

Chronique aérospatiale

10 septembre 1949, la *Grise* prend son envol



Le nouvel avion de transport français

Au sortir de la seconde guerre mondiale, l'armée de l'air émet le souhait de s'équiper d'un nouvel avion de transport moderne pour remplacer les divers appareils alors en service (*Douglas DC-3*, *Boeing C-75* ou *Junker-52*). La Direction technique industrielle (DTI) élabore donc un cahier des charges pour la conception d'un avion de transport de moyen tonnage polyvalent. En 1947, la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord propose le prototype *Nord 2500*, un bimoteur bipoutre à aile haute. À cette époque, cette configuration facilite le chargement et le déchargement du fret par l'arrière. Ce prototype français s'inspire du *C-119 Flying Boxcar* fabriqué par le constructeur américain Fairchild.



Le 10 septembre 1949, le *Nord 2500* décolle pour la première fois depuis le terrain de Melun-Villaroche. Cet essai montre la nécessité de le doter d'un moteur plus puissant. Les ingénieurs français optent pour le moteur anglais Bristol Hercules de 2 040 chevaux qui permet d'emporter près de 7 tonnes de fret ou 35 parachutistes sur un rayon de 2 450 km. Ce nouveau prototype, le *Nord 2501*, prend son envol le 20 novembre 1950. Le 12 juillet 1952, le second prototype s'écrase à Lyon avec à son bord cinq personnes dont la célèbre aviatrice Maryse Bastié.

Un symbole de réconciliation franco-allemande

Le premier avion dénommé *Noratlas* est livré à l'armée de l'air en juin 1953 ; celle-ci en recevra au total 208 exemplaires. La chaîne de production s'arrête en 1961 après la fabrication de 425 appareils. Cet avion de transport connaît aussi un véritable succès à l'exportation en Allemagne, en Grèce, en Israël, ou au Portugal. Il marque le premier rapprochement industriel entre l'Allemagne et la France. En effet, l'Allemagne construit sous licence 124 *Noratlas* et en 1958, les deux pays décident de s'unir dans un consortium industriel, le *Transport Allianz*, pour fabriquer un nouvel avion de transport militaire, le *C-160*.



Le *Noratlas*, le transporteur de troupes



En France, le *Noratlas* est utilisé lors du conflit algérien (1954-1962) et en Égypte lors de la crise de Suez (1956). Il gagne alors le surnom de *Grise* en raison de son fuselage gris argenté. Toutefois, la configuration bipoutre rend le chargement du fret périlleux. À partir des années 1970, il est donc majoritairement déployé pour le transport des élèves parachutistes de l'École des troupes aéroportées (ETAP) de Pau. À partir de 1967, l'armée de l'air française lui préfère pour les opérations de transport le *C-160 Transall*, dont le chargement du fret se fait par une rampe arrière.

Le dernier *Noratlas* est retiré du service dans l'armée de l'air à la fin des années 1980.

Sous la haute direction de Madame Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA
Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA