



LE NORATLAS DE PROVENCE



F-AZVM

Nord 2501 Noratlas n° 105

Classé Monument historique



Gazette n°30

Année 2024



TOURAINE



SAHARA



CIET 340



ANJOU



GAMOM 88



BIGORRE



CIFAS 328



VERCORS



SOMMAIRE



LE MOT DU PRÉSIDENT.....	p. 3
LE BILAN ACTIVITÉS	p. 4
LE MOT DU TRÉSORIER	p. 4
LE MOT DE LA CHAUFFE.....	p. 5
LES ADHÉSIONS	p. 6
LE MOT DU MAGASINIER.....	p. 7
LA COMMUNICATION	p. 7
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2023 – Saint Victoret (18 février)	p. 8

LES MISSIONS 2024

Aubagne : Célébration Camerone (30 avril)	p. 10
Cahors : para 6 ^e RPIMa-CFIM (21-23 mai)	p. 12
Vannes-Plumelec : 80 ans du saut des SAS français (4-6 juin)	p. 14
Orléans-Bricy BA123 : 80 ans du Touraine (7 juin)	p. 16
Calvi : Passation de Commandement au 2 ^e REP (25-28 juin)	p. 18
Valence : Meeting Aerotorshow du GAMSTAT (29-30 juin)	p. 20
Istres BA125 : 80 ans de la DGA Aéronautique (4 juillet)	p. 21
Brive-La-Gaillarde : Commémoration de l'Opération Cadillac (14 juillet)	p. 22
Hohn (Allemagne) : Retour sur la Baltique (25-29 juillet)	p. 24
Le Muy : 80 ^e anniversaire opération Dragoon (13 août)	p. 26
Aubagne : 80 ^e anniversaire de la Libération (21 août)	p. 27
Albert Aéroport Henry-Farmann : XXe meeting de la Somme (23-25 août)	p. 29
Toulouse-Francazal : Para 11 ^e Brigade Parachutiste (28-30 août)	p. 31
Montceau-les-Mines : Para 80 ^e anniversaire de la Libération (5-7 sept.)	p. 33
Perpignan : Para Etat-Major Défense (17-19 septembre)	p. 35
Journées des Associations : St Victoret (1 ^{er} sept.) – Aix-en-Provence (15 sept)	p. 36
Carcassonne : Meeting « Des Etoiles et des Ailes » (20-22 septembre)	p. 37
Pamiers : Para 1 ^{er} RCP (23-24 sept)	p. 38
Col de Jouels (Ariège) : Inauguration plaque commémorative crash Nord 35 (24 sept)	p. 40
Toulouse-Francazal : para STAT (25-26 sept)	p. 41
Dinard – Mont-St-Michel : para Airborne Center – Kezako (27-29 sept)	p. 43
Orange-Caritat : Para CPA20 (10 octobre)	p. 45

LE MOT DU PRESIDENT



Dans un monde en constante évolution, il est essentiel de se rassembler autour de valeurs communes qui motivent et unissent.

L'appartenance à une belle association comme la nôtre est bien plus qu'un simple engagement : c'est une source de fierté et d'inspiration. C'est cette détermination, qui nous pousse à organiser des événements, à sensibiliser et à agir. Chaque adhérent y apporte sa singularité, ses talents et ses expériences, et chacun de nous, à sa manière, contribue à faire briller les valeurs qui sont les nôtres.



L'année 2024 a de nouveau été marquée par des défis, mais également par une remarquable solidarité et un engagement sans faille de la part de toutes les équipes. Grâce à un travail acharné, nous avons pu surmonter les obstacles qui se sont présentés à nous. Les problèmes techniques, bien que frustrants, ont été rapidement maîtrisés grâce à l'efficacité et à l'expertise de nos mécaniciens, toujours prêts à intervenir. Leur réactivité et leur compétence ont permis de garantir la continuité des opérations.

Je tiens ici à mettre à l'honneur tous les acteurs qui rendent cela possible : pilotes, mécaniciens, parachutistes, administratifs, et toutes ces « petites mains » qui se consacrent à un objectif commun : maintenir ce bel oiseau en état de vol et honorer la mémoire de nos aînés. Les remerciements que nous recevons pour ce travail de mémoire et de préservation de ce patrimoine « vivant » et unique reviennent à chacun d'entre vous, membres de notre association.

De belles missions ont ponctué cette année, et de nombreux liens enrichissants ont été tissés avec des passionnés de notre « Grise ».

C'est grâce à cette collaboration et à cet esprit d'équipe que nous avons pu atteindre nos objectifs. Continuons ensemble sur cette lancée et restons attentifs aux besoins de ceux qui nous font confiance.

Les prochaines années s'annoncent riches en événements mémorables :

- En mai 2025, nous marquerons le 30ème anniversaire de la « renaissance » de notre N° 105 avant son intégration au sein de l'association « Le Noratlas de Provence »,
- En 2026, nous fêterons le 70ème anniversaire de sa naissance en 1956 à Bourges.

Chacune de ces étapes méritera d'être célébrée avec enthousiasme.

L'avenir s'annonce prometteur, et je suis convaincu que nous serons à la hauteur des défis à venir.

Je suis certain que notre engagement collectif nous permettra de relever ces défis avec succès. Restons unis dans notre passion et notre mission de transmettre cet héritage précieux.

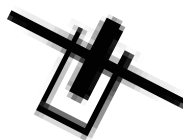
Ensemble, nous continuerons à faire vivre cette belle histoire !

Encore merci à ceux qui de près ou de loin soutiennent cette magnifique aventure.

Bonne lecture du 30ème exemplaire de notre Gazette

Et longue vie au 105 !

Arnaud CAVERNES



Bilan de l'activité aérienne 2024



Comme tous les ans, le respect de la limite annuelle de 100 heures de vols imposée aux avions de Collection et notre souci de ménager le seul Noratlas volant au monde, nous obligent à faire des choix obligatoirement difficiles dans notre programme annuel.

Cette année, 1323 parachutistes ont passé les portes, au cours de 20 journées de largage, qui nous ont amenés à Cahors, Plumelec, Calvi, Brive, Toulouse, Montceau-les-Mines, Perpignan, Carcassonne, Dinard et Orange.

De nombreux spectateurs ont pu admirer le 105 lors de 7 meetings et défilés.

La mission à Hohn en juillet, qui a permis de commémorer les 20 ans du jumelage entre « le Noratlas de Provence » et l'association « les amis du LTG 63 », a été un succès.

L'année 2024 s'est terminée de façon extrêmement favorable pour notre association puisque le 105 est désormais abrité sur la base aérienne 701 de Salon-de-Provence.

Christian BERNARDI

LE MOT DU TRÉSORIER



Permettez-moi de vous planter le décor. Dans mon rapport rédigé en 2022 j'écrivais « 2021 nous sauve ». Nous avons vécu une série de turbulences qui auraient pu définitivement clouer notre bel avion au sol. Je ne vais pas revenir là-dessus, mais aujourd'hui, même si nous n'avons pas le confort financier d'il y a 6 ans nous sommes dans une période stable et rassurante quant à notre avenir. Nous vivons comme un nouveau départ financier. La trésorerie destinée à sauver le Noratlas en cas de panne se reconstitue. Cela dit nous sommes encore loin de pouvoir accepter par exemple une mission en Grande Bretagne ou une panne nous serait financièrement fatale.

2024 aura été une année intéressante, avec quelques différences au regard de 2023. C'est ce qu'ici je vais essayer de décrire. Nos postes de dépenses les plus importants sont également, vous vous en doutez, les plus significatifs. Il en va de même avec nos ressources.

Les assurances ; pour la première fois, du moins depuis que je suis trésorier, l'ensemble de nos primes (47 500€) aura baissé de presque 2000 €. Je vous avoue que cette baisse m'impressionne, merci à ceux qui ont en charge ce dossier qui est toujours complexe.

En 2023 nous avons facturé 18 missions, en 2024 deux de moins. Et pourtant nos missions auront été facturées cette année pour un total supérieur de 40%. Notre dépense en carburant avion, cela va ensemble, aura suivi la même progression, passant de 10 500 € à 18 400€. Après ce constat je note que la résultante est largement à notre avantage. Ce qui au bilan par rapport à 2023 compense la réception des 12 000€ que nous avons perçus avec le prix de l'Aéroclub de France. Dans ce constat global de même je n'ai pas compté pour 6 500€ de factures en retard de règlement que nous percevrons en 2025, ainsi la prime de notre sponsor qui sera également perçue en 2025.

Les années se suivent mais ne ressemblent finalement pas tant que ça. Ce qui est constant c'est que tous ceux qui œuvrent au sein de notre association forment une équipe solide, et ont les ressources pour palier à l'ensemble des embûches, qu'elles soient mécaniques, organisationnelles, réglementaires, ou financières.

Dominique SAVELLI

LE MOT DE LA CHAUFFE



Cette année encore, nos mécaniciens bénévoles ont accompli un travail titanesque pour assurer la maintenance de notre 105 !

Comme d'habitude, nous avons consacré la première partie de l'année à la réalisation de notre programme d'entretien. En mars, nous avons également renouvelé pour trois ans notre certificat de navigabilité sous le contrôle de l'OSAC (Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile). Leur présence nous a permis de renforcer notre sécurité en matière de maintenance préventive en s'imposant désormais un certain nombre de contrôles et de vérifications tout au long de la saison des vols.

Après plus de 1 500 heures de maintenance et un vol de contrôle concluant nous avons permis à notre « grise » de reprendre les airs fin Avril.

Une saison bien remplie



De mai à novembre, le 105 a réalisé près de **95 heures de vol**, précédées de plusieurs interventions mécaniques notables :

- Remplacement des bougies rampe 1 & 2 - GMP2
- Reconditionnement de l'amortisseur TP gauche et droit
- Remplacement du rupteur magnéto 1 & 2 - GMP2
- Réglage de tous les rupteurs – GMP1 & GMP2
- Remplacement de la magnéto 1 - GMP2
- Remplacement de la pompe de suralimentation - GMP2
- Remplacement à deux reprises des deux blocs de frein
- Remplacement de l'indicateur de position des volets - GMP2
- Récupération d'un pneu principal
- Identification d'une fuite sur tirant de pâle - GMP2
- Identification d'une fuite sur verrou de relevage du train principal droit

Un apprentissage continu



Le moteur 1 étant relativement plus récent que le moteur 2 (200 vs 1300 HDV), il est logique que nous rencontrions davantage de problématiques sur ce dernier. Cependant, face aux nombreuses pannes de magnétos, nous avons approfondi nos recherches et compris qu'il était nécessaire d'insister davantage sur leur lubrification interne.

En parlant d'apprentissage, nous pouvons féliciter Frédéric Louaty qui a complété sa formation de Mécanicien Navigant et encourager Laurent Detavernier qui a avancé efficacement sur sa formation de « 3eme homme ».



Un immense bravo à tous les mécaniciens de l'association pour leurs engagements au quotidien.

Vive le 105 et vive les mécanos !

Thomas LECOMTE

LES ADHESIONS



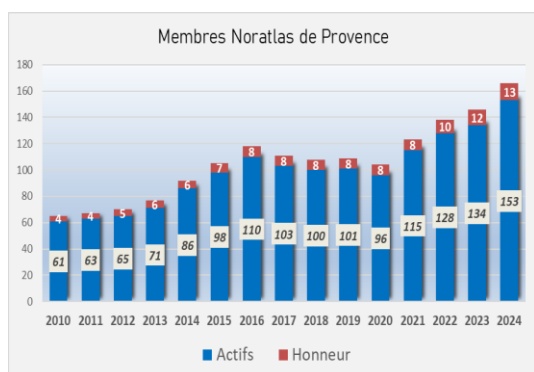
Nous pouvons constater avec plaisir que la « vraie » aviation attire toujours autant d'intérêt pour un public de passionnés.

En 2024, le Conseil d'Administration a validé l'adhésion de 20 nouveaux venus. Le point majeur à relever est leur jeunesse, puisque 9 adhérents se situent dans la tranche des 20/30 ans, voire moins pour l'un d'entre eux.

Autre point à souligner : ces nouveaux venus n'ont pas peur de mettre les mains dans l'huile (DE100) puisque la majorité exerce déjà des fonctions techniques dans les entreprises aéronautiques locales. Ne doutons pas que nos mécanos chevronnés déjà dans la place sauront leur transmettre tous les secrets nécessaires pour assurer l'avenir de notre belle machine.

A noter le renfort bienvenu d'un parachutiste professionnel qui viendra renforcer nos 3 chefs largueurs déjà en place. Un renfort très bien venu dans ce domaine hautement spécialisé.

Les autres adhérents viennent d'horizons différents, mais ont tous eu un rapport professionnel, affectif (ou les deux) avec le monde aéronautique en général et la Grise en particulier.



Enfin, nous avons tenu à honorer la Légion Etrangère en la personne du Colonel TRITSCHER, chef d'Etat-Major du commandement de le LE. à Aubagne, pour le soutien indéfectible apporté par ce corps d'élite au Noratlas 105.

A fin 2024, le Noratlas de Provence comprend donc **153** membres actifs + **13** membres d'honneur, soit une progression de **15%** par rapport à 2023 (ne sont comptabilisés que les membres à jour de leur cotisation).

Une machine en excellent état, une association en pleine expansion, la belle aventure du Noratlas n° 105 n'est pas près de s'arrêter !

Denis DELLA MEA

DEDUCTION FISCALE

L'adhésion annuelle à l'association est fixée à 105 €.

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 aux adhérents et donateurs à une réduction d'impôts de 66% des sommes versées au titre de don ou d'adhésion.

Le décès de Jean-Pierre DIBON.

Parmi ceux qui œuvrent en 2024 pour que notre chère Grise continue à voler, peu ont connu Jean-Pierre. Mécanicien dans l'Armée de l'Air puis chez Air-Inter et Air-France, il fut l'un des premiers à se dévouer pour la remise en vol du 105 sur l'aéroport des Milles. Un Monsieur discret et attachant, que l'on reconnaît dans le témoignage ci-dessous :



« Parmi les premiers des "temps héroïques" où l'on se demandait à chaque problème technique si nous allions disposer des pièces nécessaires et de l'outillage adapté, nous étions tout de même certains d'une chose, il y avait parmi nous des gens aux compétences et aux talents qui permettaient de pallier à toutes nos insuffisances. Jean Pierre était un de ceux-ci, le plus "discret" peut-être, mais pas le moins efficace. Quelles que soient les difficultés, je n'ai pas souvenir de l'avoir vu se départir de son sourire ou de sa bonne humeur. »

Adieu l'ami »

Gilles BESSON

LE MOT DU MAGASINIER



L'année 2024 aura été une nouvelle année de transition pour le magasin , avec le départ de la Grise vers ses quartiers d'automne/hiver à Salon. Pour limiter les déconvenues liées à l'humidité, une équipe de volontaires, dont Denis et Arnaud, a posé des grilles hautes et basses , permettant ainsi une ventilation naturelle des 2 containers les plus exposés. Un grand merci à toute l'équipe pour cette action nécessaire.

La réorganisation des containers se poursuit , pas très vite mais cela permettra de gagner de la place notamment pour les gouvernes de rechange. Le tri a porté sur les matériaux hors d'usage (peinture ,etc...) et les objets inutiles et encombrants (mobilier HS, vieux parasols, etc...) .

Il doit se poursuivre en 2025.

Quelques étagères altérées par l'eau ont été remplacées , et les instruments de navigation susceptibles d'être mouillés ont été déplacés dans des endroits secs .

Et comme au magasin rien ne se perd , tout se réutilise, Jean Estève a réalisé une superbe maquette grandeur nature du tableau de bord à partir d'instruments réformés.

