retardé à cause d'un orage qui s'est installé au-dessus de la BA 701... Effectivement nous voyons la masse grise et très volumineuse du « Cunimb »

bien établie de l'autre côté de l'étang de Berre.

Etant en relation radio permanente avec Christian, notre adhérent officier réserviste sur la base, nous suivons l'actualité en direct. La Patrouille de France qui doit partir en entraînement est elle aussi en stand-by pour pouvoir décoller... Le timing de la cérémonie est donc bien perturbé.

Après une attente d'environ 1h30, nous recevons le feu vert pour aller nous présenter à l'atterrissage sur la 34 qui garde les traces du passage pluvieux.

Nous rejoignons immédiatement l'Esplanade Guynemer pour positionner le nez du 105 face au « piège » surnom donné au bâtiment de l'École de l'Air, et la cérémonie commence sur une esplanade détrempée.

Les « poussins », agenouillés derrière notre fier Noratlas N° 105 sont alors arrosés de champagne, débouché par des élèves de deuxième année et vaporisé par le « Vent des Hélices » de notre « Grise » dont le régime des moteurs monte en puissance. Les "aînés" viennent ensuite se positionner devant leurs cadets pour leur remettre leur premier galon, celui d'Aspirant.

Tout se déroulera alors suivant le programme prévu, le passage d'un Rafale nous fera vibrer avant qu'une nouvelle grosse averse vienne nous perturber.

Les « poussins » auront été bien arrosés. Nous rentrerons rapidement sur notre base d'affectation avec le sentiment d'avoir fait encore rêver ces jeunes femmes et hommes d'avoir la chance de voir et entendre ce dernier survivant d'une autre époque.





**Mission parachutisme
Samedi 18 septembre 2021
Journée du Patrimoine
POURRIÈRES**



Le petit village perché de Pourrières, commune à l'ouest du Var, a été le théâtre en cette première journée du Patrimoine d'un événement que beaucoup ont apprécié et envié...

En effet, ce petit bout de terre de Provence, perché au milieu des vignes, a été survolé par notre « Grise » qui a procédé au largage de parachutistes civils.

Cette manifestation organisée de main de maître par la municipalité a été possible grâce au concours de toute l'équipe du Noratlas ainsi que des élus de la commune.

Ce samedi matin vers 8h00, l'équipe des paras accompagnée de Daniel et Xavier, nos indispensables Chefs Largueurs, se sont rendus sur la ZS (zone de saut) provisoire au pied du village. Il est nécessaire aux paras de reconnaître le terrain et voir son environnement. Les consignes sont également données pour le marquage du terrain en fonction du vent, de l'état du terrain, etc. Votre serviteur collectait les derniers éléments et toute l'équipe s'est ensuite rendue vers le Terrain d'Aix les Milles, où l'attendait notre 105 pour les embarquer « moteurs tournants ».

Quelques heures plus tôt, l'équipage commandé par François, notre fidèle pilote instructeur, décollait de

Marignane après un briefing complet et précis pour rejoindre Aix puis repartir sur Pourrières.

Au sol, sur la DZ, je fignolais les derniers marquages, réglais avec la police municipale l'accès au terrain pour éviter que la foule, qui commençait à arriver, n'envahisse pas la zone de saut et ne perturbe pas le posé des paras.

Le premier passage de l'avion sur la zone étant prévu à 10h30, je mis la VHF sur notre fréquence de travail pour le top départ de l'évolution.

Au moment du premier contact avec le Nord, je communique la force et direction du vent sur zone puis lors du dernier virage pour la prise d'axe de largage. Il faut également à chaque largage donner aux pilotes le nombre de voiles ouvertes à la sortie de l'avion ainsi que le nombre de paras posés sur la DZ. Durant tous ces échanges entre le sol et l'avion tout l'équipage entend ces infos qui sont nécessaires pour pouvoir effectuer d'éventuelles corrections de trajectoire.

Le programme prévu est le suivant : arrivée face à l'Est à 1500 m. de hauteur pour une reconnaissance du terrain, un passage même hauteur pour un premier largage de 4 paras, puis un deuxième passage pour larguer les derniers

Le vent au sol est calme et les posés se font sans incidents. A noter que les voiles qui équipent les paras sont conçues comme des ailes d'avion et sont très manœuvrantes, permettant ainsi d'affiner vitesse et trajectoire.

Dès le dernier para posé, le Noratlas fera une démonstration en vol (grande vitesse sans trainées, puis basse vitesse avec les trainées, et après un dernier passage au-dessus de la DZ, reprise de cap pleine puissance en direction d'Aix les Milles.

Les paras furent accueillis avec les applaudissements du public massé autour de la DZ. Ils furent ensuite accompagnés en Jeep d'époque sur la place du village pour se restaurer ou ils furent de nouveau salués avec joie.

Encore une mission parfaitement remplie par le Noratlas grâce à toutes les équipes qui œuvrent pour maintenir en état de vol ce bel oiseau...

Un grand merci à tous les paras et à l'équipage pour ce beau spectacle.

Arnaud Cavernes



Photos du défilé : ©Le Journal Tretsois



Après une nuit passée à veiller « son » avion, Dom profite des derniers instants de calme...

Notre Grise est mise à contribution pour les Journées du Patrimoine. Samedi matin les paras sont embarqués à Aix les Miles direction Pourrières (cf mission Pourrières) puis retour de notre avion à Aix les Miles où l'attend un public nombreux d'amateurs petits et grands. Près de 300 personnes sont venues sur les deux jours.

Nous partageons le tarmac avec les avions du club des constructeurs amateurs. Ses très sympathiques membres sont comme nous des passionnés, et ils nous ont accueilli fort aimablement.

Le Noratlas est ouvert à la visite , c'est un succès sans précédent. Les questions fusent , et comme nous sommes en tenue on nous croit tous PILOTES, euh ... ça flatte l'ego, parole de magasinier (désolé les méc' nav ;-), la classe en somme.

Samedi soir, Dominique assurera une veille de l'avion avec Vespa, son fidèle coursier. Notre Noratlas ne dort jamais seul et a toujours un oeil ouvert.

Après une nuit d'orage, le soleil éclaire la Sainte Victoire et se reflète sur le nez de la Grise.

L'équipage du dimanche prend le relais et les visiteurs affluent à nouveau. Un pauvre toutou recherche



l'ombre , on le comprend . Le fuselage et les ailes offrent un peu d'abri à la file d'attente.

Les personnes montent par la porte arrière du cargo où on leur narre un bref historique de l'avion. Les explications sur le largage des paras captive les grands et les petits. Le frisson du grand saut fait rêver. Puis c'est le Graal, l'accès au poste de pilotage. Parfois ça bouchonne tant il y a de questions, puis ça repart.



A la fin il restait près de 100 personnes pour nous voir redécoller dimanche en fin d'après midi. Les yeux des gosses et de leurs parents sont remplis d'images. Les esprits resteront longtemps imprégnés du parfum singulier de la carlingue et du chant unique des moteurs.

Deux belles journées, à renouveler si possible.



Mercredi 22 Septembre au samedi 25 septembre 2021

HOHN – LUFTRANSPORTGESCHWADER 63

Adieu au C160 Transall et au LTG63

Il fallait bien que cela arrive... l'heure est venue pour le C-160 TRANSALL de faire valoir ses droits à la retraite.

Dans les armées de l'Air Françaises et Allemandes, ce valeureux serviteur a progressivement laissé la place à de jeunes et fringantes machines. Cette transition qui a pris plusieurs années s'est accompagnée d'une réorganisation logistique, entraînant la fermeture de certaines bases aériennes dans les deux pays (HOHN dans le Schleswig-Holstein et PENZING en Bavière pour l'Allemagne).

