



Nord 2501 n° 02 F-WFUN au Salon du Bourget en juin 1951. (Photo Bouvier, coll. Gruz)

Comme nous l'avons vu, le 15 décembre 1950, quelques jours à peine après la prise en compte du 02, la DTI avait pris la décision définitive de choisir le Nord 2501, donc avec moteur Hercules, comme "cargo moyen" destiné à équiper l'armée de l'Air, enterrant donc définitivement la motorisation Snecma 14-R du 2500. Peu après, DTI passait commande auprès de la SNCAN d'une maquette échelle 1 du poste de pilotage (marché du 13/03/51)

Les 2 et 3 juillet 1951, l'appareil est présenté au premier salon aéronautique qui se tient au Bourget, dont il est incontestablement l'une des principales attractions. Quelques jours après la fermeture du salon, l'armée de l'Air fait enfin connaissance avec son futur avion de transport, le 02 étant convoyé en vol à Mont-de-Marsan le 16 juillet, où il est présenté au Centre d'Expérimentations Aériennes Militaires (CEAM) pour une première prise en main, avant de le restituer le 23 au CEV et au constructeur qui doivent poursuivre les essais. Du 11 au 13 septembre, il est présenté à Istres, puis il est remis à l'Onéra qui va mener une étude de vibrations entre le 17 septembre et le 10 octobre. Deux jours plus tard, des bal-

Toujours au Salon du Bourget de juin 1951, le 2501 n° 02 F-WFUN stationné à côté du prototype du Breguet 761S n° 01 F-WASK. (Coll. Millas)



lasts sont montés en soute pour la suite des essais. Du 10 au 13 novembre, il est exposé à Marseille-Marignane. Le 26 novembre, une tentative de chargement d'un hélicoptère Bell 47 est notée "infructueuse" sur les rapports. La fin de l'année est marquée par une mauvaise météo qui perturbe les essais.

La période du 28 novembre 1951 au 26 février 1952 est de nouveau consacrée à l'étude du dégivrage thermique, du conditionnement d'air et de l'insonorisation, puis en mars 1952 à l'essai du pilote automatique et à l'étude de l'aménagement en version sanitaire avec 18 brancards. S'ensuit une révision 200 heures qui l'immobilise du 24 mars au 25 mai, au cours de laquelle est monté un tab à ressort de direction et des arêtes de bord d'attaque. Les essais qui s'ensuivirent amèneront le démontage de ce tab et le remontage de la gouverne de direction dans son état initial.

Dans le courant du mois de juin 1952, il est présenté à la commission de la Défense nationale (6 juin), puis à Friedrichshafen (17 juin) et à Melun (23 et 24 juin).

Gros plan sur le 2501 n° 02 flambant neuf à Brétigny devant une "Julie" vieillissante. (CEV AAEA)