Franck JOURNET

LA COMMUNICATION



Sous ce vocable se cachent plusieurs pans de notre activité, certains très visibles, d'autres plus discrets :

1. La présentation du Noratlas au grand public : c'est celle qui concrétise l'existence même de notre association ; 2024 fut très riche dans ce domaine qui comprend plusieurs facettes :
 - les meetings aériens traditionnels : « Aérotorshow » à Valence, 80 ans du CEV d'Istres, 100 ans de l'Aéroport Henry Farman à Albert, meeting « Des Etoiles et des Ailes » à Carcassonne.
 - le survol de nombreuses cérémonies commémoratives à l'occasion du 80^e anniversaire de Libération (saut des SAS français à Plumelec (Bretagne), Opération « Cadillac » à Brive-la-Gaillarde, para sur le Muy (Opération « Dragonn), 80 ans de la Libération d'Aubagne, puis de Montceau-les-Mines).
2. La rencontre d'un large public au cours des traditionnelles « Journées des Associations » (Saint-Victoret et Aix-en-Provence) et « Journées du Patrimoine ». Un grand succès auprès des « anciens » mais aussi de leurs très jeunes descendants (« T'étais assis là Papy ? »).
3. D'autres actions, moins tonitruantes mais tout aussi utiles à la pérennité de notre association :
 - Les incontournables moyens de communication que constituent nos liens « Facebook » et « Instagram »
 - Le site internet, bien adapté à la maturité de notre « public ». L'ergonomie de la page d'accueil a été modernisée, et les questions de toute sorte, ainsi que les achats en ligne, se succèdent tout au long de l'année. C'est aussi un moyen de suivre le programme prévisionnel des vols.
 - Ventes de « goodies », soit directement au pied de l'avion, soit via la boutique en ligne du site internet tout au long de l'année. Une ressource d'appoint et un moyen de communication à ne pas négliger.
 - Enfin, remercions ici tous les donateurs qui ont à cœur de manifester leur soutien par des versements (ponctuels ou réguliers) sur le site « Hello Asso ».

En résumé tout un ensemble entre notre association et un public cessation d'activité des Noratlas, envers cet appareil inoubliable.



d'actions nécessaire au maintien du lien d' «afficionados » qui, 40 après la garde un attachement réel et vivace

Denis Della Mea



Pour la 4^e année ; l'Assemblée Générale annuelle de l'Association « Le Noratlas de Provence », statuant sur l'exercice 2023, s'est tenue le dimanche 18 février 2024 dans la très belle salle Huguette Léotard à Saint-Victoret (13730).

Sur un total de 136 membres à jour de cotisation, 48 membres étaient présents (dont certains venus de fort loin, Orléans en l'occurrence).

Les traditionnels rapports annuels ont fait ressortir de notre association un bilan de santé très positif et très dynamique

Le Président Maxence SCHNEEBERGER mit en avant l'excellent climat dans lequel fonctionne notre association, et particulièrement le renforcement de notre équipe de mécaniciens. Côté missions, les demandes de présence de l'avion ont été nombreuses et variées (voir rapport activité aérienne), et nous n'avons pas pu tout satisfaire. En conséquence, les finances sont redressées.

Se succèdent ensuite les différents rapports financiers, pilotage, mécaniques, administratifs, etc... qui retracent une année toute en cohérence et efficacité.

Cette année 2023 fut clôturée « en fanfare » par l'attribution du Grand Prix du Patrimoine par l'Aéroclub de France, couronnant la qualité et l'immense travail effectué depuis 30 ans sur le seul N.2501 "Noratlas" encore en état de vol. Un immense merci à tous ceux qui se sont succédé tout au long de ces années pour que cet avion reste au meilleur niveau des avions de collection français



Remise des diplômes à Fred LOUATY, nouveau mécano naviguant et aux nouveaux aides largueurs

Pour terminer la matinée, l'Assemblée procéda à l'élection du nouveau Conseil d'Administration et du bureau qui aura la charge de la gestion de l'Association jusqu'à la prochaine Assemblée Générale.

Nouveau jalon dans la longue histoire du Noratlas de Provence, avec l'élection d'Arnaud CAVERNES au poste de Président. Il succède à Maxence SCHNEEBERGER, qui occupera le poste de Vice-Président. L'Association lui doit d'infinis remerciements pour son action au cours d'une période extrêmement difficile



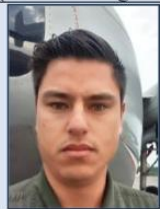
Merci à M. PICCIRILLO pour l'aide apportée au 105



Le traditionnel apéritif, au soleil méridional

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION 2024

(Assemblée Générale du 18 février 2024)

 <u>Vice-Président</u> Maxence SCHNEEBERGER (Méc. navigant)	 <u>Président</u> Arnaud CAVERNES	 <u>Vice-Président</u> Jean-Gilles DEVILLE (Pilote)	
 <u>Trésorier Général</u> Dominique SAVELLI	 <u>Trésorier Adjoint</u> Sylvain ALIBERTI	 <u>Secrétaire Général</u> Denis DELLA MEA	 <u>Secrétaire Adjoint</u> Roland BOURGETEL
 Christian BERNARDI (Pilote & Ops)	 Vincent BONIN (Méc. Navigant)	 Xavier CAMBON (Chef Lagueur)	 Eric DOMINE (Méc. Navigant)
 Franck JOURNET (Resp. Magasin)	 Gwendal LACHAISE (Mécanicien)	 Cécile LEYDER (Trésorerie)	 Thomas LECOMTE (Méc. Navigant)
 Frédéric LOUATY (Méc-Navigant)	 Jacques RAMBACH (Chef Pilote)	 Axel VALAT (Pilote)	

LES MISSIONS 2024



Mission n° 1 : 30 avril 2024 Aubagne – Quartier Vienot LEGION ETRANGERE

161^e Anniversaire de CAMERONE
« LEGIO PATRIA NOSTRA » (*)



(*) « La Légion est notre Patrie »

Cela deviendrait-il une tradition ? Il est peut-être un peu tôt pour l'affirmer, mais pour la deuxième année consécutive, le Noratlas n°105 a l'honneur d'être invité par l'Etat-Major du 1^{er} Régiment de la Légion Etrangère pour survoler le Quartier Vienot à Aubagne où se déroulera en ce mardi 30 avril la 161^e commémoration de l'extraordinaire fait d'armes que tout le monde connaît sous le nom du combat de CAMERONE.

A la différence de la session précédente (où nous étions escortés par deux Xtra de l'EVAEE (Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air et de l'Espace), le Noratlas survolera seul la voie sacrée en début de cérémonie, laquelle sera clôturée par le passage des Alphajet de la Patrouille de France quelques minutes après. Bel hommage rendu par la 3^e dimension à la Légion Etrangère !



Malheureusement, à l'instar de l'année dernière, une dépression traverse la Provence depuis plusieurs jours et l'incertitude est importante quant à la possibilité de réaliser notre prestation. En ce mardi matin, une fenêtre semble nous être offerte, et nous espérons qu'elle se maintiendra un temps suffisant.

A l'opposé, sérénité totale en ce qui concerne notre monture qui vient d'achever sa VSP (Visite Spéciale Progressive) annuelle, et se présente en grande forme pour réaliser la 1^{ère} mission de la saison 2024. Rendez-vous est donné à notre équipage à 7h30 au pied de notre monture, pour un décollage prévu à 9h45.

L'avion a été préparé pour ce vol durant le samedi précédent, et nous n'avons aucun chargement à bréler dans la soute, si ce n'est la barre de tractage propre au Noratlas.

Pour cette mission, nous avons le plaisir de faire connaissance avec Ralf, un de nos adhérents venu spécialement de Munich pour effectuer son premier vol sur notre avion mythique. Ralf relatera son expérience dans la revue aéronautique allemande (en ligne) FlugRevue, du 22 juin prochain. (www.flugrevue.de). Un article très riche qui fera (re)découvrir notre association dans les pays germaniques.





Une fois les dernières vérifications de « la bête » effectuées par les mécaniciens, l'équipage se réunit dans la salle « Ops » où Christian, l'un de nos deux pilotes, présente la mission n° 595 grâce à un diaporama dans lequel tous les aspects techniques du vol sont disséqués : après le décollage, nous sortirons par le point « Sierra » et effectuerons un transit côtier vers l'Est à l'altitude précise de 1650 pieds devant les calanques marseillaises. Ensuite, nous irons attendre en baie de la Ciotat le top du PGA, personnel au sol spécialement affecté à la synchronisation entre les avions et le déroulement de la cérémonie.

Notre décollage se déroule comme prévu à 9h55 par la piste 13R . La couverture nuageuse ne nous permet malheureusement pas d'apprécier les magnifiques couleurs que la côte et de la mer Méditerranée présentent habituellement sous le soleil. Dommage pour les photos et surtout pour Ralf ! Après plus 20 mn de « stacking » sur le Golfe de La Ciotat, le top tant attendu arrive, et Laurent réalise le fameux survol de la Voie Sacrée, poussé par un fort vent arrière. Un bimoteur à pistons de 32,50 m d'envergure survolant la foule à 120 nœuds et 500 pieds de hauteur (150 m environ), ça doit attirer l'attention et les objectifs !



En cette année 2024 est commémoré le 70^e anniversaire de la bataille de Dien Bien Phu, et le commentateur au sol rappelle que les premiers Noratlas ont été mis en service en Indochine en 1954, bien qu'ils n'aient pas été engagés au-dessus de la funeste cuvette.

Après notre passage, nous enroulons autour du sommet du Garlaban (une pensée pour Marcel Pagnol, disparu il y a tout juste 50 ans), et rejoignons Marignane après avoir longé la Chaîne de l'Etoile par le côté Nord.

Moteurs coupés à 11h10, et première mission de l'année réussie à 100% malgré les incertitudes météo. Il ne reste plus qu'à abreuver notre monture, et nous pouvons la laisser prendre repos bien mérité. A samedi, chère Grise !

Denis Della Mea





Mission n° 2 : CAHORS - CAYLUS

Du 21 au 23 mai 2024

Para du CEFIM(*) - 6^e RPIMa

«CROIRE ET OSER»



Mardi 21 mai

Pas de largage prévu ce jour, la mise en place s'effectuera donc dans l'après-midi. Décollage de Marseille-Marignane à 13h30.

Le trajet est prévu par le seuil de Naurouze et Carcassonne, au vu des prévis météo, afin de contourner la Montagne Noire. Cependant, après avoir effectué le trajet côtier jusqu'au sud-ouest de Montpellier, le ciel est plus clément.

Nous décidons donc de procéder après Mèze, directement vers Cahors en évitant toutefois quelques gros cumulus sur le relief, sans trop de difficultés. C'est toujours quelques minutes et surtout quelques dizaines de litres de carburant gagnés. 15h 00 : à l'arrivée, la météo est CAVOK.

Francis le pilote « historique » du Noratlas, nous attend, venu par ses propres moyens. Il doit effectuer trois tours de pistes afin d'être conforme à la réglementation avant de pouvoir effectuer les rotations de largage.

A l'issue, une RAT (Réunion Air-Terre) est effectuée avec les membres du 6^{ème} RPIMa dans une salle mise à notre disposition par les autorités de l'aérodrome. Comble du luxe, deux sites d'hébergement nous ont été réservés ! Nous optons pour le VVF que nous a gentiment retenu le Régiment.



Cahors-Lalbenque - LFCC

Mercredi 22 mai

Grande journée de largage sur la DZ de Caylus. Météo "praticable".

A 9h00 Xavier « prend en main » les 4 largueurs du 6^{ème} RPIMa, pour leur dispenser l'extension de formation aux spécificités du largage sur Nord 2501.

La séance dure 45mn, à la suite de quoi tous les largages de la mission seront placés sous la responsabilité des largueurs militaires. Les responsables para de l'association, Xavier et Daniel, feront en sorte de faciliter le déroulement de tous les sauts, ainsi que la liaison avec l'équipage de conduite (pilotes et méc-nav).



1^{ère} rotation à 10h30, soit 2 rotations de 22 paras en OA pour la matinée ; Repas sandwich rapide et on enchaîne pour 4 rotations de 22 paras l'après-midi., soit 88 OA. Après ces largages OA, nous grimpons à 1300 m sol (cause nuages) pour larguer en OR 2 largueurs du 6^{ème} RPIMa). Nous aurons donc procédé au largage de 134 voiles pour cette première journée.

A la fin du dernier saut, nos pilotes font glisser l'avion vers l'aéroport de Castres-Mazamet, seule plateforme voisine à permettre l'avitaillement en essence aviation 100 LL, le carburant préféré de nos moteurs Hercules !

Retour tardif sur l'aéroport de Cahors-L'Albenque après le ravitaillement. Après l'atterrissage, tout l'équipage s'active à remettre l'avion en condition pour le lendemain : rangement de la soute pour les largueurs, pose des diverses sécurités et obturateurs par les mécanos, formalités administratives pour les pilotes, le bien-être de l'avion passe avant notre désir de prendre une douche bien méritée.

Enfin l'heure arrive de prendre la direction de l'hôtel et du repas... Très grosse journée pour les nouveaux, mais journée normale pour les Anciens !

Jeudi 23 mai

Deux largages SOA sur Caylus le matin pour cause de météo très passable... : 44 OA ont franchi nos portes.

Après le repas très convenable effectué tous ensemble au restaurant de l'aéroport, nous remercions chaleureusement toute l'équipe du 6ème RPIMa, avec les traditionnelles remises de diplômes aux largueurs, attestant de leur qualification sur Nord 2501. Ensuite, échanges de cadeaux et photo de famille devant le nez vert de notre monture. Un magnifique souvenir pour tous les participants.

Départ en milieu d'après-midi pour MRS, rejoint après 1h20 de vol... et 720 l. de carburant.

En conclusion, nous avons pu effectuer tous les largages souhaités par le 6ème RPIMa.

Excellent accueil de leur part, il est important de le signaler, ainsi que celui des employés de l'aérodrome de Cahors qui souhaitent nous revoir au plus tôt.

Marc FIORELLO et Stéphane RASEMONT

Le CFIM-6e RPIMa de Caylus :

Le Camp de Caylus, dans le Tarn-et-Garonne, porte le nom de Camp Lieutenant-Colonel-Normand depuis 1945. Le 6e RPIMa, qui avait été dissous à Mont-de-Marsan le 30 juin 1998 suite à la restructuration des armées est reconstitué à Caylus à l'été 2019.

Il fut décidé d'implanter un Centre de Formation Initiale des Militaires du Rang (CFIM) sur ce site qui devient le "CFIM de la 11e Brigade Parachutiste - 6e régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine" (soit en abrégé : le CFIM11-6e RPIMa). Ce CFIM est l'un des 12 centres de formation dont le rôle est la formation Générale Initiale (FGI) de tous les jeunes engagés volontaires (environ 10 000 par an pour l'Armée de Terre).

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 12 semaines, une faible partie d'entre eux choisit de retourner à la vie civile, mais la majorité y trouve l'épanouissement attendu.





Mission n° 3 : VANNES - PLUMELEC

Du 4 au 6 juin 2024

Para 1^{er} RPIMa

80 ans du Débarquement des SAS français

« QUI OSE GAGNE »



11^e Brigade Para

Il s'agit d'une des premières grandes missions du Noratlas pour la saison 2024, qui s'inscrit dans le cadre des commémorations des 80 ans du débarquement, en rendant hommage aux SAS français (prédécesseur du 1^{er} RPIMa) qui ont été les tout premiers paras à participer à l'opération Overlord. Pour marquer la reconnaissance de la Nation envers ces hommes admirables, le Président de la République en personne, Emmanuel Macron, viendra déposer une gerbe au moment de notre prestation aérienne.

Le contexte historique :

Dans le but de désorganiser l'arrivée des futurs renforts allemands vers la Normandie, des commandos français ont été parachutés en Bretagne. Lors de l'opération « Dingson » deux Sticks d'environ neuf commandos ; celui des lieutenants Déplante et Marienne ont été parachutés près de Plumelec. À la suite d'affrontements dès leur arrivée au sol, le caporal Emile Bouétard trouva la mort. Il sera considéré comme le premier mort des troupes débarquées pour la Libération. Il ne s'agit donc pas d'un hasard si la commune de Plumelec a été choisie pour y ériger le mémorial des SAS tués en Bretagne.

Mardi 04 juin :

Pour cette mission, nous avons rendez-vous à l'aéroport de Vannes-Golfe du Morbihan (LFRV) à 12h30. L'équipage de cette mission s'est réuni tôt dans la matinée à l'aéroport de Marignane, pour un décollage à 9h30 par la piste 31 L en direction de Vannes.

La petite particularité du vol aller est le passage à 10h au-dessus de Loupian (au nord de Sète) pour saluer l'inauguration par les élèves du collège d'une rue dédiée à l'aviatrice Maryse Bastié, décédée lors de l'accident du Noratlas numéro 3 en juillet 1952 au meeting de Lyon.