Pour le LUFTRANSPORTGESCHWADER 63 (LTG63), la date fatidique est fixée au 31 décembre 2021. Mais avant la cérémonie officielle de clôture, il fut décidé d'organiser une fête d'adieu plus « intime » regroupant les anciens et actuels personnels de l'Escadron, venus dire un dernier adieu aux 7 derniers Transall en activité pour quelques semaines encore.

L'adieu au LTG63 ne pouvait se concevoir sans la présence d'un Nord 2501 Noratlas, appareil qui accompagna le déménagement de l'Escadron depuis la base de Celle où il avait séjourné de 1961 à 1967.

C'est ainsi que, grâce au soutien logistique et financier du « Cercle des Amis du LTG63 », le dernier Noratlas volant fut convié à ces dernières retrouvailles.

Les liens qui unissent l'Association « Le Noratlas de Provence », le LTG63 et la ville de Hohn datent de 2003 avec la signature officielle d'un acte de jumelage. Depuis, les liens qui nous ont unis n'ont fait que se développer et s'approfondir. C'est pour cette raison que la délégation Marignanaise s'avéra particulièrement fournie : 22 personnes au total. La capacité de transport autorisée au 105 par l'assureur étant limitée à 8 personnes, le reste de la délégation put goûter au confort de la ligne régulière, hormis Daniel et Cécile venus par la route : près de 3000 km aller-retour, une belle preuve d'amitié. Conséquence heureuse de cette organisation, les épouses et amies ont pu faire partie de notre groupe, habituellement exclusivement masculin.



Malgré la crainte, tout le monde fut déclaré indemne de Covid19 et en conformité avec les exigences administratives.

Pour nous, ce déplacement avait également un motif bien plus chaleureux : fêter le départ à la retraite de notre ami Ludwig, mécanicien navigant sur Transall et pilier (francophone) des relations entre notre association et le LTG63.

MERCREDI 22 SEPTEMBRE : CAP SUR HOHN

Lever très matinal pour tout le monde, mais emploi du temps sensiblement différent :

- Pour le 105, décollage prévu à 8h00 loc., car la journée allait s'avérer chargée :
 - . Une première escale sur l'aéroport de Nîmes-Garons (LFTW) pour compléter les réservoirs de carburant.
 - . Une seconde escale amicale sur l'aéroport de Dôle-Tavaux (LFGJ) afin de rencontrer des passionnés de longue date du Noratlas.
 - . Arrivée à Hohn impérative avant 17h00, heure de fermeture du contrôle de la base. Horaire respecté par notre Victor-Mike avec 3 minutes d'avance !

Pour ce voyage d'une durée totale de 9h00 (4h30 hors escales), nous avons eu l'honneur de faire voler pour la première fois entre Marignane et Hohn M. Bernd Müller (ci-dessous au centre) qui fut en 2003 à l'origine de la signature du partenariat entre notre association et cette petite ville, dont il était Maire.



C'est bien lui !



Bernd, membre de l'équipage du Noratlas



ça c'est de l'hospitalité !

Pour le groupe voyageant par Lufthansa, décollage prévu à 6h30 loc., avec escale à Munich (2h30) et arrivée à Hambourg à 12h50. En ajoutant 1h00 de voiture (sans péage ni limitation de vitesse !) entre Hambourg et Hohn, la délégation arriva sur place à 14h30. Soit une durée totale de 8h00. Paradoxalement, pour les gens pressés le transport par Noratlas s'impose entre la Provence et le Nord de l'Allemagne !

La fin de l'après-midi fut l'occasion pour nos amis Ludwig et Bernd de s'atteler aux complexes problèmes de logistique : répartition des français logeant en hôtel, de ceux logeant directement dans la base de vie de la Luftwaffe (la « Hugo Junkers Kaserne » située à 3 km de la base), transport de tout ce petit monde par mini-bus et voitures de location, etc... Dure journée pour nos hôtes !

Une fois tout le monde casé et débarbouillé, la soirée se termina agréablement dans le mess des officiers de la base.

JEUDI 23 SEPTEMBRE : L'ADIEU AU TRANSALL

Après une nuit réparatrice dans nos chambres respectives nous nous retrouvons sur la base auprès du Noratlas qui doit effectuer un vol local à 10h00.

Hélas, les cieux ne sont pas avec nous : fini le soleil qui nous avait accueilli la veille, oublié tout CAVOK : une pluie incessante et surtout une visibilité insuffisante font abandonner toute velléité de vol, si réduit soit-il ! La Grise effectue malgré tout un roulage en bout de piste afin de rassasier les objectifs des nombreux spotters.

La matinée se passe donc à l'intérieur du 105, où nous recevons nos visiteurs au milieu des nombreux obstacles qui encombrant le cargo : deux énormes roues de rechange, caisses de pièces détachées, barre de tractage, outillage divers etc... Mais la bonne humeur est de mise, et redouble même avec l'arrivée du repas chaud servi à bord par Uwe, notre restaurateur attiré. Chacun salue et apprécie l'exploit culinaire et logistique.



Bien à l'abri dans le ventre du 105.



Le Noratlas et son "petit" fils, l'A400M



Une assemblée nombreuse et émue.

A 14h00 nous nous dirigeons - sous la pluie - vers le hangar préparé pour la cérémonie d'adieu. Nous quittons provisoirement notre Noratlas, positionné derrière un Airbus A400M « Atlas » venu de sa base de Wunstorf. La proximité des deux appareils fait ressortir l'énorme différence d'échelle entre ces appareils que cinq décennies séparent. Deux chiffres seulement : masse maximale du N2501 Noratlas : 21,7 t., masse maximale de l'Airbus : 141 t. Des Panavia Tornado et Eurofighter Typhoon de la Luftwaffe sont eux aussi venus saluer leurs glorieux aînés.

En face du hangar où sont regroupés les invités et personnels de la base (1400 personnes en période de pleine activité), nous pouvons admirer avec émotion les 7 Transall C160D parfaitement alignés. L'un d'eux, le 50+40 est peint avec une décoration spéciale grise et orange fluo. Au cours de l'été, il a effectué une longue tournée d'adieu baptisée « Goodbye Tour » sur toutes les bases militaires d'Allemagne.

Avec une synchronisation parfaite, les 7 avions mettent leurs moteurs en route, roulent sur le taxiway et décollent l'un après l'autre. Splendide spectacle, magnifié par la spirale des gouttes de pluie autour des pales d'hélices.

Puis vient l'heure des discours officiels rappelant les grandes heures du LTG63 et l'importance prise par l'escadron dans la vie locale depuis plus de 50 ans. La langue allemande est pour nous une barrière à la compréhension des discours, mais ne nous empêche pas de partager une émotion bien palpable, un honneur pour nous.

Dès la fin des discours les Transall regroupés repassent sur la base en un ballet que la pluie battante nous empêche d'admirer pleinement. Puis ils atterrissent l'un après l'autre et viennent reprendre leur place en face de nous dans un mouvement parfaitement synchronisé qui a dû être longuement préparé. A l'arrêt des moteurs, le silence qui s'en suit pèse tristement sur Hohn Airbase ETNH : Tschüss Transall !

Après ces instants d'émotion, nous regagnons notre avion sous un soleil relatif, où nous accueillons de nombreux visiteurs parmi lesquels d'anciens membres d'équipages de « Nora ». Malheureusement pour les visiteurs, l'espace libre dans notre soute est réduit au maximum, car nos amis du LTG nous ont fait la surprise de nous faire don de deux magnifiques roues équipées de leurs jantes et aux pneus quasiment neufs.

