

N°Exposant:

AERONEF PRESENTE EN VOL: **EN STATIC:**

N°Salon: 104

Attention: Les renseignements demandés sont destinés aux commentateurs officiels du Salon

L'exposant doit y indiquer clairement les éléments techniques, les données commerciales, ainsi que tout ce qu'il souhaiterait que les commentateurs diffusent au public sur son appareil lors de sa présentation en vol.

CONSTRUCTEUR:		NORD AVIATION	
NOM ET TYPE DE L'APPAREIL:		Nord 2501 Noratlas	
CATEGORIE:		Cargo militaire	
PAYS:		FRANCE	
PREMIER VOL:		EQUIPAGE DE PRESENTATION:	
Date: 10/09/1949 Lieu: Melun-Villaroche		Jacques Rambach	
Equipage: Claude Chautemps		Jacques Latessa	
PROPULSEUR(S):			
Nombre:	2	Type:	14 cylindres Hercules 759 à chemises louvoyantes
Constructeur:	Bristol licence SNECMA		
Puissance maxi (sans PC):	2 068 CV	Avec PC:	
Hélice(s):	Quadripales Rotol		
RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES:		RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX:	
Masse à vide:	13 147 kg	Prototypes (ou pré-série):	8
Masse maxi au décollage:	21 700 kg	Commandes fermes:	426
Vitesse de croisière maxi:	398 km/h	Commandes en options:	
Vitesse maxi opérationnel:	398 km/h	Livraisons:	426
Vitesse de décrochage:	126 km/h	Cadence de production:	
Autonomie:	12:00	Nombre de clients:	
Rayon d'action:	2 500 km	Contact pendant le salon:	
AMENAGEMENT:		ARMEMENT:	
Aménagement: 45 soldats, 36 parachutistes, 18 civières avec accompagnateurs. 4 500kg de Fret		Sans Ce Nord 2501 est le dernier à voler dans le monde. Il appartient à l'association Noratlas de Provence basée à Marignane.	
Charge marchande:	4 500 kg		
COMMENTAIRE:			
<p>Le Nord 2501 Noratlas, communément appelé "la Grise", est un avion de transport militaire français dont le fuselage était exposé au salon de l'aviation 1951. Il s'agit d'un bimoteur bipoutre à ailes hautes, dessiné par Jean Calvy, ingénieur à la SNCAN a la fin des années 1940. 426 exemplaires ont été construits, toutes variantes confondues, dont 8 prototypes et 3 appareils de présérie. L'usine SNCAN des Mureaux construisait les poutres et les empennages, celle de Bourges les fuselages. Breguet fabriquait les voilures et, sous licence, les hélices Rotol. La SNECMA fabriquait, sous licence également, les moteurs Hercules. Dans un premier temps l'assemblage final se faisait soit au Mureaux soit à Bourges, puis rapidement uniquement à Bourges. L'Armée de l'Air a volé sur Noratlas de juin 1953 à octobre 1989 au sein de nombreux Escadrons de Transport, au CIET, au CIFAS 328, ainsi qu'à l'Escadron Electronique 54 Dunkerque. Ils ont été engagés à la fin de la guerre d'Indochine, à Suez, en Algérie, et même au Tchad en 1984. Ils ont aussi participé à de nombreuses missions humanitaires et scientifiques à travers de monde. Les Noratlas portugais ont été engagés en Angola, au Mozambique et en Guinée-Bissau. Lors des grèves de 1968 en France, des Noratlas ont effectué, du 20 mai au 8 juin, 1 307 vols pour le transport du courrier et de passagers, soit 2 025 heures et plus de 22.000 passagers transportés. Il a même existé au sein de l'Armée de l'Air une patrouille "acrobatique" sur Noratlas, la "Guimauve", qui a compté jusqu'à sept appareils. La cérémonie de retrait du service eut lieu le 22 Septembre 1986 à Toulouse, mais le retrait effectif n'interviendra que le 26 octobre 1989 avec le Nord Gabriel. Le Noratlas a également connu une exploitation civile à l'UAT et à la CGTA/Air Algérie, et en fin de carrière dans plusieurs petites compagnies.</p>			