Après la traversée du Massif Central au FL65 (2000 m env.), la Grise se pose sans encombre à l'aéroport de Vannes (LFRV) après un vol de 2h50 au total.

Après l'atterrissage et le déchargement du lot de bord, une RAT (Réunion Air-Terre) avec les largueurs du 1^{er} RPIMa est réalisée aux alentours de 15 heures afin que l'équipage de la Grise puisse prendre en compte les informations de la Drop Zone avec le marqueur au sol. Pour cette première rotation l'appareil embarque 7 parachutistes, un chef largueur, ainsi qu'un cameraman de l'armée de Terre pour faire un montage vidéo.

Le premier décollage se fait sur la piste 22 à 16 h, malgré l'apparition d'une couche nuageuse au-dessus de l'aéroport. Les parachutistes, équipés de gaines, sautent depuis l'avion au FL70 et se posent dans un champ situé à proximité du mémorial des combattants. Le deuxième vol est prévu à 18 h, ce qui nous laisse le temps de faire une petite pause pour faire visiter le Noratlas aux passionnés présents à l'aéroport !



Pour cette rotation, même configuration que la précédente mais avec un passage à 1050 QNH (500 ft/sol) au-dessus de Plumelec après avoir largué les parachutistes. A peine l'appareil posé au sol, les mécanos se sont occupés de faire la visite après vol

avant de partir manger avec l'équipage. Puis, à 21 h 30 retour au bercail pour être prêts pour la deuxième journée.

Mercredi 5 juin : Le grand jour !

Aujourd'hui, le vol est prévu à 13h. En arrivant à l'aéroport, nous sommes vite rattrapés par l'organisation et la sécurité de la présidence. Heureusement, après quelques appels nous avons pu rejoindre le tarmac et préparer notre vénérable avion.



La météo bretonne étant capricieuse ce jour-là avec une épaisse couche nuageuse et de la pluie par moments, cela a failli annuler le vol. Heureusement, nous avons eu le feu vert pour décoller à 13h. Il est important de préciser que sur zone, nous étions le seul aéronef civil autorisé à voler par la préfecture.

Avec ces conditions météo difficiles, les pilotes n'ont eu l'autorisation de largage qu'après une heure de vol, enfin ! Une fois les chuteurs Ops du 1er RPIMA posés, vient notre moment de gloire avec un passage à 500 ft/sol au-dessus des tribunes de Plumelec avant de se poser en 22.



Le vol de la journée est terminé et nous pouvons rallier la salle des fêtes de Plumelec en compagnie des militaires, où les autorités nous remercient pour notre présence.

En fin d'après-midi, nous nous sommes rendus au musée de la Résistance, dans la commune de Saint-Marcel, qui retrace notamment l'histoire des premiers SAS français.

Nous avons clôturé cette belle journée dans une crêperie traditionnelle du centre-ville de Vannes en compagnie de nos amis du 1er RPIMA. C'est aussi le côté agréable de tous se retrouver après une journée bien remplie, la cohésion se renforçant autour d'une belle assiette !

Jeudi 6 juin :

Une journée sans largage, mais pas de tout repos !

Il faut préparer l'avion pour la prochaine mission « Les 80 ans du Touraine » sur la base d'Orléans, car la Grise doit directement s'envoler pour Orléans depuis Vannes, enchainant les missions.

Durant cette matinée, il fut aussi impératif de régler un souci de magnéto apparue la veille sur le GMP 2 (Groupe Moto Propulseur) droit lors de la phase d'atterrissage, ce qui sous-entend le changement du rupteur de la magnéto 1 (il y en a 2 par moteur) et des 28 bougies. Après quelques heures de travail, le moteur droit a démarré à merveille !



Durant cette matinée, une partie de l'équipage a eu la chance de visiter à Vannes-Monterblanc le Musée Aéro du Morbihan (MAM) où un exemplaire de Noratlas (le n° 160) est encore présent !

Nous avons aussi eu la chance de recevoir des cadeaux de Roland qui nous a préparé un far breton ainsi qu'une bonne caisse de Cidre ! Quelle hospitalité !

Toute l'équipe du Noratlas tient à remercier chaleureusement l'ensemble du personnel de l'aéroport ainsi que les bénévoles du musée pour leur accueil et leur gentillesse lors de notre petit périple en Bretagne.

Sans aucun doute, l'oiseau métallique reviendra se poser à Vannes !



Eliott BILGER



Mission n° 4 : Du 6 au 8 juin 2024

ORLEANS – BRICY
B.A. 123 « CHARLES PAOLI »

**80 Ans de l'Escadron de Transport
ET 1/61 « TOURAINE »**



Cette mission s'est déroulée à la suite de celle de Plumelec : le Noratlas a décollé directement de l'aéroport de Vannes en direction de la base aérienne d'Orléans afin de célébrer les 80 ans de l'escadron 1/61 « Touraine », où notre Noratlas 105 a servi.

HISTORIQUE DE L'ESCADRON :

Le 12 janvier 1944 au Maroc, le groupe de transport (GT) 1/15 se donne officiellement le nom de « Touraine ». En juillet 1947, il prendra l'appellation de GT I/61 puis intégrera la 61^{ème} escadre de transport en 1953, ce qui conduira par la suite à la création du premier escadron de transport, l'**ET 1/61 « Touraine »**.

Lors de la Seconde Guerre mondiale, le Touraine alors intégré aux forces alliées, il participe à la libération de la France. En effet, son prédécesseur, le groupe de transport (GT) 1/15, est le premier en France à percevoir le Douglas C-47 Dakota confié par l'armée américaine.

C'est en 1954 que l'escadron reçoit ses deux premiers N2501 Noratlas, qui participeront à la guerre d'Algérie, à la crise de Suez mais aussi aux campagnes d'essais nucléaires. Par la suite en 1967, le Touraine devient le premier escadron à mettre en service le C160 Transall, qui remplacera progressivement le Noratlas. .

Aujourd'hui, il est exclusivement composé d'A400M, un avion de transport tactique doté d'une allonge stratégique sans équivalent dans le monde.



Jeudi 06 juin :

La Grise s'est envolée de l'aéroport Vannes-Golfe du Morbihan (LFRV) en direction de la base aérienne d'Orléans Bricy (LFOJ) au milieu de l'après-midi.

Le ciel dégagé nous a permis de quitter la Bretagne, de traverser le Val-de-Loire en passant par le sud du Mans, et de nous poser sur la BA123 d'Orléans-Bricy après un vol de 1h10, un peu turbulent.



A notre arrivée sur la base aérienne, le Touraine nous a réservé une place de stationnement à côté du DC-3 F-AZOX Dakota, mis en œuvre par l'association « Un Dakota sur la Normandie » également présent pour la cérémonie des 80 ans de l'escadron.

Une fois l'avion déchargé, l'escadron accueille dans la bonne

humeur l'équipage dans son bar, un bon moment de partage et d'échange autour d'une boisson rafraîchissante !

Nous nous sommes rendus à l'hôtel en début de soirée pour nous changer. Pas le temps de se reposer, Philippe et Karine (deux membres de l'association vivant à Orléans) sont venus nous chercher pour nous faire passer une soirée dont ils ont le secret. Cela nous change des restaurants anonymes !

Vendredi 7 juin :

Au programme de cette journée, un vol d'entraînement le matin, puis la cérémonie officielle, suivie d'une

démonstration dynamique prévue l'après-midi. En fin d'après-midi : exposition statique. Une journée qui s'annonce bien remplie !

Les pilotes sont réglés comme des montres : mise en route des moteurs 9h15 et la Grise décolle pour 9h30 ! Le vol d'entraînement se déroule parfaitement bien et dure une dizaine de minutes.

L'équipage a eu la chance de pouvoir visiter les hangars du Touraine et de monter à bord de l'A400M qui reste un avion impressionnant

La cérémonie débute à 13h par un discours du Colonel commandant la base, puis c'est la remise de distinctions et de décorations aux militaires de l'escadron. La cérémonie est clôturée par le parachutage des membres de l'équipe Phenix. Pendant ce temps, nous mettons en route les moteurs de la Grise pour la démonstration aérienne !



Le « meeting aérien » se déroule au bord de la piste, et c'est le Noratlas qui ouvre le bal ! Tout se passe très bien ; les spectateurs sont ravis de voir la Grise voler. Ensuite l'A400M solo display décolle et débute sa démonstration en vol qui reste impressionnante. Les vols se clôturent par celui du DC-3, offrant un très beau spectacle.

Durant le reste de l'après-midi, le Noratlas est en exposition statique et ouvert à la visite pour le personnel de la base ainsi que pour les familles de militaires présentes ! Beaucoup de nostalgie !

Un fait remarquable : notre CDT de bord de la Grise fut Commandant du Touraine en 1983 et 1984, ce qui a rendu la grise encore plus heureuse de participer à l'anniversaire.

L'escadron a organisé une soirée spéciale pour fêter ses 80 ans d'existence où nous avons l'honneur d'être invités. La fête s'est déroulée au sein d'un des hangars où une scène improvisée a été installée sur la rampe d'un A400M.

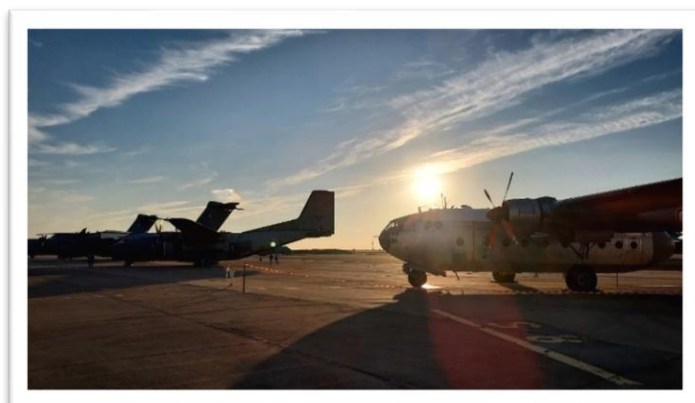
Nous ne sommes pas rentrés trop tard car le lendemain nous devons décoller pour retourner en Provence.

Samedi 8 juin :

Après deux missions et une semaine bien chargée, il est temps de repartir vers Marseille. Notre départ est prévu pour 9h30. L'équipage quitte l'hôtel assez tôt le matin pour se présenter à l'avion à 8h.

La mise en route est prévue pour 8h35, et c'est à 9h que le Noratlas 105 décolle de la base aérienne d'Orléans. Le vol se passe très bien, et l'avion se pose vers 11h30 sur l'aéroport de Marseille-Provence (LFML), où nous avons été accueillis par d'autres membres de l'association !

Elliott BILGER





Mission n° 5 : CALVI – CAMP RAFFALI Passation de Commandement au 2^e REP

Du 25 au 28 juin 2024
« **MORE MAJORUM** »
(A la manière des Anciens)



Mardi 25 juin :

Nous avons rendez-vous à 6h30 à la porte des Salins pour un décollage prévu à 9h00.

Météo parfaite, température de 28°C, machine en état grâce à la préparation de nos fidèles mécanos le samedi précédent.

Briefing réalisé par notre responsable des OPS, Christian CDB du jour, qui, comme à son habitude, nous détaille parfaitement, Power Point à l'appui, toutes les particularités de ce vol et de cette mission.

Embarquement de l'équipage pour une mise en route à 8h30.

Décollage à 8h50 face au sud pour rejoindre par la côte notre début de traversée maritime au sud de St Tropez. Au passage, la TWR de Hyères nous demande si possibilité de faire un passage vertical au-dessus de leurs installations. Acceptation qui aura ravi les personnes présentes sur le terrain.

C'est toujours un plaisir de satisfaire ces demandes exceptionnelles, surtout quand elles ne modifient pas notre plan de vol.

Direct vers le sud du golfe de St Tropez pour éviter la zone militaire de l'île du Levant et enfin direct vers Calvi pour la traversée en liaison radio avec Nice.

Nous nous sommes posés à Calvi Ste Catherine à 10h00 soit un TV de 1h10. Temps superbe et température en hausse. On va avoir chaud pendant les largages ! Nos amis légionnaires nous accueillent pour décharger la soute de notre lot de bord et direction la RAT* pour débiter les premiers parachutages dans l'après-midi.

Après un repas léger au mess des sous-officiers du camp Raffalli, retour au terrain pour effectuer les largages dans la baie de Calvi. Ce seront 3 groupes de paras qui sauteront dans la baie et seront récupérés par les zodiacs à leur amerrissage. Toujours aussi impressionnant de voir ces coupoles qui se balancent au-dessus du bleu intense de la baie de Calvi. La particularité des sauts en mer est que chaque parachutiste doit pouvoir être récupéré par un zodiac. Nous larguons donc seulement 6 parachutistes par passage. En effet, 6 zodiac disponibles = 6 parachutistes ! Nous sommes contraints ensuite d'attendre que chaque zodiac ait ramené son parachutiste sur la plage, puis revienne vers la zone de saut, avant de nous présenter pour le passage suivant. Malgré cette contrainte, quel beau spectacle !



Mercredi 26 juin :

Cette journée est consacrée à la Passation du commandement du colonel Baptiste THOMAS au colonel Raphaël OUDOT de DAINVILLE.

Mise en place des compagnies du 2^{ème} REP sur la place d'armes avec la musique (toujours aussi magnifique) de la Légion. Les autorités se mettent en place pour débiter la cérémonie dans un ordre strict.

Pendant ce temps, l'équipage est en place à l'avion sur le terrain de Ste Catherine situé à quelques encablures du camp Raffalli. Chargement des SOA et chuteurs qui viendront en fin de cérémonie se poser dans le carré de la place d'armes.

Le premier passage de largage se fera juste après la passation, pour les SOA sur la zone de saut jouxtant les bâtiments du camp, quant aux chuteurs ils seront largués en vertical pour se poser sur le carré de la place d'armes. Exercice de précision remarquable car ce carré n'est pas très grand. Bravo messieurs !

Vient ensuite le passage bas de notre Noratlas qui par un passage « à l'anglaise » sera visible de toute la foule des officiels et des familles et amis des légionnaires présents pour cette cérémonie. Applaudissements nourris pour ces beaux moments.

Un lunch sera servi au fond du camp où les chants « à capella » des légionnaires seront entonnés pour le plus grand plaisir des civils que nous sommes.

Avant la soirée nous aurons le plaisir de voir (et d'entendre) deux Rafales nous exécuter de très beaux passages « tranche » à basse hauteur et grande vitesse (PC engagée). Ceux-ci revenaient de leur entraînement à Solenzara. Retour à l'hôtel après cette très belle et bonne journée.

Jeudi 27 juin :

Journée consacrée à des largages en SOA et SOCR dans la baie et sur la zone de saut du camp Raffalli.

Dernière soirée à la popote de la première compagnie où les remerciements de la part du Colonel nouvellement arrivé au commandement nous présage d'autres rencontres toutes aussi amicales et sincères.

Un grand merci à tous ces légionnaires, Officiers et sous-officiers pour leur accueil.

Après les remises des cadeaux et des « goodies », nous sommes revenus à notre hôtel avec le sentiment d'une mission bien remplie et appréciée par tous les acteurs présents.

A bientôt le plaisir de vous rencontrer de nouveau, Messieurs du 2^{ème} REP !



Vendredi 28 juin :

A 9h05 nous décollons de Calvi pour atterrir à Marseille Marignane à 10h12 après une traversée sans problèmes. L'avion aura fait cette belle mission avec la régularité d'une horloge. Merci aux pilotes, mécaniciens, largueurs parachutistes de permettre à tous de profiter de cette belle machine.

Arnaud CAVERNES



Quel cadeau pour Xav' et Dom : un saut en tandem au-dessus de CALVI.

Ils en ont rêvé, le REP l'a fait !



Mission n° 6 : Dimanche 30 juin 2024
VALENCE – CHABEUIL
Meeting du GAMSTAT « AEROTORSHOW »



Le Noratlas est invité à Valence pour le Meeting AEROTORSHOW, à l'initiative du GAMSTAT. Faisant partie de la section technique de l'armée de Terre stationnée à Satory (78), le groupement aéromobilité (GAMSTAT) est un centre d'expérimentation spécialisé dans l'expertise des matériels de l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT), notamment les hélicoptères.