La journée s'achève tout de même dans la bonne humeur au cours d'une « Flight Party » organisée dans l'ancien hangar hélicoptères de la base. Une navette nous y emmène et nous retrouvons l'ambiance festive que nous avons déjà connue lors de nos précédents séjours ; rien ne manque dans les stands répartis tout autour du hangar, bière-saucisse de base évidemment, mais aussi flammeküches et boissons variées. Un véritable orchestre de jazz anime la soirée. Notre groupe occupe toute une longue table et nous partageons le butin ramené des quatre coins du hangar : pas de mal à nous adapter à la cuisine locale !



VENDREDI 24 SEPTEMBRE : Le Cercle des Amis du LTG63

Matinée de détente : après un énorme petit déjeuner à l'allemande chez Uwe dans son auberge-hôtel « Doppelreihe » (Au chêne double), nous jouons les touristes dans ce beau village rural de Hohn. Nous goûtons une nature verte très éloignée de la garrigue provençale, et passons dire bonjour à une petite réserve de loutres, sympathiques et voraces. La visite du musée des traditions de Hohn, installé dans l'ancienne gare de chemin de fer, nous permet d'attendre l'évènement de l'après-midi : le pot de l'amitié célébrant les 20 ans de relations entre le LTG 63 et le Noratlas de Provence, et surtout le départ à la retraite de Ludwig.

Comme prévu, nous nous retrouvons à 14 heures dans le récent musée du Transall installé en lisière du village, et dont la pièce maîtresse est un imposant Transall, le n° 51+06. Une exposition permanente est installée dans des locaux attenants, ainsi que dans l'avion accessible par sa rampe arrière, le tout géré par le « Cercle des amis du LTG63 ». Bel exploit que le transfert d'un tel avion en une seule pièce par la route entre la base et le site du musée ! A noter que cette petite association a acheté l'avion à la Luftwaffe pour une somme conséquente.



L'intérieur du Musée



Rond point de Hohn : hommage au N2501



Un bien beau musée, 27 Bahnhof Strasse

Tous les amis de Ludwig, allemands et français mêlés, se retrouvent au pied de la rampe du Transall pour souhaiter la meilleure retraite possible à Ludwig, qui demeurera dans cette belle région et prendra une part active dans la bonne tenue de ce musée. Ce n'est pas la première venue à Hohn de notre délégation, et nous ne sommes pas en terre inconnue. Chacun y va de son petit discours (en veillant à ne pas être trop long), et nous remettons à Ludwig une maquette de Noratlas spécialement immatriculée à son nom. Rappelons que Ludwig est officiellement lâché comme mécanicien navigant sur Noratlas



Les sourires cachent l'émotion.



Bonne retraite Ludwig !

Nous greffons à cette cérémonie une tradition propre à notre association, car nous avons le plaisir d'accueillir 4 nouveaux membres : Else, Gundula, Cécile et Bernd Sturm. Une nouvelle promotion qui améliorera le taux de mixité de notre Association ! Dans la bonne humeur, les nouveaux adhérents doivent se soumettre au cérémonial qui leur est réservé : cocktail « amélioré » et chant de bienvenue, après quoi ils reçoivent leur patch spécial brodé de fil d'argent.



Quatre nouveaux adhérents du Noratlas



Heureux !

La convivialité n'a pas été oubliée, et nous nous retrouvons sous une tente spécialement installée, à déguster l'excellent cochon grillé sur place, arrosé de bières et vins divers. Ludwig n'a rien laissé au hasard, et la journée se termine dans la meilleure ambiance possible.

SAMEDI 25 SEPTEMBRE : LE RETOUR

C'est le jour du départ. Le décollage du Noratlas étant prévu pour 10h00 loc, l'équipage de l'avion sera tôt à pied d'œuvre, tandis que le reste de notre équipe le rejoindra un peu avant le décollage (il arrivera en réalité juste à temps pour voir décoller le 105). L'avion est bien chargé, mais décolle sans difficulté. L'équipage est un peu différent de celui de l'aller, notamment avec la présence de Bernd Sturm notre nouvel adhérent et pilote de Boeing 747 dans le civil, qui attend depuis trois ans son premier rendez-vous avec notre mythique avion « à pistons », et Axel le pilote qui a effectué une rejointe de notre équipe. Après un vol sans histoire et une nouvelle escale à Dôle-Tavaux pour refueling, le 105 retrouve sa place sur le parking Foures de Marignane à 17h00.



Prêts pour le retour sur Marignane

De leur côté, après le décollage du Noratlas, les « touristes » devant rentrer par la ligne commerciale sont pris en charge par Bernd Muller et Else son épouse pour une visite du Hohner See (le lac de Hohn) et une promenade sur le bac chargé de faire traverser le canal, le Hohner Fähre. Belle promenade bucolique au milieu des oiseaux, avant le retour vers l'aéroport de Hambourg et ses oiseaux métalliques. L'horaire est respecté par la compagnie et après une dernière escale à Munich, l'atterrissage s'effectue à Marignane à 22h15.

EPILOGUE :

Cette mission particulière à bien des égards laissera un grand souvenir à tous ceux qui ont eu la chance d'y participer. Ils garderont en tête le souvenir d'un instant réellement historique, celui d'avoir vécu l'adieu d'un avion extraordinaire, le C160D Transall et la fermeture d'une grande base militaire.

Ils garderont aussi gravé au fond de leur cœur les preuves d'amitiés et le dévouement de leurs amis allemands, Bernd et Else, Ludwig, Anja, Sven, Helmut, Thies, Uwe, Hans, Marco, Schimi, que ceux que nous oublions de citer veuillent bien nous excuser.

Rendez-vous est pris pour de prochaines retrouvailles provençales où nous essaierons de nous montrer à la hauteur de l'accueil dont nous avons bénéficié



VINGT ANS D'AMITIÉ

Le Noratlas de Provence – LTG 63 – Hohn

Par Ludwig Prüss



Tout commença en septembre **2001**.

Un Transall C-160 du LTG 63 fut invité à participer au meeting aérien des Hamburg Classics à Hamburg Fuhlsbüttel. L'équipage, de bonne humeur prit la route direction EDDH et fut chaleureusement accueilli par le directeur responsable du meeting « Figo . » Pendant que le Transall fut préparé pour l'exposition statique, un avion que l'on n'avait pas vu en état de vol depuis des décennies en Allemagne atterrissait. Un Noratlas ND 2501.

Conscient de l'importance historique de cet avion pour le LTG 63, l'équipage, autour de Marco Dahlhaus et Gerd „ Schimi“ Schimanski, décidait de faire garer cet avion près du Trall. Ce qui fait que quelques instants plus tard, cet avion légendaire se trouvait à côté de notre C-160. Cela devait devenir le début d'une longue amitié et d'une grande aventure.

Le Noratlas était venu de France, plus précisément de Marseille, où il avait été restauré depuis des années par un groupe de fanas de l'aviation, et finalement remis en vol après environ 24 000 heures de travail et trois ans de labeur et de combat administratif. Depuis lors, il est mis en oeuvre par l'association «Le Noratlas de Provence. »

Après la rencontre des deux équipages du C-160 et du Noratlas à Hambourg, les protagonistes ont vite compris qu'il était impossible de se séparer sans approfondir et entretenir la nouvelle amitié. Notamment parce que le Noratlas a joué pendant des années un rôle particulier en Allemagne et au sein du LTG 63, dans les débuts de la nouvelle armée de l'air allemande.

