



L'avion *Noratlas* de Marignane (13) : Un patrimoine militaire de haut vol
Yves Cranga, conservateur des monuments historiques, en collaboration avec l'association
Le Noratlas de Provence

L'avion *Noratlas* de Marignane (13) : Un patrimoine militaire de haut vol

Yves Cranga, conservateur des monuments historiques, en collaboration avec l'association *Le Noratlas de Provence*



1 - Atterrissage Grande Pente

A la fin de la seconde guerre mondiale, l'armée de l'air française avait besoin d'un transport aérien structuré et fiable. Alors équipée de moyens hétéroclites, elle réclamait un avion disposant de capacités d'emport suffisantes avec des possibilités de parachutage de personnels et de matériels lourds. Pour répondre à cette demande, la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord et son chef du bureau d'études Jean Calvy, concevaient dès juillet 1948 un prototype bipoutre et mono fuselage en forme de wagon profilé, équipé de deux portes latérales amovibles. Ce qui autorisait la possibilité d'un chargement de sa soute à l'horizontale, grâce à son train d'atterrissage tricycle et l'ouverture « en pétale » de la partie arrière.

Le Nord 2500 n° 01, équipé de deux moteurs Gnome et Rhône 14R de 1625 CV décollait pour la première fois le 10 septembre 1949 de Melun-Villaroche, piloté par Claude Chautemps et Georges Détré. Très rapidement, les essais mirent en évidence les qualités de cet appareil et sa production fut aussitôt lancée à Bourges, sous l'appellation « Nord 2501 NORATLAS ». L'avion recevait alors sa motorisation définitive, le Bristol Hercules 759, construit sous licence par la SNECMA. La particularité de ce moteur résidait dans l'évolution finale d'un moteur en double étoile de 14 cylindres, conçu dès 1936 à Bristol selon le principe alors nouveau du moteur sans soupapes. Sa version Hercules XVI de 1615 CV équipa les bombardiers de la Royal Air Force. Rustique, solide, autonome, ce moteur était alimenté par un carburateur à injection ; merveille technologique conçue par une femme, Miss Hobson.

Le 28 novembre 1950, Georges Détré et son équipage procèdent au premier vol de la version de série NORD 2501-01 dont la production tant en France qu'en Allemagne atteindra 426 exemplaires (264 unités assemblées à Bourges par Nord Aviation et 162 à Hamburg-Finkenwerder par Flugzeugbau Nord GmbH).

Outre les armées de l'air française et allemande, il équipera les armées grecque, israélienne et portugaise. Il y eut également des versions équipées de réacteurs Turboméca Marboré II en bouts d'ailes alimentés en essence au profit de la Marine nationale et certaines versions civiles exploitées par la compagnie UAT (ancêtre de UTA), aujourd'hui rattachée à Air France. Aéroplane non

pressurisé mais efficacement défendu contre le givrage, son autonomie de vol est réputée proche de dix heures en conditions limites ; ce qui lui permet de franchir 2500 km en toute sécurité.



2 – Décollage à l'école de l'Air à Salon-de-Provence (13)

Certes imposant par sa masse et son envergure, il s'agit néanmoins d'un objet mobilier qui, en raison de sa rareté et de son état de conservation exceptionnels, a été classé monument historique par arrêté du Ministère de la Culture en date du 21 février 2007. Portant le numéro 105, ce Noratlas vola pour la première fois le 24 mai 1956 et il est aujourd'hui le seul exemplaire au monde en capacité de le faire. Sa base de rattachement est actuellement l'aéroport international de Marignane. Par le biais des archives militaires, il est permis de retracer les principales étapes d'utilisation de cet appareil. Entré en service opérationnel le 18 juin 1956, il participe notamment à la campagne anglo-française de Suez avec quarante autres Noratlas, à partir de l'île de Chypre. Demeuré au sein de cet escadron jusqu'en mars 1958, il participe ensuite à toute une série d'essais de parachutes et de matériels de largage.



3 – Largage de parachutistes

Rattaché ensuite à l'Escadrille d'Instruction des Troupes Aéroportées sur la base de Pau-Pont Long, il rejoint en décembre 1960 la 62^e escadre basée à Alger. Appartenant au Groupe Sahara, il fera partie de la dernière unité de transport à quitter l'Algérie en janvier 1962. Il recevra ensuite différentes affectations le conduisant à Toulouse-Franczal, Chateaudun, Clermont-Ferrand, Orléans-Bricy, Reims. Il s'illustrera à nouveau en Afrique et dans l'Océan Indien et, après un séjour métropolitain de deux ans à Toulouse, il s'envole à nouveau pour l'Afrique en 1973, demeure à Djibouti jusqu'en septembre 1974 et sillonne la Mer Rouge et les côtes d'Afrique Orientale – de la Somalie jusqu'à Madagascar –, participant à de nombreuses missions humanitaires ou évacuations sanitaires. De retour en France, il assure un support logistique et, en janvier 1985, rejoint à nouveau la base de Toulouse-Franczal d'où il sera détaché afin d'assurer le support logistique de la Patrouille de France, à Salon de Provence. Retiré du service en juin 1986, alors qu'il totalisait 10 772 heures de vol et trente années de loyaux services, il fut sauvé d'une mort inéluctable qui le guettait depuis sept années déjà sur la Base aérienne d'Aix-les-Milles.