Nous décollons de Marignane samedi matin pour atterrir vers 10H00 à Valence. Notre Grise est bichonnée, un revêtement blanc posé sur l'herbe évite tout risque d'enlèvement. Le plateau est remarquable avec bien sûr beaucoup de voilures tournantes (S61

allemand, MI 17 et Gazelle pour les anciens, Tigre pour les plus récents) mais aussi des avions (F86 Sabre et Bronco par exemple). Il est aussi prévu une zone d'exposition de matériels militaires sur roues ou chenilles tels les fameux Canon César et char Leclerc.

Sitôt arrivés nous sécurisons la zone autour de l'avion en prévision des visites. Il faut des barrières en plus. Pas de problème, on nous fournit ce qu'il faut, l'accueil de nos hôtes militaires est à nouveau au top. Le samedi est réservé aux familles et aux spécialistes, alors que le dimanche sera ouvert au public. Plusieurs membres de l'association sont montés en voiture et apportent un coup de main bienvenu pour les visites.



Notre Noratlas voit ainsi défiler plusieurs milliers de personnes qui profitent de l'ombre salvatrice de ses ailes en ces temps de canicule. Petits et grands découvrent ou redécouvrent un des rares monuments historiques ambulants. Et comme d'habitude les anecdotes vécues fusent, anciens paras, mécaniciens ou simples appelés ayant eu la joie d'un simple vol.

Les démonstrations en vol se succèdent, notamment un impressionnant vol de l'ALAT avec un commando suspendu en grappe à un filin. Le Rafale vous rappelle que la nature vous a doté de 2 oreilles pour entendre ses décibels et d'une paire d'yeux pour admirer son incroyable passage au ralenti.

Samedi soir, c'est la grande fête, discours du colonel de la base puis place au DJ et à un repas libanais raffiné, nous sommes gâtés.

Nous repartons dimanche en fin de journée et après un passage bas pour saluer les nombreux spectateurs c'est retour par la vallée du Rhône par temps clair, le soleil éclairant le Ventoux.



Franck JOURNET



Mission n° 7 : ISTRES – BA 105
Jeudi 4 juillet 2024
80 ans du CENTRE D'ESSAIS EN VOL
DGA-EV (*)



La journée commence tôt aux Salins car nous sommes attendus à 9 heures pour prendre place à l'est du parking, face au vénérable hangar HM19. Il n'a pas changé depuis que j'ai fait sa connaissance en décembre 1985.

Émotion de poser les roues de la " Grise " sur cette mythique 33 qui fût un temps susceptible d'accueillir les Shuttle en cas de TAL (Transoceanic Abort Launch).

Aujourd'hui ce n'est pas une Navette qui nous suit, mais un C130 de l'Armée de l'Air et de l'Espace, second invité à se poser ce matin. Damien Brenot, patron de la Base d'Essais vient à notre rencontre, et petit à petit le parking se remplit, et commence à grouiller de monde et d'aviateurs : Didier et son Fouga, Chuck avec le Bronco, mais aussi Paulo et son Pitts, Vincent et son Bébé Jodel, sans compter l'Abeille 519 (Écho Victor) emmenée en voisine par Denis et Hervé. Il y a aussi Airbus et ATR venus en force, et bien sur tous les avions de la DGA EV, dont le Fokker 100 au nez Radar qui défilera 10 jours plus tard sur l'avenue Foch ... Et j'en oublie plein bien sûr.



En fin de matinée les familles et tous les invités ont pris place dans le HM19. C'est le moment pour Damien Brenot de nous présenter Emmanuel Chiva, patron de la DGA.

Instant calme est solennel. Emmanuel prend la parole et nous conte l'historique de 80 années de C.E.V puis de DGA EV. Au fil de son discours on perçoit peu à peu l'immense savoir-faire accumulé. De quoi être fiers de notre Aéronautique.

Place maintenant aux visites sur l'exposition statique. Toujours beaucoup de succès pour notre 105. Échanges de goodies, rencontres, retrouvailles, discussions ... Dans ce Cercle de l'Aéronautique tout le monde finit par se connaître. Et les échanges se poursuivent autour d'un immense buffet (Hélas ! Coca seulement pour les équipages !).

En milieu d'après-midi le centre de gravité de la l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais d'Histoire, comme en témoignent les plaques du d'Essais passés par l'École, dont Axel notre



Avec en fond le Mirage 3B 234, c'est l'heure de la Dimitri Drobysz, Directeur de l'EPNER appelle tour à tour tous les lauréats, et aura pour chacun d'eux un message personnel, ou une anecdote liée au stage qui se termine.

journée se déplace vers l'est et le parvis de et de Réception). Encore un endroit plein parvis gravées aux noms de tous les navigants Captain du jour

remise des diplômes pour la promotion 2024.

La cérémonie se poursuit par un défilé aérien, Hélicoptère, TBM, Mirage 2000 ... Avec un message particulier du Speaker à l'attention de François Jouslin, Ingénieur pilier du Programme 2000 pendant de nombreuses années !

Le parking commence progressivement à se vider. Il est l'heure pour chacun de rejoindre sa base. Eyguières, Berre, et pour nous Marignane ... Décollage derrière le Bébé Jodel.

19h43, décollage en 33, virage à droite, une dernière vue sur la Base d'Istres et les parkings du C.E.V

J'oubliais ... Il y avait aussi 2 Rafale sur le Tarmac.

Il y a 38 ans, 4 juillet 1986 ... C'était le premier vol du Rafale A.



Jeff OLIVARI

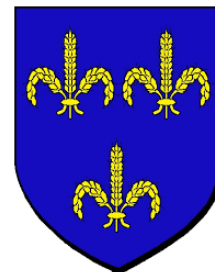
(*) en clair : « CENTRE D'ESSAIS EN VOL » et « DIRECTION GENERALE DE L'ARMEMENT – ESSAIS EN VOL »



Mission n° 8 : 14 Juillet 2024

BRIVE-LA-GAILLARDE

80^e Anniversaire de l'Opération CADILLAC



La mission qui nous réunit aujourd'hui en ce 14 juillet 2024, est pour le moins originale, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, l'opération CADILLAC est le nom de code donné par les Alliés à un parachutage massif d'armement pour la résistance Française le 14 juillet 1944 : 322 B-17 Américains escortés par 524 chasseurs P-51 et MP-47, largueront 3 780 conteneurs d'armes sur l'Ain, le Vercors, la Haute Vienne, la Corrèze, le Lot, le Cantal et le Puy-de-Dôme. 40 tonnes d'armes seront larguées par 35 B17 sur la Corrèze.

Nous étions à 5 ans de voir le premier Nord 2500 prendre les airs. Même si le 105, pour des raisons historiques, n'aurait pas à larguer pour cette commémoration, il le fera : aujourd'hui en France en remplacement d'un C47 ou d'un B17, il n'est pas facile de trouver un aéronef qualifié pour larguer des petits colis, et encore moins en avion historique. Le Noratlas est donc ce qui s'en approche le plus. En plissant les yeux et à haute vitesse (oui oui, 270 km/h), le Noratlas peut se transformer en B-17 pour qui veut bien le voir. (Je vous l'admets, l'exercice n'est pas le plus facile).

Le déroulement de cette mission sera également inhabituel. Sur cette mission, pour des raisons logistiques, nous partirons de Marignane, réaliserons l'heure et quart de vol jusqu'à Brive, réaliserons les 2 largages, puis nous rentrerons, sans poser intermédiaire. C'est peu commun dans l'association de fonctionner ainsi, mais l'une de nos meilleures forces à l'association est bel et bien l'adaptation.

Le décollage est prévu à 13h50, et la mécanique bien huilée se met en marche, les mécanos contrôlent l'avion, les largueurs contrôlent les petits colis ainsi que leur zone de travail. Enfin les pilotes vérifient la MTO, NOTAMs et autres obligations avant de partir en vol en toute sécurité.

Décollage en 31 légèrement en retard, cap direct sur la première zone de saut située sur la Commune de **Saint-Julien-aux-Bois**. Pour cette première zone, nous n'avons pas d'horaire imposé. Nous y serons aux alentours de 15h06. Les deux zones de cette mission ont pour particularités d'être plus petites que celles que nous côtoyons habituellement, avec du public et leurs véhicules de part et d'autre de la zone. Nous avons briefé, et ferons le nécessaire pour mettre la charge sur la zone. Nous arrivons sur zone et découvrons le champ attribué pour le largage. La zone est vallonnée et forestière, difficile d'apercevoir la zone en éloignement. Le pilote aux commandes réalise plusieurs passages afin de reconnaître la zone. Puis au 3^{ème}, après avoir eu les informations de vent par le fumigène au sol, l'avion se présente sur axe pour larguer la première charge.

5-4-3-2-1... Top, vert, largage ! Charge dehors, une voile ouverte.

Le temps d'opérer un demi-tour, nous nous apercevons que le parachute est au nord de la zone. Le sol nous confirme que cette première charge finit à la lisière de la forêt, accrochée dans un arbre.

Nous nous présentons pour un second passage. Le pilote corrige l'axe, 5-4-3-2-1... Top, vert, largage ! Charge dehors, une voile ouverte.

Le second largage tombera parfaitement au milieu de la zone.

Le temps de remonter les SOA, l'avion réalise un dernier passage pour saluer les personnes présentes au sol, et nous prenons le cap sur la seconde zone à 5 minutes de vol.





Sur la seconde zone située à **Saint-Hilaire-Taurieux**, le schéma sera le même, reconnaissance puis largage. Un seul colis cette fois-ci, nous n'avons pas le droit à l'erreur. La particularité de cette seconde zone est la présence d'un terrain ULM dans le circuit de largage. Heureusement, un NOTAM a été émis, clouant au sol tous les appareils présents le temps de réaliser nos largages.

Nous larguerons la troisième et unique charge de cette seconde zone, parfaitement au milieu de celle-ci. Nous recevons les félicitations du sol. Le temps saluer les personnes au sol, nous reprenons de l'altitude et cap sur Marseille Provence.

Au retour, l'avion fera quelques caprices aux yeux des mécanos. Nous réalisons que nous aurons du travail samedi prochain, mais qu'importe, la Grise a une fois de plus effectué son travail, à nous de faire le nôtre pour la bichonner.

2h35 après avoir quitté les roues du sol, l'avion retrouve son nid, avec un équipage une fois de plus fier de la tâche accomplie.

Maxence SHNEEBERGER



parachutage de container réussi, comme en 1944, par un Nord-Atlas.

Photo LA MONTAGNE 15-07-24



Le Nord-Atlas a effectué deux survols du plateau des Chansèves avant de larguer son container. Photo LA MONTAGNE 15-07-24

Saluons le remarquable travail de mémoire de l'association SINTRI MEMORI – 19200 Saint-Julien-aux-Bois.



Mission n° 9 : Du 25 au 29 juillet 2024

HOHN (Allemagne)

20 ans déjà !



L'histoire du Noratlas de Provence est vraiment exceptionnelle : outre le fait de mettre en œuvre le dernier Nord 2501 volant au monde, notre association a comme caractéristique certainement unique d'avoir été jumelée avec un authentique escadron de transport allemand, le Lufttransport Geschwader 63 (ou LTG63) sous l'égide de la municipalité de HOHN, au Nord de Hambourg, où cet escadron était basé. Si cet escadron a été dissous par la Luftwaffe le 31 décembre 2021, reste néanmoins le plus important : des liens sincères et affectueux entre les hommes qui ont bâti et fait perdurer cette magnifique histoire depuis un jour de septembre 2003. Depuis cette date, nos retrouvailles furent multiples et joyeuses, que ce soit à Hohn, Marignane, ou autres lieux.

Les vingt ans de ce jumelage devaient donc être célébrés comme il se doit, et c'est ainsi que, répondant à une généreuse invitation de nos amis allemands, une délégation française de 14 personnes se rendit à Hohn, 8 d'entre-eux à bord du Noratlas, et 6 autres par la ligne commerciale Marseille-Hambourg avec escale à Amsterdam.



Jeudi 25 juillet :

L'équipage du Noratlas a rendez-vous à 6h30 à l'aéroport de Marignane pour récupérer les badges obligatoires pour pénétrer en zone réservée et aller à l'avion. Puis passage du poste inspection filtrage, où toutes les bouteilles de liquide seront passées à la machine spéciale pour liquide, même le champagne !

Notre itinéraire sera dicté par les escales de ravitaillement en essence : tout d'abord sur BA 701 de Salon-de-Provence, puis à Dole Tavaux, rebaptisé Dole Jura pour un complément de pleins. Surtout ne pas traîner car nous devons nous poser à Hohn avant 17:00 locales, heure de fermeture de la plateforme.



Dès l'arrivée à Hohn-ETNH, notre avion fut pris en charge par les militaires et immédiatement tracté dans le hangar de maintenance où prenaient jadis place trois Transaux du LTG 63. Nous retrouvons sur le tarmac la 2^e équipe de français venus de Marignane par la ligne commerciale et arrivés en Airbus bien plus tôt que le Noratlas.

Bien sur nos amis allemands avaient fait, comme à chaque fois, les choses en grand. A peine la Grise à l'abri, les tables étaient déjà dressées avec les petits fours et le Sekt, vin allemand champagnisé.

Une deuxième cérémonie de bienvenue eut lieu cette fois au côté du « Trall » 51+06, qui trône fièrement à l'entrée de la ville de Hohn. Un barbecue attendait tout le monde avant les transferts pour nos différents hôtels. Longue mais magnifique journée.

Vendredi 26 juillet :

La journée commence sur la base de Hohn, en vue de faire profiter nos membres locaux d'un vol à bord du 105. La météo pluvieuse nous oblige à écourter le vol prévu, mais la prestation est effectuée dans le respect des minimas de sécurité. S'ensuivent des retrouvailles du « Nora » par les anciens du LTG 63, ainsi que la visite du Maire de Hohn. La Grise fut aussi mise à l'honneur dans la presse du samedi dans deux journaux locaux. L'issue de ce vol local fut aussi l'occasion de petites cérémonies avec la remise de son macaron de mec'nav à Frédéric L, suivie de la remise

de la médaille nationale de l'aéronautique à notre ami Daniel L., notre chef « mécano. L'après-midi, nous flânon sur les quais touristiques du joli port de Eckernförde.



Samedi 27 juillet

Journée consacrée aux « cérémonies » officielles du Jumelage de nos trois entités : « Le Noratlas de Provence, la Ville de Hohn et le Cercle des Amis du LTG63. Après force discours et échanges de cadeaux, un pantagruélique (comment dit-on en allemand ?) buffet occupe une bonne partie de l'après-midi sous les ailes du Transall 51+6 du musée du LTG63. Quelle hospitalité inoubliable !

Au passage notre ami Torsten S., ancien pilote de Transall du LTG63 fut accepté par un CA exceptionnel comme nouveau membre de notre association .

Le dimanche 28 fut l'occasion de visiter la ville de Schleswig ancienne capitale du duché, au bord du fjord Schlei et son fameux quartier des pêcheurs Holm qui date de l'an mille. Passage par la cathédrale impressionnante par son architecture et sa flèche de 112 m. L'après-midi fut consacré à la visite du site archéologique de Haithabu/Hedeby qui date du VIII^e siècle, et qui présente un musée avec une épave de Drakkar retrouvée sur les lieux, ainsi que la reconstitution d'un village viking.



Après cette semaine bien remplie et faite de beaucoup de joie et de plaisir pour tous, les anciens, comme moi, à l'origine de ce jumelage avec Marco D. et les nouveaux, sans oublier ceux qui ont fait vivre ce jumelage et cette amitié, j'ai nommé, bien sûr, Ludwig P., Bernd M. et tous les autres qui voudront bien me pardonner de passer leur nom (une mention spéciale pour Uwe, magicien du barbecue !). De notre côté, que ce soit l'équipage ou ceux qui nous ont rejoints par la ligne, personne n'oubliera cette exceptionnelle hospitalité de nos amis. N'oublions pas de remercier Cécile L. qui gère toute la logistique d'une main de maîtresse !

Lundi 29 juillet : Décollage et retour nominal sur Marignane via Dole et Salon pour les ravitaillements de notre bonne vieille Grise qui elle aussi avait soif et besoin de se désaltérer à sa 100 LL préférée.

Joël-Pol STEFF



Les protagonistes du Jumelage, ceux de 2003 et ceux de 2025. Un même avion, une même amitié !