L'idée de créer un jumelage entre le LTG 63 et l'association «Le Noratlas de Provence» pour consolider cette amitié nouvellement acquise mûrissait. Il allait falloir encore deux ans pour arriver à l'année **2003**, et ce n'est que sous la direction du colonel Helmut Fritzsche qu'en septembre un acte de parrainage entre la „Traditionsgemeinschaft LTG 63“, la municipalité de Hohn et l'association fut signé. Après une nouvelle participation aux Hamburg Classics 2003, le 105 décollait pour sa première visite à Hohn, où, lors d'une heure solennelle, furent signés les actes du jumelage par l'ancien maire de Hohn Monsieur Bernd Müller, l'ancien président de l'association Jacques Rambach et le Commodore du LTG 63, le colonel Fritzsche.

2009 fut une année spéciale pour moi. Cette année, une mission du LTG 63 conduisait un Transall dans le sud de l'Europe et nous permis de faire escale à Marignane. Cela nous donnait pour la première fois l'occasion de visiter la base et le site d'origine du Noratlas. Cela faisait longtemps que je souhaitais secrètement faire partie de cette aventure, car j'ai toujours été un grand fan des avions historiques depuis le début de ma carrière aéronautique. Il était clair pour moi que je voulais devenir membre de l'association. À ma grande joie, ma demande fut acceptée, et lors d'une cérémonie solennelle, je fus admis à l'association en avril 2009. À l'époque, je n'aurais même pas osé rêver de voler un jour sur cet avion légendaire.

Déjà à l'automne 2009, une nouvelle mission avec un Transall nous menait vers le sud de la France et nous avons profité de l'occasion pour récupérer quelques pièces détachées à Marseille, que l'association nous avait généreusement mises à disposition pour notre 52+55 exposé dans la caserne de Hohn..

Un autre moment fort de notre histoire commune a suivi en juin **2010**. L'armée de l'air française nous avait invités à participer avec un Transall à un Meeting Aérien à Orléans Bricy en exposition statique. Ce week-end, une formation Heritage Flight devait avoir lieu avec tous les types d'aéronefs qui avaient servi dans le transport aérien français. Et comme invité vedette pour la première fois, un prototype du A400M. Une formation de 6 appareils était prévue, avec JU-52, Dakota C-47, Noratlas, Transall C-160, Hercules C-130 et A400M.



Mes nouveaux camarades de l'association me proposèrent spontanément de participer à cet événement en vol dans le Noratlas. Un rêve se réalisait et je ne trouve pas les mots pour exprimer les sentiments que j'ai pu ressentir pendant ce vol. Il était clair que ce jour vénérable fut célébré comme il se doit entre les deux équipages.

Entre-temps, le cercle des membres allemands de l'association s'agrandissait lentement. Un homme de la première heure, le Lieutenant Colonel Marco Dahlhaus, est devenu membre de l'association et nous participions de plus en plus à des réunions communes, comme l'assemblée générale annuelle ou le repas de Noël.

En 2013, Marco et moi-même avons eu l'occasion de participer à une première mission avec le Noratlas au meeting d'avions de collection sur la Hahnweide, près de Stuttgart. Pour moi, cela signifiait d'entreprendre les premiers pas, jusqu'à la qualification type pour devenir mécanicien navigant sur ND 2501 Noratlas.

À la fin de l'automne, grâce aux missions en France attribuées par l'EATC nouvellement créé, nous avons pu faire une nouvelle escale à Marseille et fêter le dixième anniversaire du parrainage au cours d'un repas typiquement allemand pris dans la soute du Transall.

En **2014**, la Noratlas fut invité à participer à l'ILA (Salon International de l'aviation) à Berlin. J'ai eu l'honneur de participer à cette mission en tant que membre d'équipage. Je pris l'avion de ligne pour aller à Marseille avant de repartir plus tard avec le Noratlas vers l'Allemagne. Le vol nous a d'abord conduit à Airbus à Finkenwerder, où nous avons voulu rendre visite à un autre membre de l'association, notre homme à Finki, Michael Lass. Après une réception princière et un excellent déjeuner dans les halles sacrées d'Airbus, nous sommes repartis pour aller rejoindre la base de Hohn, afin d'y faire la visite obligatoire du LTG 63.

La joie fut grande des deux côtés, et la communauté allemande «Noratlas» grandissait. Avec le LCL Helmut Henk un autre membre enthousiaste et fidèle rejoignait l'association, et il eut également le privilège d'effectuer son premier vol sur Noratlas.



Un jour plus tard, nous avons décollé pour rejoindre l'ILA à Berlin.

Malheureusement, cette opération prit fin brusquement, car dès la première démonstration en vol à Berlin, l'appareil subit une crevaison de pneu à l'atterrissage. Cela mit fin à la participation à l'ILA prématurément, mais par la suite nous avons fait la une de tous les médias allemands, à commencer par la télévision jusqu'à la presse écrite. La réparation fut effectuée par voie routière : 5000 km parcourus en 4 jours pour récupérer de nouvelles roues en France et remettre l'appareil en état de vol.

En **2015**, le Noratlas fut à nouveau invité à participer au meeting de Hambourg, rebaptisé Hamburg Airport Days. Sur le chemin vers ETNH, nous avons fait une escale à Wunstorf, où nous avons atterri avec plaisir sur invitation du LTG 62, et nous avons fait la joie de nombreux anciens membres d'équipage de Noratlas.

L'année **2016** a été un moment fort, avec la célébration des 55 ans du LTG 63. La journée Bundeswehr à Hohn ne pouvait pas avoir lieu sans le Noratlas. Quelques mois plus tôt, le F-AZVM célébrait ses 60 ans à Aix les Milles. Là aussi, une délégation de l'escadron avec un Transall était présente. Pour l'occasion, le Noratlas fut orné de l'écusson du LTG 63 représentant une abeille, qu'il porte encore fièrement aujourd'hui.

En juin l'invitation pour participer à la journée Bundeswehr (armée Allemande) à Hohn s'ensuivait. Le point culminant de l'événement fut le vol des trois générations avec le Transall, l'A400M, et le Noratlas, dont beaucoup de gens garderont un excellent souvenir.

2017 devait être pour moi un jalon dans ma carrière aéronautique. Le 105 fut invité par le LTG 61 à Penzing en Bavière pour assister aux 60 ans et à la dissolution de l'escadron LTG61. Entre-temps, ma formation de mécanicien navigant sur Noratlas était si avancée que la mission sur Landsberg allait devenir mon vol de contrôle. À Hohn même, sur initiative d'un autre fidèle membre, Bernd Müller, une pierre commémorative avec une pale d'hélice du Noratlas fut inaugurée lors d'une cérémonie solennelle sur la place du village. L'amitié entre la commune de Hohn et l'association est ainsi devenue clairement visible pour tous.

À ma grande joie, je réussis le vol de contrôle, et suis devenu fier titulaire d'un document de la DGAC m'autorisant officiellement à occuper la place de mécanicien navigant sur ND 2501. Dès le mois d'août, je me suis rendu à Marseille pour participer à une mission de largage de Paras, ce qui devait devenir mon premier vol en solo. Ce fut un vol mémorable dans le cadre magnifique des Alpes Maritimes françaises et tout ce qu'un instructeur souhaiterait pour son élève arriva, en commençant par une collision en vol avec un oiseau, et une remise de gaz à Aix en raison d'une piste d'atterrissage bloquée. Seulement je n'étais plus élève à ce moment là !

En **2018**, c'était au tour du LTG 62, d'organiser la journée Bundeswehr à Wuntsdorf. À notre grande joie, le F-AZVM y fut également invité. La patrouille des trois générations fut perfectionnée et nous avons présenté à cette occasion une magnifique formation avec Transall et A400M.

