

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 139 (1994)
Heft: 1

Artikel: Le "Noratlas", un brave mulet!
Autor: Quartier, Vincent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345372>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

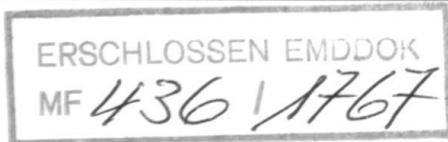
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le «Noratlas», un brave mulet!

Par l'adjudant sous-officier Vincent Quartier

Le 26 octobre 1989, un appareil de transport bi-poutre, à la carlingue ventrue, survole la base aérienne française de Metz-Frescaty. Au sol, de nombreux militaires, ainsi que leurs invités suivent avec intérêt et, parfois, émotion les évolutions de ce gros bourdon qu'ils connaissent bien! Après un ultime passage, l'étrange appareil se pose sur la piste et vient se ranger symboliquement entre deux de ses successeurs, des *Transall C 160 NG*. Le *Noratlas Nord 2501* numéro 66 vient d'effectuer le dernier vol officiel de ce type d'appareil au sein de l'armée de l'air française; il porte le joli prénom de «Gabriel»!

Les prédecesseurs

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Groupeement des moyens militaires de transport aérien (GMMTA, qui deviendra plus tard COTAM)¹ était équipé principalement de deux types d'appareils issus du conflit: le *Douglas C-47* américain et le *Junker JU-52* allemand.

Engagés dans ce que d'aucuns appellent la première guerre d'Indochine, ces appareils pourtant usés par tant de campagnes fe-

ront des miracles. Il suffit, pour s'en rendre compte, de consulter la topographie tourmentée de cette presqu'île du Sud-Est asiatique et de relire certains ouvrages traitant de ce conflit. Ils seront de toutes les opérations menées dans ce pays de jungles, de rizières et de montagnes, parachutant des troupes ou du ravitaillement, atterrissant sur des terrains de fortune pour y charger des blessés, effectuant des vols de reconnaissance ou d'observation.

La nécessité de remplacer ce matériel volant fatigué devient bientôt évidente et un programme d'étude est lancé par l'armée de l'air en 1947. Trois appareils entrent alors en compétition: le *SO 30C «Bretagne»* (Société nationale de construction aéronautique du Sud-Ouest), le *BR 891R «Mars»* (Bréguet) et le *N 2500 «Noratlas»* (Société nationale de construction aéronautique du Nord).

Premiers essais et prototypes

Finalement, c'est le *Nord 2500 Noratlas* qui sortira en tête des nombreuses évaluations effectuées en vue du choix définitif d'un nouvel appareil de transport.

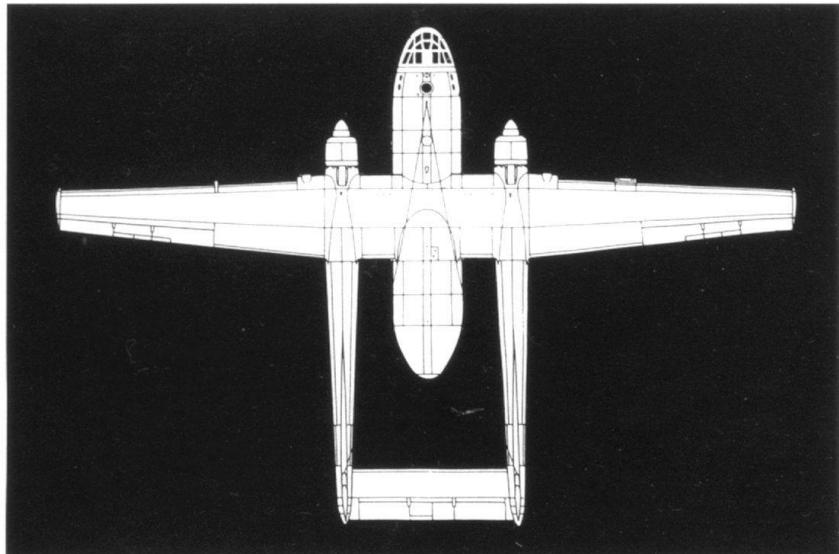
Véritable bête de somme de l'armée de l'air française, cet avion restera trente-six ans en service, de 1953 à 1989.