Mission n° 10 : 13 AOUT 2024

**Para AIRBORNE-CENTER
80 ANS DU DEBARQUEMENT EN PROVENCE**



Pour diverses raisons, le Noratlas n'a pas eu l'occasion ces dernières années, de procéder au traditionnel largage sur la DZ de la Combe au Muy, à l'occasion de la célébration du débarquement sur les plages de Provence, le 15 août 1944. Cette gigantesque opération, baptisée "Opération Dragoon" vit le débarquement de 50 000 combattants dont pas moins de 9 000 hommes britanniques et américains (dont ceux du 509th Parachute Infantry Battalion) qui furent parachutés dans la zone du Muy, largués par près de 400 avions.

Depuis plusieurs années, chaque fois que cela est possible, le Noratlas n° 105 répond présent à l'appel de l'association Airborne Center, association spécialisée dans les largages commémoratifs sous voiles hémisphériques. En cette année du 80^e anniversaire du débarquement, cette mission était très attendue par tous.



Le Noratlas décolle donc de Marignane à 7h45, avec à son bord huit hommes heureux : pilotes, mécaniciens, largueurs et aides-largueurs. Après un court vol, voilà la Base Aéronavale (BAN) de CUERS-Pierrefeu.

Le temps de vider notre soute du lot de dépannage, et c'est parti pour le Muy, DZ La Combe toute proche.

La Zone n'est pas très appréciée par nos pilotes car elle n'est pas rectiligne, mais présente une courbure en son milieu, lui donnant une forme de haricot. Cette conformation augmente le risque de faire atterrir nos parachutistes dans les arbres jouxtant la zone en cas de vent latéral. Pour compléter le tableau, un ruisseau coupe la zone en deux, et un petit plan d'eau la joute, rendant obligatoire la présence d'une embarcation "au cas où...". Même pour des équipages très expérimentés comme ceux du Noratlas, l'opération requiert une attention toute particulière.



Le parachutage se décomposera en 6 passages à la fin desquels nous aurons largués 24 parachutistes, dont 5 paras américains, particulièrement émus :

Après un premier passage recco) à 300 m et un 2^e passage pour largage du TID (Témoin Inerte de Dérive ou SIKI), nous effectuons 3 passages successifs pour larguer nos parachutistes (5, puis 10, puis 9 voiles).

Le 6^e passage consiste au largage de la gaine contenant les SOA (Sangles à Ouverture Automatique) avec ouverture d'un parachute TR800 de couleur Blanche.

Il va sans dire que le spectacle est très apprécié par la foule venue profiter du spectacle, et rendre hommage aux héros de 1944. Même si notre avion est légèrement postérieur au débarquement, nos moteurs Bristol de 2000 CV sont bien contemporains et contribuent à recréer une certaine tension.

Dans la foulée, retour sur Cuers, avec notre avion subitement vide alors que quelques minutes auparavant, tous les sièges de toile étaient occupés : drôle de sensation.

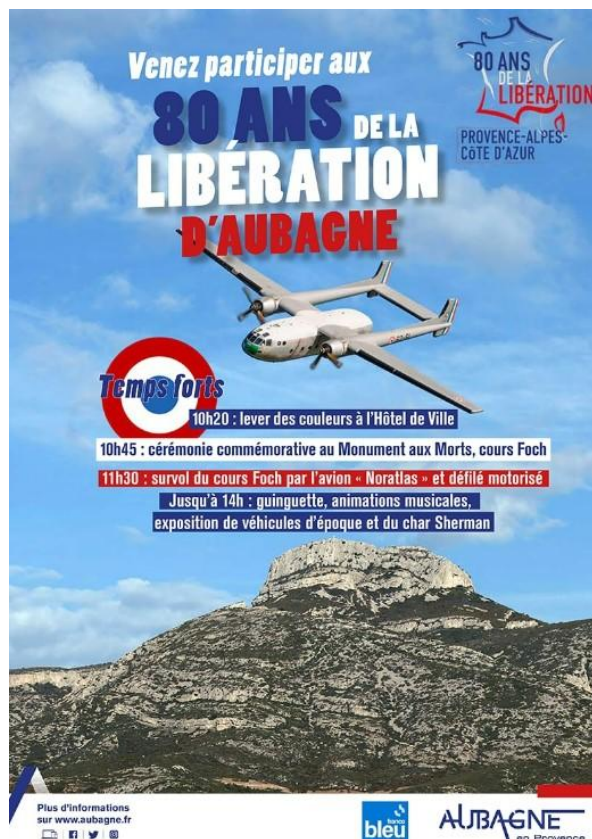
Deuxième escale sur la BAN pour charger le lot de soute et retour à notre base de Marignane vers 12h45.

Qu'on ne s'y trompe pas, qu'elle dure une demi-journée ou plusieurs jours, la dose d'attention et d'adrénaline est toujours présente et nous respirons quand tout s'est bien passé.

Ne soyons pas modestes : encore une mission réussie !



Xavier CAMBON



Mission n° 11 : 23 AOÛT 2024

AUBAGNE

80^e ANNIVERSAIRE DE LA LIBÉRATION

1/La Cérémonie vue du sol..... par Marie-Hélène Journet

éconnu du grand public, le débarquement de Provence a contribué à précipiter la chute du Troisième Reich.

Un front est ouvert pour libérer la Provence, à peine plus de deux mois après le débarquement du 6 juin 1944 en Normandie.

Ses objectifs : surprendre et fixer les troupes ennemies, disposer de ports en eau profonde et soulager le front normand. Ce sont 400 000 soldats qui débarqueront des 2 200 bateaux mobilisés, dont 256 000 Français dirigés par le Général de Lattre de Tassigny.

Aubagne fête donc cette année le 80e anniversaire de sa Libération après 50 mois d'occupation, avec un devoir de mémoire.

Après la cérémonie officielle devant le monument aux morts avec un rappel de l'action des troupes et de la résistance, suivi de la dépose des gerbes, le défilé s'organise.

Les Aubagnais et touristes étaient nombreux, ce 21 août, à assister aux festivités, voir de près les véhicules et un certain avion.

Il faut dire que l'affiche diffusée par la ville met le Noratlas en valeur, on peut même dire en vedette. Aussi l'attention se partage entre le sol et le ciel.

Le défilé militaire attend sagement son passage avant de s'ébranler. Soudain les exclamations fussent « le voilà ! » et les doigts se pointent vers le ciel. Le 105 arrive pile dans l'alignement de la rue, remonte la colonne de véhicules militaires et civils avant de s'éloigner vers l'ouest pour faire demi-tour et faire un deuxième passage à basse altitude. Le bruit de ses moteurs domine même celui du Sherman et de la fanfare.

Tout le monde a ensuite le sourire lors du démarrage des voiture et char qui feront deux tours de place. La cérémonie se terminera par un apéritif offert par la ville dans l'ambiance musicale d'époque.



2/ Vue du Cockpitpar Jeff Olivari)

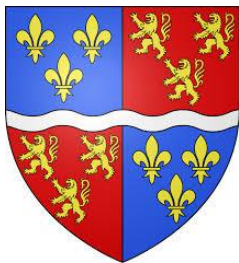
Au sol la cérémonie officielle se met en place. Discours, défilé, véhicules d'époque, tout doit être prêt pour 11h30. Quelques nautiques plus à l'ouest, Marignane, aux OPS du 105 nous mettons la touche finale à la mission qui nous est confiée : Donner le Top départ du défilé en passant verticale le cours Foch. La préfecture nous a accordé l'autorisation de survol à 500 ft sol. Il est prévu un premier passage sud-nord puis un deuxième 6 minutes plus tard en sens inverse qui donnera le signal de départ. Le cours Foch et les axes ont été repérés sur la cartographie satellite puis insérés dans le GPS, ainsi que des repères sol. Reste à identifier tout ça depuis le ciel. Plan de vol déposé par le trajet côtier, avec un circuit d'attente sur le point WT (Juste au niveau du Bec de l'Aigle à La Ciotat). Pour caler au mieux l'heure de décollage nous avons convenu de communiquer par WhatsApp avec Arnaud, qui au cœur de l'organisation nous informera de tout recalage.

Nous décollons à l'heure prévue, en gardant une marge sur l'arrivée à WT. Le SIV Marseille est au courant et nous montons vers 3500 ft pour éviter le Parc des Calanques. Nous arrivons sur WT un peu en avance et Arnaud nous informe d'un retard de quelques minutes. Un premier passage en altitude nous permet de repérer les points imaginés sur la carte satellite. Pas si facile à identifier. À 500 ft ça risque de nous sauter à la figure. Finalement nous décidons aussi d'un repère sur les collines au nord dans le prolongement de l'axe, puis rejoignons notre circuit d'attente. Pendant que je m'emploie à faire de jolies rondelles, comme à Londres mais sans PA , Eric surveille les moteurs et Axel calcule au plus juste l'heure à laquelle il faudra quitter WT.

Arnaud confirme le timing et c'est parti ... Surveillance de la radio sonde, alignement sur l'axe, Axel à la manœuvre et le Cours Foch défile en un clin d'œil juste sous nos ailes. Ouverture vers l'est en direction de Roquevaire pour 3 minutes. Il y a des lignes à haute tension pas sympathiques mais on voit bien les gros pylônes gris, qu'on préférerait peints en rouge et blanc !

1/2 tour et passage en sens inverse pile à 6 minutes. Éric offre une régulation hélices aux spectateurs puis nous reprenons la montée et le retour vers Marignane. Malgré un Mistral marqué, confirmé au sol, nous n'avons pas eu de turbulences gênantes à basse altitude. De retour à Marignane, Arnaud nous confirme la précision des axes et des horaires, ainsi que la joie du public.





Mission n° 12 du 23 au 25 août 2024

ALBERT- MEAULTE

100 ans de l'aéroport HENRY FARMAN

La Somme c'est très au Nord ! Très loin des Cigales et du romarin, une contrée peu connue autour de l'étang de Berre. En préparant la mission je prends néanmoins conscience de plein de choses. Albert Bray, Méaulte, c'est AIRBUS ! Fabrication des fuselages, ballet des Bélougas, et c'est aussi Henry Potez - ingénieur ami de Marcel Dassault à Sup'Aéro - qui a créé l'usine de Méaulte en 1924 et donné son nom à l'Aéroport. Et le Nord, c'est aussi Nord Aviation, ancêtre d'AIRBUS. Donc en quelque sorte cette mission est un retour aux sources pour notre Noratlas.

Ça commence le 23 Août. Grosse journée avec au programme une escale carburant à Salon, la longue navigation vers Albert (2h30) puis deux démonstrations en vol à 15h et à 19h . Les planètes sont bien alignées ... Sauf la météo ! Une perturbation résidu de tempête tropicale arrive par la Bretagne et risque potentiellement de déborder un peu plus à l'est. Pas de problème de carburant, mais nous différons un peu le départ afin d'arriver dans le créneau le plus favorable. Comme prévu tout va bien jusqu'à Auxerre où il va falloir passer sous la couche jusqu'à destination. Les visibilité sont très correctes, mais approchant Albert on trouve les éoliennes un peu hautes et les nuages un peu bas. Nous nous y attendions mais n'avons pas eu besoin de descendre à notre plancher de sécurité. Finalement nous arrivons en vent arrière en même temps qu'un grain en avance sur l'horaire, mais qui a la délicatesse d'épargner la piste.



Ensuite tout s'accélère car il faut à la fois se présenter à l'accueil équipage, aller négocier un casse-croûte à la cantine Airbus où nous arrivons 1/2 heure après la fermeture, puis voir le DV et se mettre d'accord avec le Flamant 311 pour le passage à 2 avions. Tout ça avec une prévision météo vraiment défavorable. Finalement, nous réussissons à partir en vol : Flamant leader, entraînement à 2 avions puis Démo solo à l'issue. Ouf ! Nous avons maintenant nos 3 entraînements réglementaires et sommes validés pour le vol du soir. Briefing général Pilotes à 16h. La météo ne s'est pas améliorée. Il pleut fort ! Les reports se succèdent ... Et notre vol « crépusculaire » est finalement annulé, comme beaucoup d'autres. La journée se poursuit tout de même, humide, ventée, mais dans la bonne humeur des locaux qui semblent habitués à ces conditions. Un feu d'Artifice arrive même à percer les nuages tenaces .

Il est 22 heures passées. La journée a été longue et n'est pas finie : Encore 45 minutes de bus pour rejoindre Amiens ... Où on ne se fait pas prier pour s'endormir

Samedi 24 août

Un coup d'œil à la météo. Ça ressemble à la veille, en peut-être un peu mieux pour les nuages, mais avec fort vent de travers prévu. Tout ça est confirmé par le Directeur des Vols et il faudra s'attendre à quelques aménagements.



Briefing commun avec le Pilote du Flamant. Quelques ajustements par rapport à la veille : Il décolle, fait sa démo et se met en attente pour nous attendre. On fait notre démo puis le rassemblons à l'issue pour le passage à 2 avions. Calage des mises en route pour respecter les temps de chauffe et être prêts pour s'insérer à l'heure dans la séquence. D'autant plus important qu'il n'y a pas de taxiway à Albert. Le vol se passe super bien ... les vertus de l'entraînement !

À l'issue, grosse décompression tout de même. La journée se poursuit en visites réciproques de nos avions. Nous faisons connaissance avec le directeur de l'aéroport et celui de l'usine AIRBUS, deux de nos mécènes du jour. Rencontre aussi avec Marc Betrancourt, créateur du « Musée de l'Épopée et de l'Industrie Aéronautique », qui détient quelques 5 Noratlas dans son parc, ainsi qu'une foule d'autres merveilles ! Rencontre fructueuse ! Nos fins limiers en reviennent avec 3 rampes d'allumage, une roue de train principal et un carburateur.

En fin de journée quelques machines profitent d'une météo plus favorable que prévue pour rejoindre leurs bases. Pour nous ce sera une soirée buffet sous la grande tente VIP désormais accessible, puis un transfert vers un nouvel hôtel, tout proche à Albert.



Dimanche 25 août

Il est temps de rentrer. Il fait un grand ciel bleu dans le nord, et des orages qui ont traversé la France dans la nuit ne restent que quelques sommets accrochés sur les Alpes et le Massif Central. Au milieu le voie est libre. Alignement après le décollage des 3 Rafales Marine qui nous gratifient d'un passage dans l'axe avant de rentrer sur Landivisiau. Maintenant cap vers le sud. Un petit écart de route pour saluer les gendarmes de Pouilly-en-Auxois, puis ensuite un bon flux de nord qui nous propulse vers la base. Ventoux à gauche, dentelles de Montmirail dans l'axe, des centrales nucléaires à droite, on donne raison au GPS. Vent arrière main droite pour la 31L ... du classique !

Mission terminée, un peu plus de 5 heures de vol, dont 2 démo de 10 minutes.

Jeff OLIVARI

Le plateau : très fourni avec entre autres : les Alphajet de la Patrouille de France, les Rafale Marine de la 17F de Landivisiau, accompagnés du Grumman E-2 « Hawkeye », l'Airbus A-400M « Atlas » Tactical Display, le Noratlas N2501, le Dassault MD311 « Flamant », les Fouga Magister de la Patrouille Tranchant, les warbirds Spitfire et North Américan T6, des patrouilles acrobatiques, des dizaines d'aéronefs, planeurs, hélicoptères. N'oublions pas le Rafale et Alphajet radio-commandés, plus vrais que nature avec leurs micro-tuyères. En démonstration statique, impossible de manquer l'énorme Airbus Béluga XL, hôte habituel de cette plateforme où sont produits les sections de fuselage avant des liners de la famille Airbus.

Lien Airbus : <https://www.airbus.com/fr/airbus-atlantic>

Lien vers le Musée de l'Industrie et de l'Épopée Aéronautique : <https://www.musee-eia.com/>

Bleu Ciel Organisation : <https://www.helloasso.com/associations/bleu-ciel-organisation>



Mission n° 13 du 28 au 30 août 2024

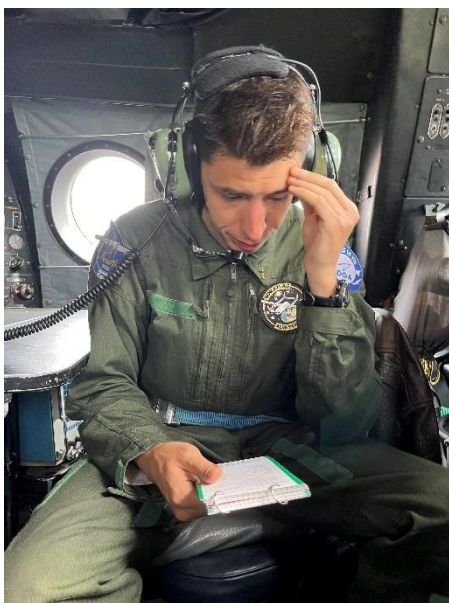
Toulouse-Franczal

Etat-Major de la 11^e Brigade Parachutiste



En cette belle journée du mercredi 28 Aout 2024, l'équipe du Noratlas de Provence s'est retrouvée à Marignane pour préparer la mission visant à célébrer l'arrivée des nouveaux arrivants à l'Etat-Major de la 11e Brigade Parachutiste, localisée à Toulouse.