En **2019** et **2020** suivirent alors les années les plus dures dans l'histoire du 105. En raison de plusieurs crashes d'avions de collection, notamment un JU-52 en Suisse et un B-17 aux États-Unis, tous ayant entraîné des accidents mortels, l'assureurs du Noratlas décida de réduire sa participation à l'assurance responsabilité civile de l'avion, ce qui provoqua l'arrêt de vol de l'appareil et la recherche de co-assureurs. Cette réaction totalement exagérée de l'assurance pouvait signifier l'arrêt de vol définitif du dernier Noratlas volant dans le monde. Pourtant, le Noratlas a opéré sans accident depuis 25 ans et largué des milliers de paras au fil des années.

La situation fut aggravée par les limitations tristement connues dues à la pandémie du COVID, qui ont rendu difficile l'entretien de l'avion. La fin du F-AZVM semblait scellée.

Grâce à l'engagement infatigable de la troupe rajeunie au sein de l'association, il a néanmoins été possible de souscrire une nouvelle assurance pour l'avion en 2021.

Malheureusement, la prime a quadruplé, passant de 12.000 € à près de 50.000 € par an, ce qui aurait pu signifier l'arrêt de toutes les opérations au sein de l'association.

Heureusement, malgré toutes les difficultés, la saison 2021 a pu démarrer.

Ce que tout le monde savait et attendait s'est malheureusement produit cette année. La fin du LTG 63 et du Transall approchait, et donc le jour du „Flyout“ du **23 septembre 2021**. Le moment des adieux était venu et les membres de l'association n'ont pas manqué de venir avec leur avion pour rendre leurs derniers hommages au Transall.

Grâce à un effort financier considérable de la part du Noratlas de Provence, du cercle des amis du LTG 63 e.V., de la municipalité de Hohn et de nombreux sponsors et donateurs privés, il fut possible d'assumer les frais de cette dernière visite du Noratlas au LTG 63.

Le Noratlas étant limité par les assureurs à transporter 8 membres d'équipage, de nombreux membres de l'association sont venus par avion de ligne et en voiture pour assister à cette journée et réaffirmer leur attachement profond et leur amitié. Même le ciel a versé toutes ses larmes ce jour-là pour dire adieu au Transall. Cela a également empêché le dernier vol d'adieu du Noratlas, qui était également prévu pour l'occasion.

Nous n'avons pas pu faire un dernier vol en compagnie du „RetroBrummel“, comme nous l'avions espéré plusieurs mois auparavant, mais cela n'a pas rompu notre amitié.

Cette amitié qui nous unit depuis 20 ans et qui nous unit encore aujourd'hui fut renouvelée et scellée lors d'un pot de l'amitié sur le site du Transall 51+06 baptisé „Hohn“

Ces dernières années, un lien très fort s'est tissé entre certains membres du cercle des amis du LTG 63 e.V., les membres actifs et anciens du LTG 63, et les membres de l'association le Noratlas de Provence.

Beaucoup d'entre eux sont devenus membres de l'association et forment depuis de nombreuses années le noyau dur de cette amitié qui dure depuis 20 ans. Sans leur fidélité, un tel parrainage n'aurait pas vu le jour.

Ironie du sort, le Noratlas survit à cet avion légendaire, le Transall, qui a une signification énorme pour la plupart d'entre nous. La Transall m'a accompagné toute ma vie, je l'ai vécu depuis ma plus tendre enfance, et pendant 36 ans, il m'a accompagné et marqué professionnellement. Il restera à jamais gravé dans mon cœur. Mais la fin du Transall et du LTG 63 ne signifient pas la fin de cette amitié unique entre les gens qui ont eu le privilège de vivre cette grande aventure.

Nous continuerons à nous battre ensemble pour préserver le Noratlas, et qui sait, peut-être qu'un jour, nous le reverrons dans les cieux au dessus de Hohn..

C'est ce que nous souhaitons tous.



Daniel, Ludwig et Eric, 3 mécanos nav heureux.

Ludwig Prüss



Mission de parachutage Jeudi 30 Septembre et vendredi 01^{er} Octobre 2021 Fête de la Saint-Michel – Saint Patron des Parachutistes ÉCOLE DES TROUPES AÉROPORTÉES ETAP – PAU

Notre Noratlas a été invité à la fête de la St Michel de l'École des Troupes Aéroportées (ETAP) à Pau afin d'effectuer des parachutages en SOA* et SOCR* le jeudi 30 septembre et le vendredi 1^{er} octobre 2021.

Un peu d'histoire :

Depuis 1948, les troupes aéroportées (TAP) sont placées sous le patronage de l'archange Saint Michel. *74 années se sont écoulées depuis la première messe célébrant l'archange à Hanoï. 74 ans durant lesquels les paras ont marqué l'histoire par leurs engagements opérationnels mais aussi par un style unique, délié, innovant.*

Cette fête est l'occasion de se remémorer toutes ces années d'engagements opérationnels, durant lesquelles les parachutistes ont démontré leur capacité à intervenir dans l'urgence.

Notre départ de Marignane s'est effectué de bonne heure avec un décollage à 9h00 ce jeudi matin pour un vol « non-stop » vers le terrain de Pau Pyrénées LFBP. Après 1h30 de vol sans problèmes et une vue magnifique des Pyrénées sans nuages, nous sommes attendus par les militaires de l'ETAP. C'est toujours avec grand plaisir que nous sommes accueillis par ces personnes en compagnie de Bernard G. membre de notre association et grand organisateur logistique sur place. Toujours là pour répondre aux questions et trouver des solutions à nos attentes.

Dès notre arrivée, nous déchargeons le lot de soute (5 caisses) pour le mettre à l'abri dans un hangar de l'escale militaire sur l'aéroport de PAU.

Ensuite, la traditionnelle extension des qualifications de Chef largueur et largueur dispensée par Xavier.



Puis la RAT (Réunion Air-Terre) avec le CDB et son équipage, le responsable para Noratlas et le directeur de séance et instructeur chute ETAP.

Le déjeuner sera pris rapidement à l'ETAP car les séances de sauts débiteront en tout début d'après-midi.

Le programme sera très dense, le temps est au beau fixe et beaucoup de parachutistes attendent déjà le plaisir de sauter depuis notre Grise.

Notre destination : La ZMT 307 (Zone de Mise à Terre) dénommée « Wright » du nom des deux frères pionniers américains qui se posèrent sur ce terrain en 1908.

Un largage SOA à 300 m et 3 largages SOCR à 3000m seront ainsi réalisées avant un arrêt de nos fidèles moteurs Hercules vers 17h30. Après le rangement de la soute et la mise en place des sécurités sur l'avion, l'équipage se rendra à l'hôtel pour se remettre d'une journée bien chargée suivie d'un repas offert par l'amicale de l'ETAP (AETAP).



Après une nuit réparatrice, notre journée de vendredi sera celle de la Saint Michel.

Pour cela l'ETAP a réuni les officiers et invités pour fêter en grande tenue cet événement majeur dans la vie des parachutistes.

Après la prise d'armes et la remise de médailles à certains personnels, l'équipage de conduite assurera un largage SOCR sur la ZMT 355, celle située sur le camp de l'ETAP. L'autre partie de l'équipage représentera le Noratlas devant l'ensemble des officiers et invités pour la cérémonie.

Cérémonie durant laquelle aura lieu un passage à 1200 m avec saut de l'équipe de démonstration de l'ETAP suivi d'un largage à 2500 m d'une équipe de chuteurs OPS tous équipés. Ce fut pour tous les spectateurs la démonstration de la qualité de ces militaires en termes de précisions d'atterrissage !

Notre 105 fera ensuite, pour clore cette partie du spectacle, une démo dès que le dernier para sera au sol. Ce fut très apprécié par l'ensemble des personnes présentes au vu de leurs applaudissements.