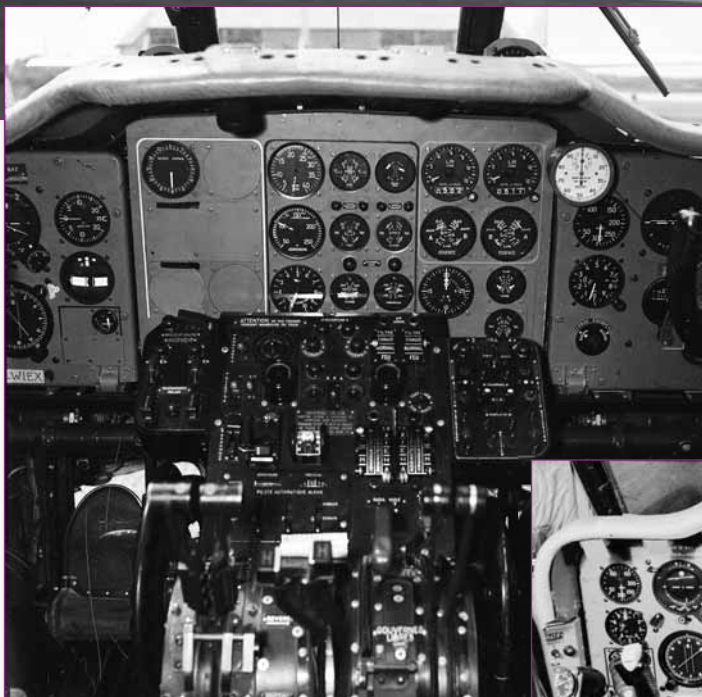




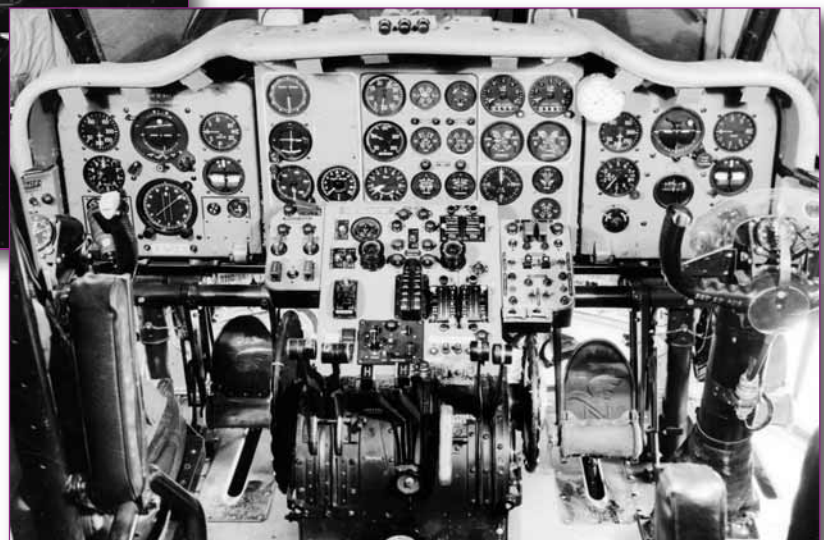
Belle allure sur cette photo couleur du Nord 2506 F-WIEX.



Nord 2506 n° 01 sur le terrain de Cazaux en 1958.
Que de belles choses aujourd'hui disparues, sur cette vue...
(Coll. Millas)



Poste de pilotage du 2506, la première (à gauche) à l'équipement de navigation succinct (un seul R/C) et la deuxième, deux ans plus tard, plus complète et plus opérationnelle! (Coll. Millas)



Le CEAM l'emploiera pour des essais très variés. On le verra notamment doté de deux types de carénage de réacteur. Il y reçoit l'immatriculation F-SDDT puis F-SDIA (118-IA sur les poutres). Il sera finalement retiré du service le 12 septembre 1969 et déclassé "instruction sol" au profit de l'école des mécaniciens de Rochefort (base aérienne 721) jusqu'à son ferrailage au début de 1975.

ET 2/61 Franche Comté – F-RAYA (61-YA)

L'escadron de transport Franche-Comté puise ses origines dans l'ancien GT II/62, formé le 1^{er} mai 1946 à Blida. Le GT part pour l'Indochine en septembre 1949 et atteint la BA 190 de Bach Maï "La Baume" avec ses Junkers 52 début octobre 1949. Il sera par la suite équipé de C-47 Dakota en novembre 1951. De retour en métropole, il est intégré à la 61^e escadre de transport d'Orléans le 1^{er} novembre 1955, au sein de laquelle il adopte la désignation d'ET 4/61.

C'est sous cette appellation que le Franche-Comté reçoit son premier Noratlas au tout début du mois d'octobre 1956. C'est le n° 121 qui reçoit le code 61-YA. Il est suivi le même mois par les 122 (YB) 123 (YC) 124 (YD) puis en novembre par les 125 (YE) et 126 (YF), tous sortant directement de fabrication.



LES LIGNES AÉRIENNES ATTRIBUÉES PAR LE GMMTA ET
COMMUNES AUX TROIS ESCADRONS, AU DÉPART D'ORLÉANS
AU 1^{ER} JANVIER 1961

1210 Blida *
1211 Meknès - Paris
1212 Sidi Bel Abbes - Paris **
1213 Toulouse - Alger - Sidi Bel Abbes - Alger - Paris **
1214 Colomb-Béchar - Paris
1215 Colomb-Béchar - Paris
1300 Dakar - Paris ***
1500 Brazzaville - Paris
1600 Tananarive - Paris ****

Rotations: * 1 tous les 7 jours, ** 1 tous les 14 jours, *** 3 tous les 28 jours, **** 1 tous les 60 jours.