C'est à Villaroche que le premier *Noratlas* prend l'air, le 10 septembre 1949, pour un vol d'essai de dix-huit minutes avec, à ses commandes, Claude Chauvet et Georges Détré. Baptisé *Nord 2500-01*, ce prototype, fabriqué à Issy-les-Moulineaux dans les anciennes usines Caudron par la SNCAN, est équipé de deux moteurs Gnome et Rhône développant 1625 chevaux chacun. Cette puissance sera jugée insuffisante et l'on équipera un deuxième prototype, le *Nord 2501-02* de deux moteurs anglais Hercules 739, donnant 2040 chevaux chacun et entraînant des hélices quadripales de type Rotol.

Il faut remarquer que la double poutre supportant l'empennage de cet appareil de transport permet de dégager l'arrière de la carlingue et de faciliter ainsi le largage de matériel encombrant, chose guère possible par les portes latérales d'un *Dakota* par exemple.

1951 sera une année d'essais intensifs, tant au centre d'essais en vol de Brétigny

¹ Commandement du transport aérien militaire.



Nord 2501 Noratlas

Moteurs:	2 SNECMA Bristol Hercules de 2040 chevaux
Hélices:	quadripales réversibles Rotol
Envergure:	32,50 m
Longueur:	21,95 m
Hauteur:	6 m
Surface portante:	101,20 m ²
Volume de la soute:	51 m ³
Poids à vide, équipé:	13,3 t
Poids en charge maxi:	22 t
Vitesse maxi:	440 km/h
Vitesse ascensionnelle:	6 m/s
Roulement au décollage:	810 m
Roulement atterrissage:	420 m (sans réversion d'hélices)

qu'au centre d'expérimentation des avions militaires de Mont-de-Marsan. S'en suivra la décision de commencer la construction en série, avec une première commande de 40 *Nord 2501* suivie d'une seconde de 152 exemplaires. La longue carrière de ce drôle d'avion débute plutôt bien, malgré un tragique accident survenu le 6 juillet

1952, à Lyon-Bron, au cours duquel la célèbre aviatrice Maryse Bastié² perd la vie, en compagnie de cinq autres personnes, lors de l'écrasement au sol du prototype 2501-02.

La cause exacte de cet accident ne sera jamais connue, mais il semble qu'il soit dû en fait à une erreur de pilotage.

Le «Noratlas» en service

En juin 1953, un premier groupe de 8 appareils quitte la France pour rejoindre Tan Son Nhut, en Indochine, où il sera bientôt rejoint, le mois suivant, par 10 autres *Nord 2501*, alors qu'en métropole la chaîne de montage sort un appareil par semaine.

La guerre d'Indochine, dans sa phase française du moins, tirant à sa fin, les *Noratlas* présents en Asie du Sud-Est seront principalement engagés dans des opérations de transport de réfugiés du nord cherchant à gagner le sud de la péninsule.

Dès 1954, année des premiers soulèvements, les *Noratlas* sont omniprésents en Algérie, véritables «bonnes à tout faire», engagés dans de nombreuses missions, tant de largages de parachutistes que de ravitaillement. Ces appareils de transport jouent également un rôle important dans l'affaire de Suez, entre le 31 octobre et le 6 novembre 1956. Décollant de Timbou, sur l'île de Chypre, ils vont effectuer de nombreux parachutages dans les secteurs de Port-Saïd et Port-Fouad, objectifs des hommes du général Gilles. Plus de 1000 paras seront ainsi largués par une quarantaine de *Nord 2501* aux ailes marquées de bandes jaunes et noires, signes distinctifs des appareils alliés engagés dans l'opération.