* SOA : *Saut à Ouverture Automatique*

* SOCR : *Saut à Ouverture Commandée Retardée*

A l'issue du parachutage sur la 355, notre équipage de conduite rejoignit la réception pour participer au repas de la Saint Michel avec les personnels de l'ETAP et les invités.

Nous avons été de nouveau félicités pour notre prestation et le travail de conservation de ce dernier Noratlas en état de vol, tant cette machine est appréciée dans le monde des paras.

Dans l'après-midi notre équipage a visité le magnifique musée Mémorial des Parachutistes situé à Lons, à l'entrée de l'ETAP. Ici aussi nous avons été accueilli chaleureusement par ces bénévoles qui travaillent au souvenir de tous.

Notre retour sur Marignane le lendemain matin se fera cette fois avec un stop « refueling » à Tarbes avant de rejoindre directement notre base.

A bientôt pour d'autres missions sur l'ETAP !



Saut et passage au dessus de l'ETAP





Mission de parachutage
Lundi 11 au mercredi 13 Octobre 2021
Fête de la Saint-Michel – Saint Patron des Parachutistes
8^e REGIMENT DE PARACHUTISTES D'INFANTRIE DE
MARINE
8^e RPIMa - CASTRES
« VOLONTAIRE »

MA PREMIERE MISSION AVEC LA GRISE

Par David Larraury

C'est ma première mission avec la Grise et comme c'est parait-il la tradition, je suis désigné volontaire pour en faire le compte-rendu !

Lundi 11 octobre :

Départ matinal ce lundi afin d'être pour 10H00 LT posé sur l'aéroport de CASTRES MAZAMET LFCK. Après avoir fait la PPV avec Max, c'est la mise en route. Tout fonctionne à merveille.

Après le décollage, nous passons au-dessus de la Camargue ou des vols de flamants roses transitent sous le Nord, quel émerveillement... !

Dès l'arrivée l'avion se parque à proximité de la ZMT sur le parking réservé à l'embarquement des parachutistes.

L'accueil du 8^{ème} RPIMa est à la hauteur de leur réputation et après le traditionnel débarquement des caisses du lot de soute et une réunion d'organisation générale des parachutages et de la logistique,

c'est un déjeuner cocktail debout au régiment dans une de leurs salles d'honneur superbement décorées.

Retour au parking et début des rotations.

J'ai la chance de participer à mes premiers largages en Grise, et j'en profite pour faire un max de photos sur les 6 rotations qui s'égrènent dans l'après-midi. 5 en SOA et une en SOCR.

Le soir c'est la Saint Michel au Régiment qui réunit tous les parachutistes, du Colonel au dernier para,

tous unis dans la célébration de leur Saint Patron l'Archange Saint Michel.

Lors de la présentation de l'équipage par le Colonel Chef de Corps, quelle émotion quand un millier de soldats vous applaudissent pour vous remercier d'être là avec le Nord.

Connaissant les difficultés rencontrées pour faire face au paiement de la prime d'assurance, le Colonel incite ses hommes à donner des fonds pour aider l'association. C'est ensuite une série de toasts qui avec sa bière qui avec de l'excellent vin local.



Mardi 12 octobre :

La deuxième journée me fera prendre conscience pourquoi la première vertu du parachutiste est « la patience » ! Le brouillard matinal sur le CAUSSE empêche tout décollage donc, toute activité para ! En milieu de matinée une trouée apparaît et aussitôt le 105 décolle avec la 1^{ère} rotation de SOA. Hélas le temps de faire la branche « Vent Arrière » les nuages bas recouvrent à nouveau la

ZMT et l'aéroport rendant le largage comme l'atterrissage sur CASTRES impossibles.

Le Noratlas trouvera son salut en se posant sur l'aéroport de CARCASSONNE SALVAZA LFMK où c'est CAVOK. A noter que Carassonne se trouve à 10 mn de vol de Castres !

C'est au 3^{ème} RPIMa à CARCASSONNE que l'équipage prendra son déjeuner et là encore, que le Colonel et tous ses cadres soient remerciés pour leur réactivité et leur accueil.



Dès que la MTO sur le CAUSSE devient compatible, le 105 quitte CARCASSONNE et 15 minutes plus tard c'est le début des rotations sur Zone de Mise à Terre n°382 de CASTRES-PESQUIÉ. 7 SOA et 1 SOCR s'enchaînent avant un poser côté civil pour l'avitaillement pleins complets en vue du retour sur Marignane le lendemain. Le chant des moteurs du 105 depuis la veille ont incité les Castrais à venir voir ce Monument Historique et ils sont presque une centaine massée derrière le grillage de l'aéroport admirant le Noratlas pendant les pleins.

Un souci de radio intervenu au poser après le dernier parachutage permet à notre Président de montrer sa compétence pour trouver la panne et y remédier en un temps record !

Les pleins terminés, le responsable sécurité de l'aéroport met en place un dispositif afin de permettre à une cinquantaine de personnes de visiter la Grise.

Que d'émotion dans les yeux de certains Anciens de voir la Grise devant eux et avec laquelle ils ont fait tant de sauts.

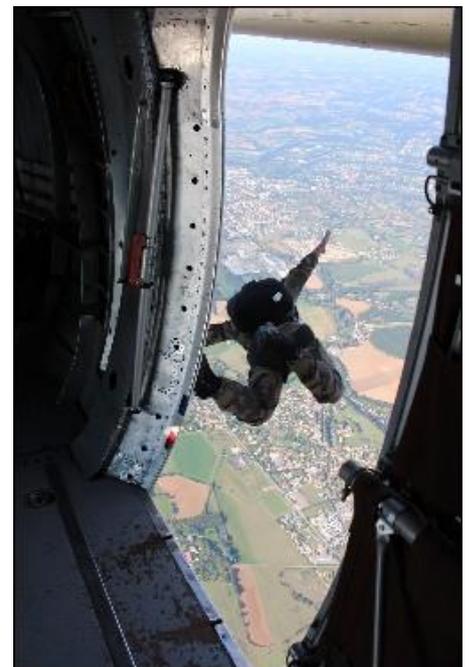
À la mise en route du moteur 1, la présence de flammes juste au-dessus du moteur nous conduit à la prudence, et le retour au parking militaire se fera en tractant le 105 qui en une petite après -midi avait avalé ses 8 rotations dont l'une en moins de 20 minutes !

La soirée commencera par un pot offert dans sa popote par le para qui fut notre conducteur et guide pendant ces journées avant de l'inviter à notre table pour le remercier de sa grande disponibilité à notre égard.

Mercredi 13 octobre :

Nous nous rendons tôt à l'avion, en espérant prendre la brume de vitesse, mais encore une fois la nature est plus forte que nos ardeurs. La brume est si dense que l'aéroport est interdit pendant une partie de la matinée.

Ce n'est qu'à 12 heures que nous pouvons décoller en toute sécurité, et après une heure de vol nous posons nos roues à Marignane, sur une piste 13D... inondée de soleil !!



Avec ou sans brouillard ?



Mission parachutisme du 19 au 21 octobre 2021

PERPIGNAN – SAINT-LAURENT-DE-LA-SALANQUE

ETAT-MAJOR PARIS

L'Etat-major d'Armée de Terre de Paris fait de nouveau appel à l'association pour faire des parachutages en SOA et SOCR au profit de ses éléments TAP.

Ceux-ci sont prévus sur la ZS N° 408 sur l'aérodrome de Perpignan La Salanque intégré au terrain militaire de Saint Laurent de la Salanque.

La mise en place sur l'aéroport de Perpignan Rivesaltes où se situe l'aire d'embarquement se fera mardi 19 octobre dans l'après-midi.