Le 1^{er} décembre 1956, suite au rattachement du 2/61 Maine à la 64^e ET, où il devient l'ET 2/64, le Franche-Comté change de dénomination pour prendre l'appellation 2/61. L'arrivée des Nord 2501 en provenance des chaînes se poursuit durant les premiers mois de l'année 1957, et, à la mi-mars, avec l'arrivée du 135/61-YN, l'escadron dispose de 14 machines neuves. Les livraisons continuent tout au long de l'année 1958, le 167/61-YZ est livré en octobre.

Durant les années soixante, du moins jusqu'en 1967, date à laquelle la France retire ses derniers moyens en Algérie, les appareils du Franche-Comté assureront des lignes régulières avec les différents sites d'essais répartis dans le Sahara: Colomb-Béchar, Hammagir, Reggan, et In Amguel dans le sud Saharien. Ces liaisons sont très souvent effectuées en toute discrétion, compte tenu de la nature des essais pratiqués sur ces installations.

Le 29 janvier 1964, le n° 149/61-YO, accompagné par un autre appareil de la 62^e ET, décolle pour la mission n° 02/1547 qui doit mener à Tokyo en passant par de nombreuses capitales asiatiques. Dans les soutes des deux avions: une Alouette II et une Alouette III qui doivent être présentées dans plusieurs pays d'Asie.

Le voyage aller s'effectue avec des escales successives à Marseille, Brin-

De haut en bas :

- Au Groënland, le 127/61-YG à Sondre Stromfjord en 1957 en support aux expéditions polaires. (coll. Millas)

- Nord n° 125/61-YE portant les marquages de reconnaissance rouges des missions polaires le 11 avril 1960. (coll. Millas)

- N° 164/61-YW utilisant une échelle de l'Aeroflot pour sa PPV... peut être à Delhi en novembre 1960. (coll. Gaynecoetche)



Nord 2501 n° 189/316-FN du GE 316 à Toulouse-Francazal en 1980.



Nord 2501 SNB n° 200/328-EK du Cifas 328 à Bordeaux-Mérignac en 1978.

Escadron de calibration 57 Commercy - F-RCAA (CAA)

C'est le 1^{er} août 1965, sur la BA 107 de Villacoublay aux portes de Paris, que l'escadrille de calibration 57 voit le jour. Ce n'est que plus tard qu'elle atteindra le statut d'escadron. Elle dispose à ses débuts de trois C-47 Dakota spécialement équipés pour la calibration des aides radioélectriques, qui étaient déjà utilisés depuis 1960 sur la base de Villacoublay.

Bien qu'étant une unité du Cotam à part entière, l'escadron de calibration est mis pour emploi auprès du CTAA (Commandement des Transmissions). La nécessité de remplacer les Dakota vieillissants devenant une priorité, il est décidé de faire procéder par l'AIA de Clermont à la transformation de quelques Noratlas, avec en partie des équipements récupérés sur les Dakota (voir chapitre 3 pour cette version).

Le premier Nord, le 151, arrive au mois d'octobre 1967, et le code CAR lui est attribué. En effet, petite particularité de l'EC 57, seuls les trois lettres du code radio sont portées sur les avions.

À cette époque l'unité de compte déjà plus qu'un seul Dakota, le s/n 349723 codé CAL, qui quittera l'escadron en juillet 1968, au moment où un second Nord lui sera livré. Il s'agit du n° 29 qui



Nez du 192 et son insigne de l'EC 57 "Commercy" à Orange-Caritat. La différence de peinture est due à un foudroiement de l'avion en vol, subi lors de missions précédentes... (Photo Millas)



Nord 2501 n° 151 CAR : (↑) à Villacoublay en septembre 1968 et (↓) lors de la calibration des installations opérationnelles du terrain de la BA 102 de Dijon . (coll. Millas)



Le n° 146 CAG, plus "classique", à côté du n° 170 CAP, à Villacoublay en mai 1972. (coll. Millas)

prend le code CAB, mais qui n'est pas équipé pour la calibration, il est en version cargo standard destiné à servir entre autres de plastron. Ces avions recevront des marquages haute visibilité (dayglow) sur les poutres, sur la partie arrière et sur le nez. Leur maintenance 2^e échelon sera assurée par le Germas 15/060, situé sur la base, qui assure également l'entretien des avions du Glam et du Gael.