Cette mission avait pour pivot l'aéroport de Toulouse-Franczal, et plus précisément le Quartier EDME à Cugnaux, siège du 1^{er} Régiment du Train Parachutiste (rattaché à la 11^e BP).. Les largages paras devant se dérouler sur la zone de Pesquié, contigüe à l'aéroport de Castres-azamet. Cette zone est entièrement dédiée aux opérations des parachutistes de l'Armée de Terre. Plusieurs navettes sont donc à prévoir matin et soir entre ces deux pôles. Le programme prévoyait 4 rotations OA et 2 OR pour la journée du jeudi 29, et 2 OA et 1 OR le vendredi 30 matin. Un très beau programme en perspective pour cette mission !



Concentration maximum pour Laurent, futur mec'nav !

Pour l'équipage du Noratlas, cette mission avait aussi pour but de réaliser une formation pour notre pilote Pierre au niveau des largages de parachutistes, un entraînement pour les démos en meeting pour Axel et le début de la formation en vol pour le nouvel élève mec nav, Laurent sous la supervision de Daniel L.

Le départ se fait sous une petite pression pour Laurent, jeune élève mec nav. , doit apprendre à tout gérer dans ce nouveau rôle primordial (calcul de la masse, du centrage, vérification du bon fonctionnement des systèmes de l'avion, etc...).

Malgré cela, le premier vol de notre « élève » mec nav s'est très bien passé grâce aux très bons conseils de Daniel et de Axel tout du long de ce vol.

A peine posés à Toulouse-Franczal-LFBE, nous sommes accueillis par nos amis paras. La zone cargo est ensuite confiée à Xavier et Daniel C. car les largueurs militaires qui seront à la manœuvre durant les deux prochains jours doivent être informés des particularités des équipements du Noratlas, notamment pour la remontée du para accroché (avec la pose de l'indispensable «IT107 » et la manœuvre du « Tirfor ».

Après que la formation soit terminée et qu'un dernier briefing (appelé « RAT » pour « Réunion Air-Terre ») soit tenu pour préparer tous les détails des largages prévus, il nous reste à rejoindre « Le Patio Occitan », hôtel tout proche dont nous apprécions toujours les prestations.

Jeudi 29 Août

Départ de l'hôtel à 07h30 afin d'effectuer un décollage pour Castres à 08h45.

Malgré 1 heure disponible avant le démarrage des moteurs, le temps semble passer tellement vite pour l'élève mec nav pour effectuer toutes les vérifications (quantité de carburant restante, inspection de l'avion, etc...).

Après une petite vingtaine de minutes de vol, nous arrivons à Castres et nous coupons les moteurs. Suivi de cette coupure, le déchargement de l'avion et la mise en configuration de celui-ci s'effectuent au pas de charge afin de repartir le plus rapidement possible.

Après un second démarrage des moteurs, un problème survient sur l'indication de la position du volet du radiateur d'huile sur le moteur droit et il est décidé de couper les moteurs afin de résoudre cette panne avant le début des rotations. Malgré l'essai du volet radia présent dans le lot de bord et le changement de fusible, le problème est toujours présent et Daniel suppose que le souci vienne de l'indicateur lui-même. Cependant, nous n'embarquons pas d'indicateur dans le lot de bord... Après concertation, il a été décidé d'effectuer la mission malgré cette panne. Le mec nav doit faire en sorte de déplacer les deux volets radia en même temps afin de savoir la position effective du volet radia droit tout en surveillant la température de l'huile bien évidemment.





Fermeture du capot zone 3 gauche du moteur droit, troisième démarrage des moteurs, nous partons pour effectuer la première rotation consacrée pour des OA. Cette première rotation s'effectue correctement mais le vent commence à s'intensifier et change constamment de direction ce qui n'aide pas du tout les pilotes et le responsable de la zone de sauts pour effectuer la bonne approche et déterminer le bon moment pour déclencher les sauts. La troisième rotation combinée d'OA et d'OR a été interrompue à cause du vent qui devenait beaucoup trop important (la limite de sécurité pour les OA est fixée à 7 m/s, soit 14 nœuds).

Après cette première matinée couverte de quelques rebondissements, l'équipage déjeune avec quelques sandwiches et se repose un peu dans la soute le temps que le vent se calme pour effectuer les rotations prévues l'après-midi.

Dès que le vent fut tombé, le militaire responsable des opérations est venu tirer du sommeil les membres d'équipages endormis.

Malgré tout, les sauts de cet après-midi furent encore perturbés par un vent capricieux, à tel point que la troisième rotation combinée dut être interrompue en vent arrière de la zone de saut car un parachutiste de la seconde rotation avait eu une blessure assez

grave, occasionnant le blocage de la DZ le temps que celle-ci soit dégagée et que du personnel médical soit de nouveau disponible.

Après quelques minutes d'attente sur le tarmac, la zone était nouveau claire et la troisième rotation pouvait se remettre en place. Celle-ci s'est très bien passée et ce fut un réel plaisir de prendre de l'altitude pour avoir de l'air frais !

Vendredi 30 Août

Dernière journée de la mission. Le maître mot de cette journée était « carburant » car la quantité de carburant devenait un peu critique pour effectuer les dernières rotations

Malgré un orage durant la nuit, il va faire encore très chaud pour cette dernière journée.

Cette dernière matinée sera également composée de 2 OA et un mix OA-OR. Toutes les rotations se sont effectuées sans problème cette fois-ci car le vent était avec nous pour ces dernières rotations. A la fin de la dernière, nous avons eu le droit à deux magnifiques démos meeting effectuées par Axel en tant qu'entraînement.

Pour clôturer cette journée, l'avion a été déplacé vers la pompe à carburant de Castres, puis le plein a été effectué à tour de rôle afin que tout le monde puisse déjeuner. Après avoir effectué le recul de l'avion grâce à l'aide de la reverse et une procédure très précise à suivre, notre monture nous a ramenés à Marignane sans aucun encombre.

Une très belle mais très mouvementée mission para !



Laurent DETAVERNIER

UN CADEAU AVANT NOËL :

Sachant que les voilures de nos petits colis vieillissaient, les services techniques de la Brigade nous offrirent un beau cadeau sous la forme de cette caisse à l'intérieur de laquelle ils avaient mis de quoi équiper 3 TR 800 avec des voilures de charge BLEU, BLANCHE et ROUGE et refaire le conditionnement des colis (matériau amortisseur, cordage de brêlage, ruban adhésif de couleur). De quoi élargir la palette de nos prestations de largages.





Mission n° 14 du 5 au 7 septembre 2024
MONTCEAU-LES MINES
CONGRÈS DE L'UNP –
11^e BP/AIRBORNE CENTER



Cette mission s'inscrivait dans le cadre des commémorations du 80^{ème} anniversaire de la libération de Montceau-les-Mines. Elle s'est déroulée sur trois jours en Saône-et-Loire, en Bourgogne.

Au programme, des largages en ouverture automatique (OA) et en ouverture retardée (OR) au profit de la 11^{ème} Brigade Parachutiste (BP) et de AIRBORNE CENTER.

La 11^{ème} Brigade Parachutistes regroupe 8 régiments, il s'agit d'une brigade interarmes des forces terrestres qui a pour vocation la projection d'unités dans l'urgence, notamment par voie aérienne.

Quant à AIRBORNE CENTER, c'est une association civile parachutiste qui regroupe des passionnés de l'histoire du parachutisme militaire.

Le contexte historique :

Pendant l'occupation allemande, la ville de Montceau-les-Mines devient un centre très actif de résistance, où se pratiquent le renseignement et le sabotage. Elle est aussi qualifiée comme étant la capitale résistante de la région. En 1944, des parachutistes du 3^e RCP et du 3^e SAS (Special Air Service) sont parachutés et libèrent la ville.

Jeudi 05 septembre :

Pour cette nouvelle mission, nous avons rendez-vous à l'aéroport de Saint-Yan, situé non loin de Montceau-les-Mines (LFRV) en Saône-et-Loire, à 16h30. Une Réunion-Air-Terre (RAT) était prévue à cette heure pour coordonner et planifier les parachutages du lendemain.

Après une pause déjeuner pour l'équipage, les Hercules 759 ont été mis en route à 14h20.

Tout se déroulait comme prévu après la mise en route jusqu'à que quelques secondes avant le roulage des claquements forts se sont fait entendre au niveau du moteur droit. Les largueurs et le mécanicien navigant (mecnav) ont immédiatement réagi.

Magneto ! Le mecnav est descendu de l'avion pour y jeter un coup d'œil : Conclusion, le problème venait bien du moteur droit avec une suspicion de défaillance d'une magnéto. L'équipage a décidé d'arrêter les moteurs et de retarder le décollage : on ne prend aucun risque !

Les mécaniciens ont démonté la magnéto 2 pour vérifier l'origine du problème : → Max notre mecnav avait vu juste : Son rupteur était cassé d'où les claquements entendus lors du passage sur la magnéto concernée.

Après avoir réparé la panne mécanique et refermé les capots moteurs, une mise en route s'est imposée pour un contrôle : bilan l'Hercules 759 droit fonctionnait parfaitement !



Le décollage a donc finalement eu lieu à 16h40 sur la piste 31 gauche de Marignane (LFML).

Nous sommes comme à notre habitude très bien accueillis par le personnel de l'aéroport ainsi que par l'UNP et quelques militaires de la 11 BP.

La soirée « first class », le repas étant assuré par un traiteur, et nous avons eu la chance de déguster une excellente côte de bœuf dans un hangar aménagé de l'aéroport, tout ça dans la bonne humeur !

Vendredi 06 septembre :

Un réveil matinal s'impose à l'équipage de la Grise, avec un départ de l'hôtel à 7h30. Excellente nuit réparatrice pour tout le monde, tout est « nominal »..

La première rotation initialement prévue à 9h, nous arrivons sur l'aéroport de Saint-Yan peu avant 8h. Comme à notre habitude, nous préparons l'avion, en l'équipant des sangles à ouverture automatiques (SOA) et en faisant un point météo.

Cette première rotation est au profit de la 11^{ème} BP en OA, et un de marqueur sol est directement sur la zone de saut (Saint-Forgeuil), située à une cinquantaine de km (32 Nm) de l'aéroport.

Malheureusement, celui-ci est retardé en raison d'une couche nuageuse trop basse.

Les 22 parachutistes embarquent dans l'avion malgré les faux départ. Finalement les pilotes et le mecnav mettent en route l'avion à 10h et le décollage à lieu à 10h20.

Après 15 minutes de vol, on se retrouve sur zone, où l'on effectue plusieurs passages. La météo, assez changeante, fait réapparaître la couche nuageuse au-dessus de la zone de largage... Contre tout espoir, nous sommes contraints de nous reposer sans larguer les parachutistes.

Les parachutistes débarquent et 1h30 plus tard, la météo s'améliore laissant espoir aux futurs sautant de sauter de la Grise. Il s'agit maintenant des membres de Airborne Center équipés des parachutes hémisphériques de l'époque.

Cette fois-ci c'est la bonne ! L'avion chargé des paras décolle à 12h35. Sur zone le plafond est dégagé, ce qui nous permet de faire un premier passage, puis de larguer une flamme ([Ruban qui permet de calculer la dérive en fonction de la déviation du vent](#)). Les 15 parachutistes OA sont largués lors du second passage. À la suite de ça, la Grise prend un peu de hauteur et monte à 3000 ft pour larguer en OR un des membres de l'association !

Après l'atterrissage, nous avons droit à 45 mn de pause pour nous restaurer.

Contrairement à la matinée, où les conditions n'étaient pas réunies pour effectuer l'ensemble des largages, nous avons eu un peu plus de chance l'après-midi, où nous avons effectué la dernière mise en route de la journée à 16h20. Cette fois ci, l'objectif de la rotation est de larguer 3 chutops en OR au-dessus de la ville de Montceau-les-Mines, dans le cadre d'une commémoration. Jusqu'à la dernière minute nous n'étions pas encore certains de pouvoir larguer car il y avait des rafales de vents trop importantes.

Mais tout s'est déroulé comme prévu, et nous avons effectué le largage à 16h40. Un à un, les trois chuteurs se sont posés en douceur et à proximité de l'Embarcadère devant le public présent pour la commémoration !

Les vols de la journée étant terminés, nous avons été invités à un repas organisé par l'UNP à Montceau-les-Mines pour nous remercier de notre présence. Comme toujours, formidable accueil des anciens paras à notre égard.

Samedi 07 septembre :

Décollage prévu aux alentours de 9h. Le Noratlas a pu s'aligner sur la piste 33R de Saint-Yan et décoller à 9h20. Sur le retour nous avons effectué un passage au-dessus de l'aérodrome de Montélimar à l'occasion de la fête aéronautique.

Après 1h35 de vol, nous nous sommes posés à l'aéroport de Marseille de Provence (LFML) vers 11h où nous avons été accueillis par d'autres membres de l'association !

Eliott BILGER





Mission n° 15 du 17 au 19 septembre 2024
PERPIGNAN – SAINT LAURENT de la SALANQUE
Para Etat-Major de la Défense

Une nouvelle fois nous prenons l'air avec un oiseau magique « La Grise », toujours prête à nous faire vibrer au son de ses 4000 CV et toujours au Top, sans compter avec un équipage également au Top pour la mener à bien en ce début d'automne 2024 en territoire Perpignanais !

Après un survol de la bande côtière, notre fidèle 105 se posa sur la piste 15-33 de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes-Méditerranée (LFMP). Avec délicatesse, un Hercules C130 nous laisse la place ! C'est sur cette plateforme qu'allaient se dérouler tous les embarquements de parachutistes, les sauts devant avoir lieu sur la Zone de Mise à Terre (DZ) de Saint-Laurent de la Salanque, en bordure de l'étang de Salses-Leucate.



Quelle belle région, et en plus le beau temps est avec nous, même si la fraîcheur vivifiante qui nous accompagne chaque matin aux aurores pour bichonner et mettre au point notre belle machine. Une heure de préparatifs et de vérification avant de la mettre à rude épreuve et d'assumer cette mission si désirée et attendue. Les parachutistes nous attendent de « Pied Ferme » et avec l'impatience de faire un saut d'un avion exceptionnel.

Les sauts se déroulèrent sur deux journées, totalisant l'ouverture de 143 voiles (65 OA et 78 OR) en 6 rotations.

Sachez que nous avons été reçus avec beaucoup d'enthousiasme, de courtoisie et de respect. Ces 3 belles journées passées avec ces hommes d'exception furent un régal. Allez bon vent, bon vol et vivement la prochaine mission.

VIVE LE NORATLAS DE PROVENCE !!

Richard LIGONNIERE



Pour cette mission, pas d'accueil dans un hôtel standardisé, mais les militaires eurent l'élégance de nous faire connaître le Domaine du Parc Ducup, près de Perpignan. Ce domaine, fondé il y a plus de 250 ans par Pierre-François Ducup de Saint-Paul appartient à la même famille jusqu'en 1937. Depuis cette date, le château (construit en 1890) et les 5,5 hectares qui l'entourent sont gérés par le Diocèse de Perpignan et reçoit les bureaux de l'Evêché. La « Maison Diocésaine » permet d'accueillir jusqu'à 70 personnes dans ce cadre privilégié.



**Dimanche 1er et dimanche 15
septembre**

LES JOURNEES DES ASSOCIATIONS



Dimanche 1er septembre 2024 : SAINT-VICTORET par Roland Bourgetel.

Un magnifique cadre de verdure tout près de la mairie a accueilli le forum des associations de la commune : un jardin ombragé de grands arbres et rafraîchi par la proximité de la Cadière, petite rivière qui traverse Saint-Victoret et Marignane avant de se jeter dans l'étang de Bolmon, au Sud-Est de l'étang de Berre.