Le rendez-vous de l'équipage de cette mission est donc fixé à la Porte des Salins à 10h30. L'équipe des mécaniciens auront ainsi tout le temps de faire la « pré vol » : Jaugeage du carburant, dépose des sécurités, préparation du groupe de démarrage, état général de l'avion, etc.

De leur côté les pilotes préparent le plan de vol, avec les particularités du jour (consultation des NOTAM*, zones interdites*), étude du dossier météo (carte TEMSI*, carte des vents au différents FL*, TAF*, METAR*) ; le chef largueur et son aide largueur quant à eux ont contrôlé les rallonges de SOA et les différents matériels nécessaires à cette mission.

Chaque membre d'équipage se consacre à sa tâche avec assiduité, gage de réussite de la mission.

Un repas léger est pris juste avant la fermeture des portes à 13h30 pour un décollage à 14h00 loc. L'ETA* à LFMP* est à 15h00. La route prévue est la « côtière » indiquée sur les cartes.

A notre arrivée sur le terrain de Perpignan Rivesaltes, une équipe de pompiers de l'aéroport et les militaires nous donnent un coup de main pour débarquer notre lot de soute habituel et sa mise à l'abri dans un local gracieusement prêté par l'aéroport.

Très rapidement l'extension des qualifications des largueurs et chefs-largueurs, de la procédure « para accroché »* ainsi que la R.A.T. seront réalisés. Après rangement et préparation de la soute pour un décollage le lendemain matin de bonne heure nous rejoindrons l'hôtel et nous restaurer.

Le mercredi 20 octobre 2021 une bonne journée en perspective se prépare !

Au lever du jour, nous arrivons à l'avion pour préparer la machine afin d'être prêt à embarquer les militaires qui sont déjà en train de préparer leurs équipements.

Mise en route des moteurs, attente de leur montée en

température, embarquement des paras, et nous voici partis pour une série de 5 largages (3 en SOA et 2 en SOCR). Chaque « charrette »* sera constituée de 14 paras, nombre maximum qui nous est imposé par les assurances...

Après un stop aux environs de 12h30, un rapide repas en compagnie des

organisateurs, nous voilà de nouveau repartis pour le même schéma que ce matin !

De retour sur Perpignan Rivesaltes, nous sommes invités par les militaires à participer au repas en leur compagnie. Accueil toujours aussi chaleureux et convivial. La bière toujours au rendez-vous est toujours aussi appréciée après de bonnes journées comme celle que nous venons de vivre. La météo était parfaite (vent calme et visibilité sup à 10Km).

Jeudi matin notre retour sur Marignane ne se fera pas aux aurores, ce qui nous a permis de récupérer un peu de cette belle soirée en compagnie de ces militaires si heureux d'avoir pu sauter depuis notre 105. Après un vol d'environ 1h00 nous nous posons sur notre base d'affectation avec la satisfaction d'une mission à nouveau réussie.





* **NOTAM** : de l'anglais « notice to airmen », « messages aux navigants aériens ». Un NOTAM peut être édité en cas de modification d'une installation au sol, de présence d'obstacles (tel qu'une grue) à proximité d'un aéroport ou d'un quelconque autre danger pour la navigation aérienne. Il peut aussi définir des zones interdites de survol. Lors de la préparation d'un vol, le pilote doit consulter ces messages afin d'assurer une sécurité maximale tout au long de son voyage.

* **zone interdite** : Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Cette zone peut-être temporaire pour un événement particulier (entraînement d'avions, dangers particuliers, etc.)

* **TEMSI** : Les cartes TEMSI sont des cartes de temps significatifs (**TEMps SIgnificatif**) qui renseignent sur le temps présent.

* **FL** : les vents sont indiqués en niveau de vol (de l'anglais Flight Level).

* **TAF** : Une **prévision d'aérodrome** ou **TAF** (de l'anglais *Terminal Aerodrome Forecast*) est une prévision météorologique valide pour 6 à 30 heures pour un aérodrome.

* **METAR** : Un METAR (METeorological Aerodrome Report) est une observation qui fournit des informations sur la météo actuelle.

* **ETA** : Estimated Time of Arrival, (Heure d'arrivée estimée).

* **LFMP** : Le **code OACI** de chaque aérodrome est attribué selon un préfixe dépendant de sa localisation géographique. Généralement, la première lettre désigne une région du monde, la seconde le pays et les deux dernières l'aérodrome.

* **Para accroché** : Parachutiste dont le parachute ne s'est pas ouvert correctement et qui reste « accroché » à l'avion. Situation en largage SOA uniquement.

* **Charrette** : Groupe de personnes. Se dit de manière familière pour désigner le largage des paras.





Mission de parachutage
Mardi 26 au jeudi 28 Octobre 2021
Fête de la Saint-Michel – Saint Patron des Parachutistes
3^e REGIMENT DE PARACHUTISTES D'INFANTRIE DE MARINE
3^e RPIMa - CARCASSONNE
« *ETRE et DURER* »

Il est peu fréquent que nos missions se déroulent si tard dans l'année. Mais nous nous devons d'assurer ce rendez-vous avec les largages de la Saint-Michel au profit du 3^e Régiment d'infanterie de Marine de Carcassonne, car l'année précédente, notre venue avait été annulée en raison de l'emploi du temps du Régiment. Le programme prévoit que nous devons larguer nos paras sur la zone de Castres-Pesquié.

Mardi 26 octobre :

Notre fine équipe se retrouve au pied de la Grise à 7h30 pour un départ prévu à 9h30, ce qui laisse à chacun le temps de fignoler les derniers préparatifs, et aux pilotes de s'assurer des conditions de vol que nous allons rencontrer. Rien d'inquiétant n'étant prévisible, les moteurs s'ébrouent à 9h30, timing rigoureusement respecté. Malheureusement, notre optimisme est mis à mal au bout de 10 mn, car la météo nous apprend que le terrain de Carcassonne est complètement bouché par un fort brouillard et risque d'être impraticable à l'heure où nous prévoyons d'y atterrir. Inutile de risquer tout déroutement, il vaut mieux patienter et Eric coupe les moteurs.

Ceux qui ont participé à la mission sur Castres le mois précédent n'ont plus rien à apprendre sur le brouillard qui peut tomber sur cette belle région traversée par la Montagne Noire.

Ce n'est qu'à 11h00 que nous recevons de bonnes nouvelles de LFMK et que la Grise peut s'élancer.

Malgré un fort vent de face, nous arrivons à destination à 12h14. Les Adjudants de compagnies nous ont patiemment attendus et nous pouvons grâce à

eux décharger notre pesant lot de bord, puis pique-niquer dans ce coin tranquille de l'aéroport.

En début d'après-midi les choses sérieuses peuvent commencer avec l'arrivée des sautants. Avant toute chose, Xavier notre responsable para procède à l'extension des qualifications de largueur et chef largueur au particularités du largage depuis le Noratlas. En effet, ce sont les largueurs militaires qui assurent le largage des paras, comme sur tous les autres avions. Les spécialistes para du Nord ne sont la « que » pour les assister et les conseiller pendant les largages.

Evidemment, quelques résidus de brouillard retardent notre décollage de Carcassonne qui peut enfin se concrétiser à 15h22. 16 minutes plus tard, nous effectuons notre premier largage au dessus de la ZMT de Castres-Pesquié. Les quatre autres rotations de l'après-midi se feront toutes avec embarquement à Castres, les paras ayant rejoint par la route depuis Carcassonne.

Finalement, le programme de la journée a été respecté, et nous atterrissons à Carcassonne après avoir largué 70 paras (56 OA et 14 OR) en 5 rotations.