Le 24 décembre 1969, l'EC 57 est officiellement baptisé, il reçoit le nom de "Commercy", une petite cité de l'Est de la France dont la devise "qui mesure dure" est parfaitement adaptée au travail de l'unité.

Quelques semaines plus tard, en février 1970, arrive un troisième appareil, le n° 192, qui reprend le code CAL laissé par le dernier Dakota. Le cargo (n° 29 CAB) quitte le Commercy en juillet de cette année-là, remplacé dès octobre par le n° 146 (CAG). Puis en décembre 1971 arrive un quatrième appareil, le n° 170 (CAP) qui est également un cargo normal sans équipement particulier.

La situation ne changera pas jusqu'en août 1975, lorsque le n° 170 (CAP) sera retiré. Son code est repris dès l'année suivante par le premier biréacteur Mystère 20 (n° 291) arrivé dès le mois d'avril 1976, qui annonce la relève pour les vaillants Noratlas.

En mai 1978, c'est au tour du 146 (CAG) de quitter Villacoublay. La situation reste identique durant les trois années qui suivent, et en mai 1981 arrive un deuxième Mystère 20 (422), qui reprend le code CAL du Nord n° 192 qui a été recodé entre-temps CAE. L'arrivée de ce second

Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux 343 - F-SDKA (343-KA)

Nous mentionnerons rapidement cette unité très particulière, bien qu'elle n'ait utilisé qu'un unique Noratlas et pour peu de temps, mais pas n'importe lequel : le prototype 01.

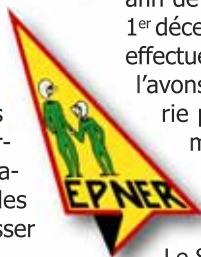
Le CIEES 343 fut créé en 1947 à Colomb-Béchar, dans le Sahara algérien, pour tester et mettre au point les engins (fusées et missiles) air-air, air-sol, air-air ou sol-sol. Le CIEES a utilisé un certain nombre d'appareils de servitude – jusqu'à 18 – au cours de son existence qui s'est achevée en 1967 avec le départ définitif des centres d'expérimentations du Sahara (vers la Polynésie pour le nucléaire et vers la Guyane ou le centre d'essais des Landes pour les fusées et missiles). Ces avions étaient utilisés notamment pour les liaisons, le transport, le largage, la récupération d'engins, le sauvetage et les évacuations sanitaires. Une antenne du CEV était aussi présente sur place, avec ses propres appareils en essais. C'est ainsi que le 16 avril 1954 l'unité se vit affecter le prototype 01 du Noratlas, l'unique Nord 2500, qui y resta jusqu'à sa réforme le 31 décembre 1955. Il fut ferrailé sur place. Nous n'avons pas pu avoir plus de détails sur son activité (probablement logistique entre les différents sites d'essais et les bases du nord de l'Algérie), ni même savoir s'il a porté un code propre à cette unité ou son insigne.



Centre d'essais en vol (CEV)

Une instruction particulière du 28 août 1948 (13824 DTI/O) fixe les attributions du Centre d'essais en vol qui, dépendant directement de la Direction technique et industrielle (DTI) était chargé :

- sur le plan du personnel : de la formation et de l'entraînement du personnel navigant des corps techniques et surtout de la formation de tout le personnel navigant d'essai et de réceptions ;
- sur le plan matériel : des essais en vol de tous les matériels aériens sans exception, civils ou militaires, avions, moteurs, équipements, armements, etc., exécutant lui-même les essais officiels, suivant chez les constructeurs la mise au point qu'il est habilité, dans certains cas, à prendre à son compte, procédant aux opérations de recette en vol, réalisant ou faisant réaliser les instruments et équipements prototypes, faisant progresser et unifiant les méthodes d'essais.



C'est dire l'importance de ce centre, point de passage obligé pour tout ce qui vole ou qui est emporté en vol, aussi bien dans le domaine militaire que civil. Pour accomplir sa tâche, le CEV, dont la principale base est à Brétigny-sur-Orge en région parisienne, dispose d'un certain nombre d'annexes (Cazaux et Istres, essentiellement).