Les stands des associations étaient disposés le long des allées. Un manège restait à la disposition des enfants. Comme chaque année, notre « Grise » suscita la curiosité des jeunes et les souvenirs des anciens. Cette rencontre avec le public nous permet d'informer les habitants sur ce bel oiseau qu'ils voient et entendent régulièrement dans le ciel et sur notre activité dans l'association. . Nous avons été rassurés sur ce point : le « bruit » caractéristique du Noratlas est sympathiquement reconnu et on se précipite pour ne pas le manquer.



Vers midi nous rassemblons notre attirail et nous disons « à l'an prochain » à nos voisins de stand. A signaler cette année la reconstitution du tableau de bord effectuée par Jean ESTEVE qui a recueilli beaucoup d'éloges.

Dimanche 15 septembre 2024 : AIX-EN-PROVENCE par Franck Journet

Cette année, l'organisation nous a placés sur le Cours Mirabeau, dans la zone intitulée « Sport et bien être », ce qui qualifie bien notre association par certains côtés !

Nouveauté 2024, notre stand se parait de 2 éléments originaux : une pale d'hélice sur son socle et le tableau de bord portatif créé par Jean ESTEVE. Ce qui suscita la curiosité des visiteurs. Pensez donc ! A 2 moteurs et une carlingue prés, c'était presque un avion entier sur le cours Mirabeau. Certes, il y avait semble-t-il un peu moins de monde que l'an passé à Aix mais les contacts furent comme d'habitude très amicaux. Nous avons même eu la visite d'Espagnols et d'un Ecossais qui avait remarqué des similitudes avec le « Packet » américain. A chaque fois les échanges sont l'occasion d'apprendre des anecdotes insolites, parfois drôles ou sérieuses, sur notre avion. Nombre



de paras ou d'anciens membres d'équipage narrent leurs aventures, on ressent de l'émotion dans leur voix quand ils disent « la Grise ». Tout cela dans l'ambiance « Salsa » entretenue par les occupants des stands voisins. Plus singulier, examinant les photos exposées et trouvant les ailes et la partie cargo bien trop courte selon ses dires , un « expert » en aéronautique a affirmé que notre 105 était autre chose qu'un Noratlas, ou alors une sorte de nouvelle version reconstruite en 2000 , bref un e-Noratlas ou un Noratlas 400M ! C'est bien connu, le Nord 2501 rétrécit au lavage ou alors est-ce l'effet de la nouvelle peinture ? Un mécanicien nous a raconté son travail sur Noratlas à Madagascar.

À souligner pour terminer que Madame la Maire d'Aix en Provence et son équipe nous ont fait l'honneur de leur visite en fin de journée. À l'année prochaine !



Mission n° 16 du 20 au 22 septembre 2024 CARCASSONNE - SALVAZA MEETING DES ETOILES ET DES AILES

Après quatre éditions très réussies sur l'aéroport de Toulouse-Francal, le meeting « Des Etoiles et des Ailes », 2^e plus grand meeting de France, se transporte pour la première fois sur l'aéroport de Carcassonne -Salvaza. Un sacré défi pour les organisateurs et pour cette plateforme qui n'avait pas reçu de meeting depuis plus de 40 ans. Présenter 50 avions devant des milliers de spectateurs (plus de 20 000 au total), dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité, en présentant le meilleur plateau possible, un sacré défi à relever !

Le Noratlas a l'honneur de participer à ce défi, ce qui constitue une reconnaissance de la représentativité de notre Grise, actuellement le plus gros avion de collection volant en France.

Un motif de fierté et de reconnaissance envers tous ceux qui rendent possible ce miracle qui dure depuis 30 ans !

Vendredi 20 septembre :

Rendez-vous est donné à l'équipage à l'aéroport de Marignane en début d'après-midi afin de préparer notre chère grise , tout juste rentrée d'une mission de parachutage sur Perpignan.

Nous décollons vers 16 H dans une tempête de ciel bleu , et profitons de ce vol pour admirer la Camargue et le littoral méditerranéen .

Posé mais pas cassé vers 17 h à Carcassonne (LFMK), après un rapide déchargement de la soute afin de mettre la machine en configuration pour son entraînement démonstration, sous un ciel nuageux, le 105 virevolte et effectue sa chorégraphie aérienne avec volupté sous les yeux des autres exposants et quelques badauds dont les oreilles savourent la rare musique de nos 2 moteurs Bristol. Ce son est en lui-même un monument historique ! La journée se termine en sympathisant avec les autres équipages du meeting.



Samedi 21 septembre :

Pour ce premier meeting à Carcassonne, nous voilà fin prêts à recevoir le public et partager notre passion pour notre bien belle machine.

Sous un ciel menaçant , l'engouement du public pour le 105 se fait ressentir , de nombreuses visites s'enchaînent et émerveillent petits et grands.

Le public est très varié, les connaisseurs se mêlent aux novices, les questions se succèdent, mais c'est un plaisir et une motivation pour nous. A l'inverse, de nombreux « anciens » nous font revivre leur vécu sur la machine qui avant d'être un objet de meeting, fut un outil au service de la Nation. Cela nous permet de réaliser que nous ne sommes que les dépositaires temporaires de ce témoin volant.

Faire monter les visiteurs dans l'avion, veiller à la sécurité de la machine et du public, vendre les « goodies » de notre petit stand, une journée de meeting nous demande une dépense d'énergie non négligeables. Un grand merci à Marco et son fils, deux membres locaux de notre association, pour l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée.

Après la démo dynamique et une journée bien remplie pour l'équipage , le meeting ferme ses portes....

C'est le moment où tous les participants se rejoignent pour partager leurs histoires d'aviation, un verre de l'amitié et surtout un excellent cassoulet concocté par les organisateurs, quel délice...



Dimanche 22 septembre :

C'est une deuxième journée similaire à la première , sous un ciel toujours couvert ...

Malheureusement, un peu moins de visites en raison de l'emplacement de notre stationnement sur le parking ENAC et la météo capricieuse.

Après avoir reçu environ 15 000 spectateurs par jour, un plateau aérien riche en warbirds et la présence de plusieurs patrouilles (dont la PAF) , on peut dire que la première édition du meeting « Des étoiles et des alies » sur l'aéroport de Carcassonne fut un succès qui sera sans doute récidivé.

Merci aux Organisateurs et aux bénévoles, rendez-vous est donné dans 2 ans.

Contrairement à nos habitudes, l'avion va rester sur Carcassonne dans l'attente d'un nouvel équipage venu de Marignane en mini bus, pour des missions de parachutage au profit du 1^{er} RCP. Mais cela fera l'objet du prochain récit.

David LARRAURY





Mission n° 17 du 23 au 24 septembre 2024

**PAMIER
ST MICHEL DU 1^{er} RCP**

« Prends garde aux rapaces qui fondent du ciel ! »

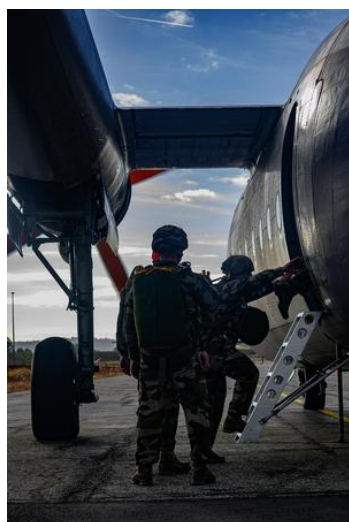


Dimanche 22 septembre 2024

Positionné sur l'aéroport de Carcassonne-Salvaza pour le meeting « Des Etoiles et des Ailes » depuis le vendredi, notre fidèle 105 attend son équipage de relève.

En effet, afin d'économiser des heures de vol, le choix a été fait d'organiser des navettes par la route entre Marignane et Carcassonne. Ainsi donc grâce à une savante logistique et la location d'un mini bus, 16 membres d'équipage vont se relayer auprès de notre fringante monture.

Lundi 23 septembre : St Michel du 1^{er} Régiment de Chasseurs Parachutistes.



Pour deux journées, le Noratlas sera mis à la disposition du 1^{er} RCP. Ce Régiment, installé à Pamiers en Ariège, s'enorgueillit d'être le plus ancien régiment parachutiste français, car créé en 1943 à Fez, au Maroc.

Les largages se déroulent sur la zone de sauts de la Tour du Crieu (près de Pamiers), mais les embarquements ont lieu à Carcassonne, notre avion ne pouvant se poser sur la piste de Pamiers, trop courte pour lui.

Nous arrivons tôt auprès de notre machine, mais déception ! les rotations du matin sont annulées car le plafond est trop bas.

Finalement, le 1^{er} décollage aura lieu à 13h pour 5 rotations-largage de 22 paras en OA et 19 OA + 3 OR pour la dernière rotation, soit 110 voiles au total.

Ambiance studieuse, car Laurent est en formation Mec Nav avec Daniel et Jean-Yves, un de nos deux pilotes, doit confirmer sa DNC (Déclaration de Niveau de Compétence) de parachutisme.

2h45 de vol pour cette journée qui se termine par un plein de carburant à la pompe de Carcassonne. Après quoi nous pouvons enfin rentrer à l'hôtel où nous prenons le repas du soir.

Mardi 24 septembre

7h45 : la météo semble de notre côté, et nous préparons notre avion avec optimisme.

Le programme matinal est un peu particulier, car les rotations seront interrompues par un passage au-dessus du col de Jouels, où doit se tenir la cérémonie de la pose d'une stèle commémorant le crash du Noratlas n° 35 le 29 avril 1964 (voir compte-rendu ci-après)

Nous réalisons donc 3 rotations de 22 OA durant cette matinée.

La pause méridienne est la bienvenue, avec sandwiches et gâteaux offerts par le 1^{er} RCP. Dès 13h30 reprise des activités avec 3 rotations prévues, soit deux « rots » de 22 OA et une dernière de 13 OR qui prend plus temps pour notre avion qui doit grimper à 3000 m.

Bilan de ces deux journées ariégeoises : 233 parachutistes en 11 rotations et 6h50 de vol.

Fin de cette mission « 1^{er} RCP », il est temps de passer à la suite de cette semaine très chargée, puisque notre prochaine mission doit nous conduire dès le lendemain vers le Mont-Saint-Michel.

Pour cette raison, une partie de notre équipage est relevée par les mêmes moyens terrestres.

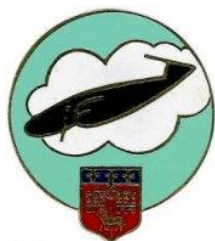
Même monture mais nouvel équipage.

Une courte nuit de repos puis CAP SUR LA BRETAGNE !

(pas tout à fait en réalité, voir mission suivante : para St Michel de la STAT)



Cécile LEYDER



Mission n° 18 - 24 septembre : Col de Jouels (Ariège)

INAUGURATION de la STELE du NORD n° 35

« Seul on n'est rien, ensemble on peut tout »



Comme dit précédemment, au cours d'une séance de parachutage au profit du 1^{er} RCP, notre Grise fit un petit détour pour une mission particulièrement émouvante : le survol de la cérémonie d'hommage aux cinq membres de l'équipage du Noratlas n° 35 du CIET 340.

Le drame du 29 avril 1964 :

Ce jour-là, à 13h25, le Noratlas n° 35 F-RBHM décolle de la Base n° 101 de Toulouse-Francazal pour une mission d'entraînement au pilotage sans visibilité dans la zone de Pamiers. La météo du jour est caractérisée par une couche nuageuse entre 800 et 2000 m. Vingt minutes plus tard, l'appareil percute la montagne au niveau de la commune de Sentenac-de-Sérou, au Pic de Jouels à 1247 m. d'altitude. La perte de cinq aviateurs est à déplorer : Le LTT Claude MARQUE (pilote instructeur), les SGT Louis GERARD et Alain BENET (pilotes stagiaires), l'ADJ Guy RONSSE (mécanicien navigant) et l'ADC Georges DELONAY (opérateur radio).



La Cérémonie :

L'initiative de Claire et Francis BANNERY et leur acharnement durant 3 années, ont permis la pose d'une stèle commémorative sur les lieux du crash. Ils ont été chaleureusement soutenus tout au long de ce projet par le COL Thierry DARNEY, délégué régional des Ailes Brisées en Occitanie, le GAL Maurice ROUGEVIN BAVILLE son prédécesseur et camarade de promotion du LTT Claude MARQUE, le LCL Eric PERIN, ancien délégué de l'ONAC, M. Albert QUATREVAUX, Président de l'AMCA (Association pour la Mémoire Combattante Ariégeoise), le LCL Olivier SURIN, délégué militaire départemental et le GAL Philippe GASNOT de l'ANTAM.

Mme Anaïs LOPEZ, Maire de Sentenac-de-Sérou a prononcé un discours pour l'ouverture de la Cérémonie ; L'annonce des noms des membres de l'équipage a été faite, suivie de la sonnerie « Aux Morts ». Le dévoilement de la stèle a été effectué par Mme la Sous-Préfète Delphine LEMAIRE, Directrice de Cabinet du Préfet de l'Ariège, en présence du CDT Ronan MARIE, chef du détachement du CIET (Centre d'Instruction des Equipages de Transport) et de l'ET 4/61 BEARN venu d'Orléans, d'un piquet d'Honneur du 1^{er} RCP de Pamiers, ainsi que des représentants des Associations d'Anciens Combattants locales, des élus départementaux et municipaux, de nombreuses personnalités militaires et civiles, dont les familles des membres de l'équipage.

Après un dépôt de gerbes, la cérémonie fut clôturée par le passage de notre Noratlas 105 au-dessus de la stèle au col de Jouels.

Nul doute que nos cinq valeureux aviateurs n'ont pas perdu une miette de la belle musique de nos Bristol Hercules !
Que ceux qu'il n'est pas possible de distinguer dans cette courte page veuillent bien nous pardonner.



Mme Delphine LEMAIRE entourée du GAL Maurice ROUGEVIN BAVILLE et du COL Thierry DARNEY



Mission n° 19 : 25-26 septembre

TOULOUSE-FRANCAZAL Saint-Michel de la STAT (*)



Une Mission qui vient couronner un mois de septembre riche en logistique.

La Grise a enchaîné, ne repassant à Marignane que de façon parcellaire, et nous attend à Carcassonne.

Mardi 24 Septembre :

Rendez-vous à Marignane au parking des Salins en début d'après-midi pour un début de Mission à très très basse altitude. Cette fois, pas de Grise, mais cap à l'ouest en minibus Renault Trafic pour une relève équipage.

Retrouvailles à Carcassonne. Nous roulons le 105 vers son parking au pélicandrome ... et le Trafic repart en sens inverse avec une partie de l'équipage descendant.

La météo de ce mois de septembre est bien loin de l'anticyclone de l'an passé !

Les résidus de tempêtes tropicales se succèdent d'ouest en est. Il faut se rendre à l'évidence, il ne sera pas possible de faire le vol sur Dinard mercredi 25 comme initialement prévu.

Après moult réflexions, passant même par une annulation totale, nous décidons de sauver la Mission STAT en reportant au départ de Francazal les sauts initialement prévus à Dinard. En effet la météo prévue dans le sud-ouest est relativement clémente comparée à ce qui nous aurait attendu en Bretagne. La STAT étant basée à Cugnaux, sur l'aéroport de Toulouse-Francazal, ce changement logistique ne posera aucun problème à ce Régiment.



Mercredi 25 Septembre

À Carcassonne il y a 15 jours de brouillard par an (pour une médiane nationale à 50 jours). En ce mercredi matin nous arrivons aux aurores au Pélicandrome, mais ça doit être un des 15 jours précités : la visibilité s'installe rapidement à moins de 300 mètres. Et un comble pour Carcassonne, il n'y a pas le moindre souffle d'air. Nous voilà condamnés à attendre ... D'autant plus rageant qu'il fait très beau à Francazal et à Pamiers ! En fin de matinée nous sommes toujours prêts ... Et le brouillard daigne enfin se disperser. Mise en route, activation du plan de vol et saut de puce vers Francazal.

Il nous reste une longue après-midi. La météo est bonne. RAT et briefings effectués pour 3 rotations, sur La Tour du Crieu et Pamiers. Embarquement terminé. Point fixe, roulage et alignement sur la piste 11.