² Maryse Bastié est née à Limoges en 1898. A sa mort, elle était détentrice de dix records internationaux de vols en durée et en distance.



26 octobre 1989. Ultime vol de «Gabriel 66», le dernier Nord 2501 de l'armée de l'air française (photo BA 128).

Toujours très actifs dans le conflit algérien, les *Noratlas* seront également fort utiles lors de nombreuses catastrophes naturelles en Afrique ou en Europe. On peut citer, par exemple, des missions d'ensemencements de nuages en Haute-Volta lors de sécheresses persistantes, des assistances en Sicile lors de tremblements de terre, ou en Tunisie, lors d'inondations. Le *Noratlas* évolue aussi dans le Grand Nord en apportant un soutien logistique aux missions de Paul-Emile Victor dans le Groenland entre 1956 et 1958. C'est en 1968 qu'il commence à côtoyer son successeur, le *Transall C 160* qui entre cette année-là en dotation au sein de la 61^e escadre.

D'autres modèles voient le jour !

Conçu au départ essentiellement comme appareil de transport militaire, le *Noratlas* de base, le *Nord*

reil chez UAT et chez Air-Algérie.

Le *Nord 2508* est une autre version civile dérivée du modèle précédent, mais dont les moteurs Hercules ont été remplacés par deux Pratt et Witney de 2500 chevaux.

L'unique *Nord 2504* est, quant à lui, destiné à la marine française. Egalement équipé de réacteurs Marborée en bout d'aile, il est utilisé pour la chasse aux sous-marins. L'arrière de sa soute est percée de plusieurs alvéoles permettant le largage de bouées d'écouté.

Une autre version du *Noratlas*, le 2506, équipé pour des missions spéciales en profondeur sur les arrières ennemis, verra le jour. Son train tricycle permet de se baisser la soute presque au ras du sol afin d'en faciliter l'accès; ses hélices réver-



Un illustre ancêtre! Hanoï, 24 janvier 1954. Les légionnaires de la section Katzianer, du 2^e REI, devant le Douglas C-47 qui les déposera dans le chaudron de Dien Bien Phu. Cet appareil appartient à une compagnie civile, Air-Laos! (Photo V.C.)

Tableau comparatif

Type d'appareil	Longueur	Envergure	Plafond	Vitesse	Moteurs	Autonomie
Junker JU 52	18,90 m	29,25 m	5900 m	275 km/h	3 fois 725 ch	1300 km
Douglas C-47 «Dakota»	19,65 m	28,96 m	7070 m	370 km/h	2 fois 1200 ch	3420 km
Noratlas Nord 2501	21,95 m	32,50 m	7500 m	440 km/h	2 fois 2040 ch	3000 km
Transall C160 NG	33,60 m	40 m	8000 m	515 km/h	2 fois 5665 ch	Possibilité de ravitaillement en vol

sibles ainsi que des fusées d'appoint Jato font de ce modèle un transporteur d'assaut opérationnel capable d'utiliser des terrains de fortune très courts.

Le Noratlas à travers le monde

Imaginé vers 1947 par l'ingénieur J. Calvy, cet avion-cargo sera largement employé à travers le monde. Au sein de l'armée de l'air française tout d'abord: engagé en Indochine et en Algérie, il se posera aussi dans de nombreux pays d'Afrique noire, à Djibouti, en Polynésie et, plus récemment, au Tchad.

Construit sous licence en Allemagne, il équipe la Luftwaffe d'après-guerre. Présenté en septembre 1953 à Lydda, en Israël, le modèle militaire du *Noratlas*, le 2501 IS sera commandé en 12 exemplaires qui voleront sous l'étoile de

David. L'armée de l'air israélienne achètera plus tard d'autres modèles fabriqués sous licence en Allemagne.