Avant de remiser notre monture, il faut penser à l'abreuver généreusement en essence 100LL avec l'aide du sympathique personnel de l'aéroport.

Malgré le masque « Covid 19 » de rigueur, nous apprécions le dîner détendu entre nous au restaurant « Burger & Cassolettes », que l'on ne peut que conseiller.



Mercredi 27 octobre :

Nous sommes en automne, et il ne faut pas trop être exigeants avec la météo matinale. L'avantage est que nous pouvons faire une relative grasse-matinée et nous rendre auprès de notre avion à 8h30. Nous décollons à 10h00 avec 3 largueurs à bord et 14 paras qui sautent en OA sur Pesquié vingt minutes plus tard.

Nous respectons à nouveau notre programme de la matinée et le bilan est strictement identique à celui de la veille : 5 rotations, 56 OA et 14 OR soit 70 paras.

L'après midi la cadence s'accélère ce qui nous permet d'effectuer 6 rotations pour 84 paras (14 à chaque rotation).

Nous clôturons cette journée bien remplie en étant chaleureusement accueillis au foyer du 3^e RPIMa, Quartier Laperrine. Nous apprécions la vue panoramique au soleil couchant sur les célèbres ramparts moyennageux, ainsi que la chaleur de l'accueil qui nous est réservé par le Colonel commandant en second le Régiment (à vérifier), les officiers et sous-officiers du « 3 ». Après les congratulations de rigueur (qui n'en sont pas moins sincères) et les échanges de cadeaux, nous apprécions la qualité du buffet qui nous attend. La soirée se déroule agréablement et seule la pensée du programme

à remplir le lendemain nous fait mettre un terme à nos conversations.

Jeudi 28 octobre :

La messe est dite : la force du vent soufflant sur zone rend impossible les 5 rotations prévues en matinée.

Rappelons que pour les Sauts à Ouverture Automatique, la vitesse maximum de vent admise est limitée à 6m/s soit 11,5 nœuds ou 22 km/h.

Après avoir rechargé notre avion avec l'assistance appréciée des paras, nous nous quittons en espérant nous retrouver l'année prochaine.

Nouvelle séance d'avitaillement à la pompe, et nous décollons à 10h40 pour retrouver notre base de Marignane à 11h50. Pour une mission aussi tardive, le bilan est tout de même largement positif.

Ne terminons pas cet article sans remercier notre pilote Francis qui, pour rendre possible chaque mission où il assure le poste de commandant de bord, rejoint Marignane depuis ses montagnes ariégeoises au prix de plusieurs heures de route.



Parfois, Eric quitte son siège de Petit Jésus !



Belle soirée au Foyer du "3"



8h00 - Les croissants arrivent !

Savez-vous que notre Association a failli mettre en œuvre un avion différent de notre célèbre n°105 ? Georges TARANTE, un des mécaniciens navigants à l'origine de cette aventure, nous fait revivre cet épisode :

« Parti de TOULOUSE le 26 juin 1986, le Noratlas n° 105 se posa sur la base aérienne n° 114 d'Aix-les-Milles « Général Andrie » pour être mis à la disposition de l'Association PEGASE qui avait pour vocation la création d'un musée aéronautique d'appareils en présentation uniquement statique. Le n° 105 était le 1er appareil. Quelques Noratlas "rescapés" toujours en exploitation opérationnelle et commerciale interdisaient alors le classement du 105 en avion de collection.

En bonne place sur le terrain il regardait, lui cloué au sol, s'envoler les avions d'aéroclubs et ne se doutait pas qu'un autre Noratlas allait prendre place à ses cotés.

- Parti de Fréjus/Saint-Raphaël, le Nord 2504 n° 01 se posa sur le terrain d'AIX-LES-MILLES au début de l'année 1987.

Construit à un seul exemplaire le Nord 2504 « Marine » a effectué son 1^{er} vol le 17 novembre 1958 avant d'être livré à l'Aéronautique Navale en juin 1959. Il se distinguait de son aîné par l'adjonction de deux réacteurs Turboméca "Marboré II" fonctionnant à l'essence en bouts d'ailerons. Le 2504 pesant sensiblement plus lourd que le N.2501, cette modification avait pour but de donner plus de puissance dans les phases de décollage.

Il prit place au côté de son aîné, mais lui à la condition de poursuivre les vols et participer à des manifestations aériennes au titre de l'Association PEGASE.

A l'issue d'une séance d'instruction suivie d'un test en vol, l'équipage de l'Association PEGASE obtient la qualification sur Nord 2504.

Après quelques vols d'entraînement, la conduite des "Marboré II" ne posant aucune difficulté particulière, les vols se poursuivirent par des séances de tours de piste avec pannes simulées. Qui aurait dit que lors d'un tour de piste le 2504 nous gratifierait de l'allumage d'une lampe limaille, cette fois pas une panne fictive : c'était bel et bien une panne réelle du moteur droit qui venait de "limailler" ; le 2504 rejoignit tristement le parking au côté de son aîné.

L'association n'ayant aucune pièce de rechange, la réparation du moteur s'est très vite avérée impossible, et le 2504 et le 2501 se retrouvent tous deux cloués au sol.

- Quelques années après, l'Association PEGASE céda le Noratlas n° 105 à l'Association "AVIATION PASSION" créée au sein du "Club Sportif et Artistique" de la BA 114 le 16 septembre 1993, qui entreprit la restauration en vue de sa remise en état de vol, en partenariat avec le Lycée Aéronautique de Vitrolles.

Le 18 mai 1995 le 105 décolla enfin pour un vol de contrôle, du type sorti de révision 3^{ème} échelon. Au retour du vol seules les trois lettres "RAS" sur la Forme 11 résumèrent le bon comportement en vol du 105 : le challenge était réussi.

- Quelques mois plus tard l'Association "LE NORATLAS DE PROVENCE" créée le 11 janvier 1996 prit la suite de l'Association "AVIATION PASSION", avec le succès que l'on connaît.

De son côté, le 2504 « à réaction » termina tristement son existence sur un recoin herbeux de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, où il fut livré aux pinces des ferrailleurs en 2013.

Une bien belle machine ! ».

« Geo » Tarante

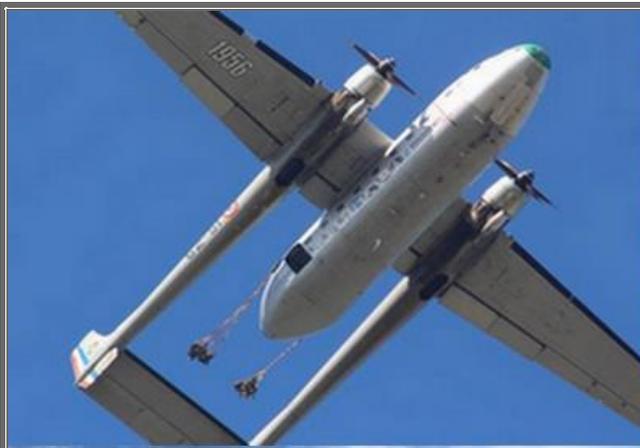


Nord 2501 n° 105



Nord 2504 "Marine" n° 01
Aix-les-Milles 1988





Toute reproduction, publication, transmission ou utilisation totale ou partielle de ce contenu est interdite sans l'autorisation écrite de l'Association « LE NORATLAS DE PROVENCE »



Association LE NORATLAS DE PROVENCE

c/o Airbus Helicopters

Aéroport International Marseille-Provence

13725 – MARIGNANE cedex

Tel. 06 15 44 83 40 - Courriel : noratlas105@gmail.com

Site internet : www.noratlas-de-provence.com

Facebook : <https://www.facebook.com/LeNoratlasdeProvence/>