

Le deuxième prototype s'écrase

C'est en 1947 qu'un appel d'offre avait été lancé pour un avion de transport destiné à équiper l'Armée de l'Air française. Le premier avion de série décolla le 24 novembre 1952 pour être livré en juin 1953 à l'Armée de l'Air. Ces avions ne purent réellement participer à la Guerre d'Indochine, mais furent engagés pendant la guerre d'Algérie, la crise du canal de Suez, la crise de Bizerte, et lors de diverses opérations humanitaires en Afrique. Ceux qui les ont connus opérationnels expliquent que le long de chaque paroi de la soute, on pouvait disposer une rangée de longues banquettes repliables et que pour le

transport de blessés couchés, on pouvait fixer des brancards par des sangles. Deux rampes d'accès, stockées dans la partie supérieure arrière gauche, étaient prévues pour le chargement de véhicules.

C'est le samedi 10 septembre 1949, à 17h, que le N 2500 n° 01 construit dans l'usine d'Issy-lès-Moulineaux décolla de l'aérodrome de Melun-Villaroche. Le prototype était immatriculé F-WFKL, et Claude Chautemps était aux commandes, assisté de Georges Détre, chef pilote. Rapidement, il fut décidé d'équiper le deuxième prototype avec des moteurs anglais Bristol Hercules

type 739, dont la caractéristique principale était de ne pas posséder de soupape. Il effectua son premier vol le 20 novembre 1950. Mais le 6 juillet 1952, il s'écrasa au décollage sur le terrain de Lyon-Bron au cours du meeting national de l'Air. L'accident survint après un passage en rase-mottes, un moteur volontairement arrêté suivi d'une chandelle, perte de vitesse, décrochage... L'enquête permit rapidement de mettre la machine hors de cause. Le pilote, le commandant Penneinckx, la célèbre aviatrice Maryse Bastié détenteur de nombreux records du monde, et le mécanicien Jean Fri-

gnac de la SNCAN furent parmi les victimes.

Malgré le crash du deuxième prototype qui coûta la vie à 5 personnes, le projet de l'ingénieur Jean Calvy ne fut pas remis en cause, l'avion n'étant pas en cause. La fabrication en série put se poursuivre, déclenchant le remplacement des JU 52 et des Dakota dans les différents groupes de transport aérien à partir de 1953. Mme Frignac, épouse du mécanicien navigant qui avait trouvé la mort dans l'accident de Lyon, baptisa, le 9 janvier 1953, sur le terrain du Bourget, le N-2501 "Noratlas". Depuis "la Grise" fut toujours appelée par ce nom.