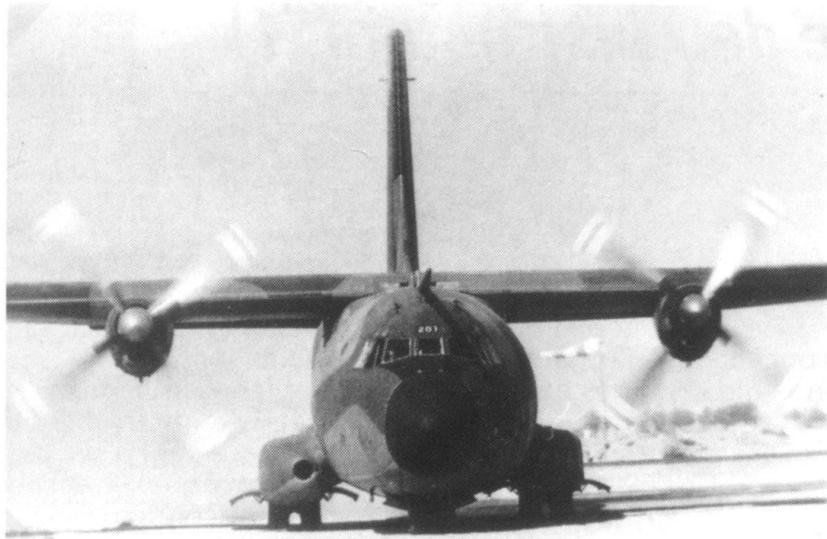
Les compagnies civiles UAT et Air-Algérie, équipées de *Nord 2502*, en vendront un certain nombre aux forces de l'air portugaises. Le Portugal, ainsi que le Honduras et la Grèce vont aussi acquérir certains

modèles neufs auprès du constructeur allemand pour renouveler leurs parcs de transporteurs aériens militaires.

Pour conclure ce tour d'horizon, il faut encore parler de la série de missions effectuées sur des terrains situés à plus de 3500 mètres, au Cachemire, par un *Nord 2508*, en 1957,



1955. Le Nord 2501 en approche (photo DR).



Un digne successeur! 1968. Les premiers Transall apparaissent (photo Air actualités).

pour le compte de la compagnie indienne Kalinga Air Line.

Comme on peut le constater, le *Noratlas* a été

vraiment utilisé à toutes les sauces, sous toutes les latitudes.

La «Grise», comme le surnommaient parfois ses

équipages, servira fidèlement pendant près de quarante ans. Un ami l'a encore vu évoluer récemment en France, lors d'un meeting aérien, mais j'ignore si d'autres *Noratlas* volent toujours par le vaste monde.

Pour la petite histoire, il faut relever que cet avion-cargo aux formes inhabituelles et sympathiques partage, le temps d'un épisode, les aventures des célèbres héros de bandes dessinées Tanguy et Laverdure! Le vieux *Noratlas* méritait bien ce petit hommage!

V. Q.

L'imagerie numérique

«Contrairement au film chimique qui, après développement, est un produit figé en luminosité et en contraste, l'imagerie numérique possède des qualités qui en imposent progressivement l'emploi dans un nombre croissant d'applications militaires.

«La grande sensibilité des capteurs optroniques peut être mise à profit par des traitements d'images numériques pour optimaliser localement les conditions de visualisation, permettant ainsi de mettre en évidence des détails qui n'apparaîtraient pas autrement. L'image numérique peut être aisément déformée, permettant ainsi la superposition à une autre image ou à une carte, préalable indispensable à la fusion du renseignement-image. En dépit de la quantité considérable d'informations contenues dans une image (36 mégaoctets pour une scène Spot), les supports (disques optonumériques) et les moyens de télécommunication modernes en permettent le stockage sous un volume plus faible, la transmission dans un délai plus rapide, et la prise en compte dans les systèmes informatiques de commandement.»

Jean Rivière

«L'armée de terre et l'interprétation de l'imagerie»,
Défense nationale, novembre 1993, p. 172