Après trois ans d'efforts et 24 000 heures de travail, l'avion pouvait néanmoins reprendre son envol le 29 mai 1995. Volant très régulièrement dans le ciel des Bouches-du-Rhône, il participe à de nombreux meetings aériens.



4 – Intérieur de la soute



5 – Cabine de pilotage

Créée en janvier 1996, l'association « Le Noratlas de Provence » est constituée d'anciens mécanos navigants, spécialiste de « la Grise » comme ils surnomment en véritables connaisseurs ce témoignage de la technologie européenne. Ils assurent une maintenance scrupuleuse de l'appareil à partir d'un stock de pièces de remplacement d'origine progressivement constitué afin de parer à toute éventualité. Suite à une casse, un moteur a ainsi été remplacé au Bourget à l'été 2013. Un programme pluriannuel de restauration minutieuse a également été initié, visant à restituer tous les éléments constitutifs de l'avion selon une méthodologie rigoureuse, faisant appel à des éléments d'origine strictement conformes et des savoir-faire hautement spécialisés, encore disponibles sur le territoire national. Ce programme bénéficie des aides publiques (Etat, Région, Département, villes d'Aix-en-Provence, de Berre l'Etang, Istres, Marignane, Saint-Victoret et Salon-de-Provence) et se déroule annuellement sous le contrôle scientifique et technique de la DRAC PACA. L'association profite également des soutiens actifs de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence exploitant l'aéroport de Marignane ainsi que celui d'entreprises comme EADS-Eurocopter.

Un site Internet permet de suivre pas à pas les destinées du Noratlas : www/noratlas-de-provence.asso.fr

Fiche technique du Noratlas n° 105 immatriculé F-AZVM :

Envergure : 32,50 m

Longueur : 21,96 m

Hauteur : 6,00 m

Masse maxi : 21,7 tonnes

Masse à vide : 13,3 tonnes

Surface alaire : 101 m²
Capacité carburant : 5090 litres essence 100 Light Lead
Distance franchissable : 2500 km
Plafond : 7500 m
Vitesse maximale : 215 nœuds (400 km/h)
Vitesse de croisière : 170 nœuds (320 km/h)
Capacité de transport : 5 tonnes de fret ou 45 hommes de troupes ou 35 parachutistes
Puissance des moteurs : 2068 CV à 2800 t/mn (décollage)
Diamètre des hélices (quadripales Rotol) : 4,26 m
Vitesse de décollage : 110 noeuds (203 km/h)
Longueur de piste au décollage : 810 m
Longueur de piste à l'atterrissage : 420 m (250m avec réversion des hélices)



6 - Baptême des élèves officiers de l'école de l'Air de Salon-de-Provence

Légendes de l'association Noratlas qui a délivré les illustrations

1 - Atterrissage Grande Pente

Cette phase du vol est effectuée en finale d'une démonstration en vol du Noratlas.

C'est un atterrissage dit de grande pente car l'avion pique vers le sol avec une inclinaison importante simulant un atterrissage sur une piste généralement courte et encaissée qui nécessite de commencer la manœuvre d'une hauteur importante.

Cette photo a été prise lors de l'arrivée du Noratlas sur un meeting en Allemagne. Bien évidemment après l'atterrissage, pendant le roulage pour rejoindre le parking, nous sortons par une des fenêtres équipage le drapeau français.

Les stickers sur les flancs de l'avion représentent les écussons des escadrons de l'Armée de l'Air dans lesquels notre Noratlas, qui a le N° 105, a servi de 1956, l'année de sa construction, à 1986 l'année d'arrêt d'emploi de tous les Noratlas dans l'Armée française.

2/6 - École de l'AIR

Chaque année, les élèves officiers de la nouvelle promotion de l'école de l'AIR à Salon de Provence demande au Noratlas de venir participer au baptême de cette promotion.

En arrière plan le bâtiment principal de l'École de l'Air et le Noratlas au décollage pris certainement de la tour de contrôle.

3 - Largage

Le Noratlas participe chaque année à l'occasion de la saint Michel aux sauts réalisés par des unités militaires.

La photo représente des militaires sautant en version automatique (le parachute s'ouvre automatiquement) à 300 mètres par les issues latérales du Noratlas.

Là encore, il est possible de voir les écussons des escadrons dans lesquels le 105 a servi.

4 - Soute

Des membres des 2 associations Airborne Command et Airborne Center qui en tenue et avec les matériels d'époque sautent le lundi 13 Août 2012 sur la Zone de sauts dite de La COMBE dans la commune du MUY en commémoration des sauts réalisés lors du débarquement de Provence de les nuits du 13 et du 14 août 1944 pour préparer le débarquement du 15.

Bien évidemment les parachutes utilisés qui sont des T10 US, sont contemporains.

5 - Cabine de pilotage du Noratlas

En place gauche, c'est le pilote en fonction, en place droite c'est le second pilote, la place du milieu est celle du mécanicien navigant dont le rôle est aussi important pour la conduite de cet avion que celle des 2 pilotes.

L'équipage réglementaire se composait en plus de ces 3 personnes du radio navigant (place arrière gauche), servant les moyens radios et du Navigateur (place arrière droite), chargé de la navigation, c'est à dire des calculs et éléments permettant de suivre la route prévue en vol qu'il avait calculée avant la mission avec le commandant de bord qui à l'époque pouvait être l'une de ces 5 personnes en fonction de l'ancienneté ou du niveau technique.

