

■ INSOLITE

un « noratlas » classé monument historique

« La Grise » s'est posée sur le tarmac de la BA 128

Classé Monument Historique en 2006, le dernier Nord Atlas N 2501 en état de vol au monde s'est posé sur le tarmac de la BA 128. Un déplacement voulu par l'association « Le Noratlas de Provence », son propriétaire, présidée par Michel Beaudoin.

La silhouette caractéristique du dernier « Noratlas » en état au monde se dessinait dans le ciel au-dessus de Metz hier matin : ailes hautes, deux hélices quadripales, fuselage central ouvrant vers l'arrière et deux poutres supportant les empennages. Le bimoteur réalisé par Nord-Aviation à la fin des années 1940 a fait sensation en se posant à 10h30 sur la piste de la BA 128 de Frescaty. En arrivant de Marignane, son port d'attache, bien des souvenirs ont réapparu avec lui.

Ses 32,50 mètres d'envergure, ses 6 mètres de haut, ses 21,96 mètres de long, et ses deux moteurs Bristol « Hercules » 758 de 2 120 ch ont fait basculer tous les amoureux de l'aviation dans un monde aujourd'hui largement dépassé par les nouvelles technologies. Capable de voler à 7 100 mètres d'altitude pendant 1 270 km à 320 km/h, il ne lui a pas fallu plus de 420 mètres pour atterrir sous les regards admiratifs des militaires qui n'avaient d'yeux que pour son poste de pilotage disposant de larges baies vitrées, assurant une très grande visibilité à presque 180 degrés, sans oublier en haut et en bas, et sa soute de 43 mètres cubes habillée d'une

double rangée de hublots et pouvant emporter 5 tonnes ou une quarantaine de passagers.

En service depuis plus de 50 ans

Ce « Noratlas » effectua son premier vol le 24 mai 1956. Il a été affecté successivement aux escadrons Touraine, Sahara, C.I.E.T., Anjou, G.A.M.O.M 88, Bigorre, C.I.F.A.S., Vercors. Cet avion militaire français semblable aux 425 exemplaires construits (dont 208 rien que pour l'Armée de l'Air entre 1953 et 25 août 1961, les autres ayant été utilisés par une dizaine de pays jusqu'à la fin des années 1980), a laissé un souvenir impérissable aux générations d'équipages qui l'ont piloté, et aux générations de parachutistes qui ont été transportés et largués. Tous l'avaient affectueusement surnommé « La Grise »... en référence à sa fabrication en aluminium.

Tous les N-2501 livrés à l'Armée de l'Air étaient des versions cargo. Seuls quelques-uns (une dizaine) avaient reçu des modifications permettant leur aménagement en PC volant ou en transport de passagers. Après la guerre d'Algérie, ces avions ont servi pour des missions spécia-



L'équipe de l'association « Le Noratlas de Provence » autour du président Michel Beaudoin.

les : versions PC, transport de personnel, guerre électronique... Les 1er escadrons de transport à recevoir des N-2501 furent les escadrons Touraine en octobre 1953 et Poitou en décembre 1953 à Orléans-Bricy. Vinrent ensuite successivement les escadrons : — Anjou à partir de 1954 en Indochine.- Bretagne et Vercors en 1955 au Sénégal et en Algérie.- Franche-Comté fin 1955 à Orléans. — Sénégal en 1956 à Alger. — Sahara en 1958 à

Alger. — Béarn en 1960 au Bourget. Après 30 années de carrière militaire, près de deux millions d'heures de vol, la dissolution de la dernière escadre de « Noratlas » de l'Armée de l'Air est intervenue début 1986. C'est l'escadron Vercors qui en a été le dernier utilisateur. Le « Noratlas » a été officiellement retiré du service en juin 1986, le retrait effectif n'intervenant que le 26 octobre 1989 avec le Nord Gabriel.

Grâce à une poignée de pas-

sionnés, cet avion mythique a témoigné d'un passé glorieux sur le tarmac de la BA 128. Classé Monument historique en 2006, il a fait une escale à Metz alors qu'il devait se rendre au meeting de Hambourg. Auparavant, le chef pilote Jacques Rambach et le pilote François Martin devaient se poser à Hohn pour fêter l'anniversaire du jumelage de l'association avec celle du LTG 63, groupe de transport allemand qui était équipé de « Noratlas ».