Tout est enfin nominal ... Jusqu'à l'annonce 80 kt.

Ensuite, vers 90 kt, La Grise en décide autrement. Perte brutale de traction. Moteur gauche calé, hélice en drapeau. Arrêt décollage effectué... puis 2 virages à gauche pour rejoindre le taxiway. Après plusieurs essais notre OMN (Officier Mécanicien Navigant) réussit un redémarrage qui nous permet enfin de virer à droite et rejoindre le poste de stationnement (le Noratlas ne peut pas rouler droit sur un seul moteur). Suite à une première analyse à chaud nous décidons évidemment dans un premier temps d'annuler le programme du jour et réfléchissons au dépannage. Essence, Air, Allumage ?

On ne sait pas ce qui a causé l'arrêt du moteur gauche, mais un point fixe complémentaire nous oriente vers un problème sur la magnéto 2 (perte de tours ponctuelle) . Tout notre matériel de dépannage étant à Carcassonne, la STAT nous met à disposition 2 véhicules pour rentrer, avec retour le lendemain pour dépannage.

Jeudi 26 Septembre

Retour à Franczal par voie terrestre. Inspection des cinématiques de volets d'air et d'étouffoirs. Inspection de la Magnéto 2. Le rupteur est trouvé hors tolérance : Espacement trop faible entre les vis platinees. Ceci nous permet de comprendre la raison de l'arrêt moteur : en phase de décollage avec drapeau automatique armé, une défaillance ponctuelle de la magnéto 2 a momentanément désynchronisé l'allumage, et induit une perte de couple suffisante pour activer la mise en drapeau.



C'est beau, un équipage solidaire !

Forts de ce constat et de l'absence d'autres défauts, le dépannage est effectué. À l'issue un point fixe et un vol de contrôle donnent satisfaction. Nous pouvons donc enchaîner sur la mission laissée en suspens la veille.

Deux rotations sont effectuées en OA sur La tour du Crieu, mais le plafond trop bas ne nous permet pas d'envisager d'OR. Nous repartons pour une 3ème rotation OA. La météo s'est encore dégradée. Visibilité insuffisante après le passage de la Garonne. Décidément !

Nous annulons et rentrons à Franczal.

Malgré les divers aléas nous avons quand même pu sauvegarder un minimum du programme prévu pour la STAT. En fin d'après-midi une éclaircie à l'est nous permet de regagner Carcassonne.

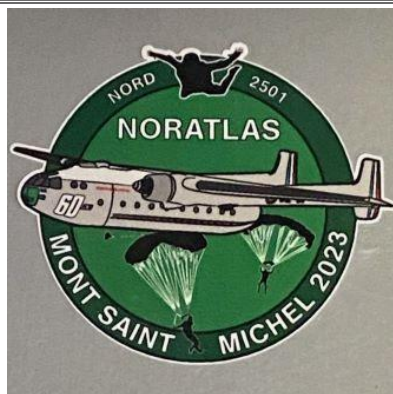
Pour la suite du programme il va falloir encore réfléchir !

Jeff OLIVARI

() Le groupement « aéroportés » de Terre (STAT) n'est pas la plus. Pourtant le travail d'expérimentation et femmes basés à Toulouse-Cugnaux en toute sécurité et prépare l'emploi*



la Section technique de l'armée de connue des unités parachutistes. et de mise au point de ces hommes permet aux parachutistes de sauter opérationnel des matériels.



Mission n° 20 : du 27 au 29 septembre

DINARD-MONT-SAINT-MICHEL

Fête Saint-Michel l'Archange— Saint Patron des Paras



Vendredi 27 Septembre : Jonction Toulouse-Franczal / Dinard

Cette journée doit nous permettre de quitter Toulouse-Franczal pour rallier l'aéroport de Dinard-Bretagne (auparavant Dinard-Pleurtuit) ; pas évident compte-tenu de la météo de ce jour !

Situation météo : Il est prévu du beau temps en Bretagne toute la journée du 28 ainsi que la matinée du dimanche, météo-compatible avec les largages prévus. En revanche la prévision de ce vendredi est peu réjouissante : Fort vent d'ouest à toutes les altitudes. Passages de grains potentiellement orageux sur la route Carcassonne Dinard. Isotherme 0 à 5500 ft, nuages à tous les niveaux. Seul un vol en basse altitude est éventuellement envisageable. En dehors des passages de grains les couples Visi / Plafond sont juste un peu au-dessus des minima VFR. Après avoir croisé plusieurs sources d'information nous arrivons à la conclusion que le vol est possible, mais qu'il faut s'attendre à ne pas tout faire en ligne droite ! Au final ce sera un vol de plus de 3 heures, avec une météo conforme à ce qu'on attendait, un gros évitement dans la région de Nantes, et un travail en équipage bien efficace.

Samedi 28 Septembrev : Dinard

Le vent est tombé. Il y a bien encore quelques grains, mais sinon ça ne serait pas la Bretagne ! La zone de saut a été briefée la veille, les axes et points d'entrée insérés dans le Garmin. Une première rotation OA nous permet de visualiser tout cet environnement. Nous les enchaînons ensuite au profit d'Airborne Center (ABC).

Puis ce sera au tour de KESA'CO en OR. Et là c'est l'occasion pour Alexis, notre jeune Mécano, de nous faire faux-bond : ce n'est pas une question de confiance dans la mécanique, mais finalement il accepte l'idée de descendre avant l'arrêt complet de la machine. Magnifiques photos et vidéos de son saut au-dessus du Mont Saint-Michel. Rocher mythique, Saint Patron des parachutistes, et repère immuable de nos rotations du samedi. Chaque descente vers Dinard nous donne l'occasion d'admirer la beauté des lieux, du Cotentin à la Côte d'émeraude, en passant par l'archipel des Chausey et la Baie du Mont. Au loin Jersey et Guernesey ... Finalement il y a des jours où la visibilité est correcte en ces lieux !



Un programme du samedi respecté à la lettre, pour le plus grand bonheur des sauteurs, et spectateurs présents dans les prés salés de la baie.

En fin de journée, Bretagne oblige, magnifique soirée dans une VÉRITABLE crêperie.

Et le cidre aidant, pas de problème de sommeil en cette veille de retour.



Dimanche 29 Septembre : Le retour

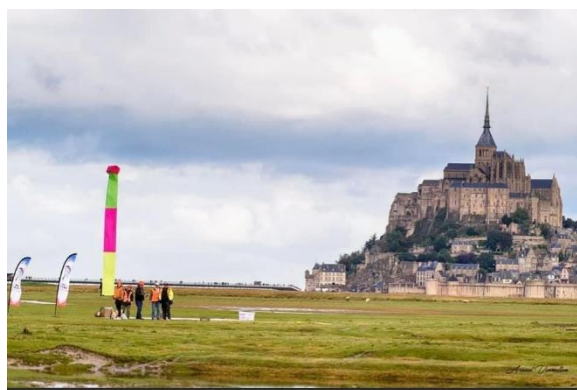
Il y a un créneau ce matin et il faut en profiter, car une nouvelle perturbation arrive à grands pas.

Cap sur Marseille. Il fait un temps magnifique. En entrée c'est de la plaine et des éoliennes.

Et puis doucement le terrain monte. Passé Limoges puis Ussel, magnifique lumière sur les plateaux du massif central à l'ouest de la chaîne des Puys. Vastes étendues verdoyantes paraissant inhabitées ! Sur la droite le Signal du Randon. Le paysage se fait plus aride. Le vert tendre tourne au vert gris. La basse vallée du Rhône, au loin les Opiès . Un léger Mistral. Classique.

Enfin voilà Marignane : vent arrière main gauche pour la 31L. Fin d'une Mission intense, variée, exigeante ...

Jeff OLIVARI





Mission n° 22 – 10 octobre 2024
BA 115 - ORANGE-CARITAT
Para du CPA20
(Commando Parachutiste de l'Air n° 20)



Ce 10 octobre 2024, le Noratlas 105 s'est rendu sur la base aérienne 115 d'Orange-Caritat « Capitaine de Seynes », pour commémorer la traditionnelle Saint Michel au CPA 20, mission prévue pour une seule journée.

La « tradition » veut aussi que les conditions météo du mois d'octobre ne soient pas toujours favorables aux sauts en OA, en dépit de l'assistance bienveillante de Saint-Michel.

C'est pour cette raison que l'opération prévue pour le mercredi 9 a dû être reportée au lendemain pour cause de vent excessif.

La météo étant du jeudi étant devenue plus favorable, la mise en route a donc été effectuée très tôt le matin à l'aéroport de Marignane, depuis lequel l'avion a rejoint Orange en moins de 30 minutes. Les organisateurs nous attendaient de pied ferme sur place, et nous ont accueilli avec professionnalisme. Retrouvailles chaleureuses avec le CPA20 dont les paras sont heureux de sauter d'un avion exceptionnel !

Afin de gagner du temps sur un timing serré, l'équipe de largueurs du régiment avait fait le mardi le déplacement sur l'aéroport de Marignane pour procéder à la séance d'extension de qualification de largueur sur N2501 Noratlas. Cette séance se déroule habituellement avant l'embarquement des paras, dès le poser de l'avion, mais elle « consomme » environ 1 heure de temps sur le planning de la journée.



Grâce à cette sage précaution, nous avons donc pu rapidement enchaîner les rotations, pour permettre 3 rotations de 22 paras en OA sur PUJAUT dans la matinée. La DZ de Pujaut, bien connue des parachutistes militaires et civils, ne se trouve qu'à 15mn de vol d'Orange.

Pour la pause de midi, nous sommes invités au Quartier « Capitaine Geille », la base du CPA20 située dans la ville d'Orange. Aujourd'hui, le Régiment célèbre dignement Saint Michel, et nous partageons ce moment exceptionnel avec les militaires lors d'un déjeuner festif en plein air. Seule différence notable : l'équipage du Noratlas respectera une abstinence totale vis-à-vis de toute boisson moussue présentant le moindre degré d'alcool. Mais l'ambiance et la bonne humeur sont là, c'est le principal !

Le programme de l'après-midi était rotation OA. Prévoyant la baisse des effectifs entre 2 rotations, un bref pour compléter les niveaux avec 500 finir ensuite la mission dans les effect, les « Sauts à Ouverture Retardée depuis le niveau 110 (110 000 pieds, engendrent une consommation en que les sauts à Ouverture Automatique Le programme prévu accompli, nous échangeons remerciements et cadeaux

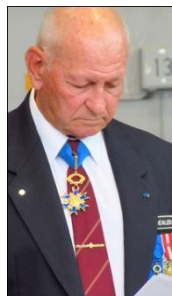


constitué de 2 rotations OR et une niveaux de carburant nous nous aller-retour sur la BA 701 de Salon litres de précieux AVGAS 100 L, et conditions requises de sécurité. En Commandée » (SOCR) se font soit un plus de 3000 m), et carburant nettement plus importante qui se déroulent à 350-400 m. posons une dernière fois à Orange et avec l'équipe du CPA 20.

Retour sur Marignane en fin d'après-midi, mission accomplie, excellente ambiance et super accueil ! N'oublions pas de saluer notre superbe machine, qui a exécuté la tâche demandée sans aucun incident : Merci la Grise !

David LARRAURY

2024 c'était aussi cela :



LE PATRIMOINE

... Un avion, ça s'assume au jour le jour, au fil des factures. On savait, avant la transaction, que ça coûterait cher, voire très cher. On a fait les calculs, compté les sous, et estimé que ça passerait. Et si on s'est alors comporté objectivement, ça passe.

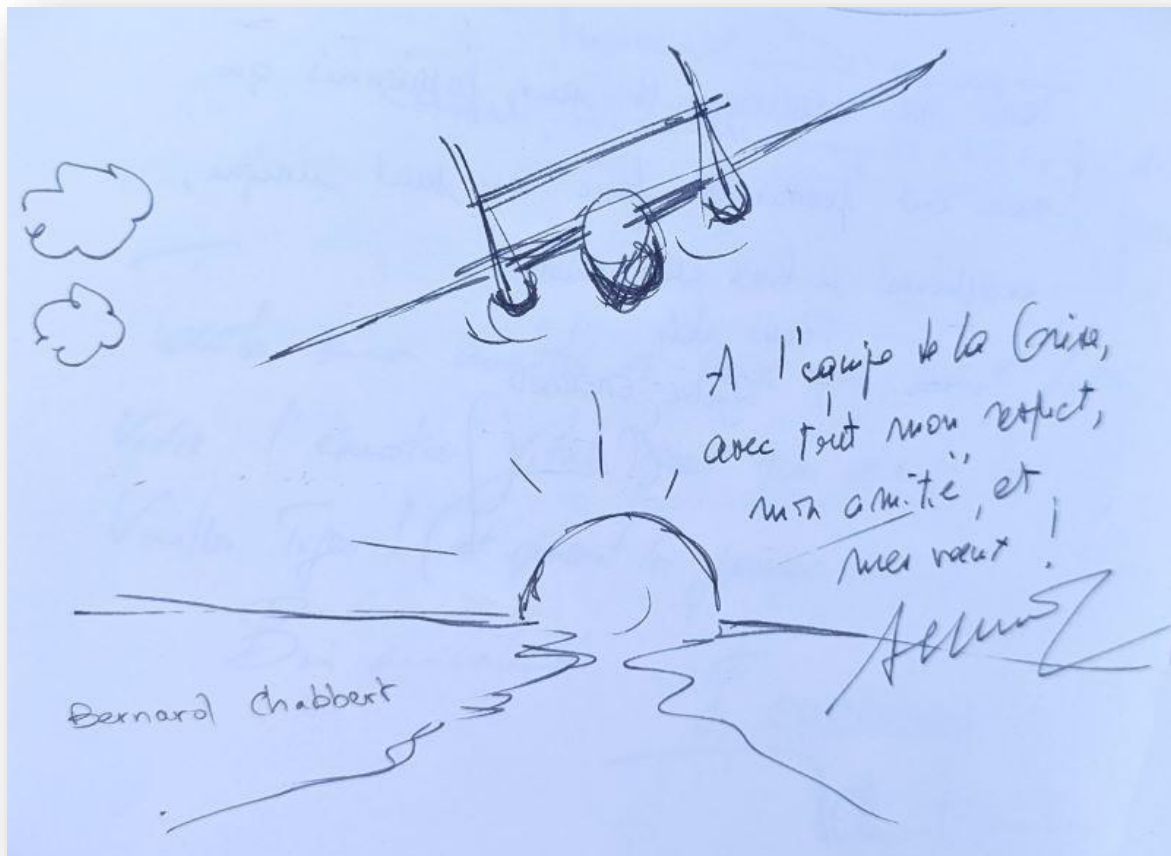
Reste que les factures doivent être payées. C'est alors que se relativisent les discours de bar d'aérodrome. Caquetages, jacassements et palabres, tout est alors facile. N'importe qui peut assumer verbalement un Spitfire V.

Mais lorsque le machin brillant attend au fond d'un hangar, qu'il faut le ramener à la vie à chaque sortie, faire la prévol comme si on procédait à un protocole expérimental, le piloter avec un absolu respect et une solide dose de prudence, la réalité des faits transforme totalement la valeur des mots. Ensuite, lorsqu'on signe les chèques qui vont avec tout cela, on mesure qu'il s'agit d'un authentique acte de foi, et on peut manifester un peu d'impatience à l'égard des donneurs de conseils, des aviseurs péremptoirs, des livreurs d'oracles qui, c'est inévitable, papillonnent autour des avions de légende.

Pour ceux qui ne payent pas, tout cela peut paraître un jeu léger...

Bernard CHABBERT (*)
(Pegase TV)

Ci-dessous : Bernard a eu la gentillesse de dédicacer notre livre d'honneur lors d'une visite à bord du 105. Un homme à la voix magique et aux multiples talents, qui connaissait bien notre association :



(*)Journaliste et homme de télévision, Bernard Chabbert (1941-2022) était capable de scotcher n'importe qui en racontant l'aviation, tout en pouvant être en même temps d'un accès très facile (www.avionslegendaires.net)



Association LE NORATLAS DE PROVENCE

Mairie de Saint-Victoret

Esplanade Albert Mairot

13730 – SAINT-VICTORET

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

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

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

Instagram : [instagram.com/noratlas_105/](https://www.instagram.com/noratlas_105/)