Le premier contact du CEV avec le Noratlas a lieu le 20 avril 1950, date à laquelle lui est remis le prototype 01 du Nord 2500 afin de lui faire subir les premiers essais officiels. Il est suivi le 1^{er} décembre suivant par le n° 02, cette fois un Nord 2501, pour effectuer les essais comparatifs avec le Nord 2500, comme nous l'avons vu plus haut. Tous les prototypes et avions de la présérie passeront par le CEV avant de poursuivre leurs expérimentations.

Dans les années cinquante, le CEV teste de nombreux parachutes. Des parachutistes d'essai du CEV démontrent en vol les possibilités d'évacuation du Noratlas. Le 8 mai 1955, Colette Duval, à bord d'un N.2501 affecté au



Nord 2501 n° 05 nez à nez avec le SO.30 n° 40/31S-2 de l'Aéronautique navale le 6 septembre 1955 à Blackbushe. (Archives auteurs)

Nord 2501 n° 03 du CEV à Franczal à côté d'un C-130A de "passage" au Ciet 340. (coll. Millas)



LTG 61 (61^e escadre)

Bases : Erding (1957-1958), Neubiberg (1958-1971)



L'insigne au chamois de la LTG 61 sur le nez du D061/GA+120, de passage à Pau en janvier 1965, avant qu'il soit revêtu du camouflage standard. (coll. Millas)

Le chamois de la LTG 61 sur fond de camouflage. (coll. Capy)

La première escadre de transport de la nouvelle Luftwaffe a vu le jour en 1957, au moment de la grande réorganisation de l'aviation allemande. La base d'Erding, qui est alors encore sous contrôle américain, est retenue pour abriter la nouvelle escadre, et dès le mois d'octobre 1956 des militaires venus d'Uetersen y sont mutés pour commencer les travaux d'infrastructure. Peu après, en mars 1957, se mettent en place les préparatifs de création du premier escadron (1/LTG 61). Le parc d'avions disponibles pour équiper la jeune unité se limitait à seize Douglas C-47 Dakota

rachetés à l'Usaf et à la Royal Air Force. Deux mois plus tard, les premiers pilotes, majoritairement des vétérans tout justes "défraîchis" à Penzing sur les vieux monomoteurs T6A, font leur arrivée à Erding.

La LTG 61 (escadre) et son premier escadron le 1./LTG 61 "Gamsbock" (chamois) sont officiellement créés le 24 août 1957. Son second escadron, le 2./LTG 61, est créé moins de six mois plus tard, le 14 décembre, dans le but de mettre en œuvre les nouveaux Noratlas déjà en service au sein de l'école FFS-S. Simultanément, la base d'Erding est officiellement remise à l'armée allemande par les représentants de l'armée américaine en présence des plus hautes personnalités.

C'est donc le second escadron 2./LTG 61 qui sera la première unité opérationnelle de transport à être dotée du Noratlas. Ses premiers avions, fabriqués en France, sont codés dans la série GA+230.

Quant au premier escadron 1./LTG 61, il ne recevra que plus tard ses Nord 2501D, reversant ses Dakota vers d'autres unités.

L'escadre ne reste que peu de temps à Erding : le 22 avril 1958, elle déménage vers Neubiberg, au sud-est de Munich, également une base qu'occupait l'U.S. Air Force et restituée juste avant à l'Allemagne. Les habitants de Neubiberg ne seront pas surpris de l'arrivée des Noratlas, habitués à voir les nombreux Fairchild C-119A, également bipoutres, du 317th TCW de l'Usaf, qui déménageront vers Évreux lors de l'arrivée de la LTG 61.

Durant les dix premières années, les Nord 2501 ont effectué depuis Neubiberg 117000 heures de vol, parcourant 35 millions de kilomètres.

La vie de l'escadre à Neubiberg sera hélas marquée par plusieurs accidents. Le premier se produit le 24 juillet 1959 à Bursa, en Turquie, lorsque le D018 (GA+243), victime d'une panne de moteur, heurte un obstacle en virage et prend feu, entraînant dans la mort les cinq membres de l'équipage. Moins de huit mois plus tard, le 15 mars 1960,



Le GA+106 au décollage de Franczal en octobre 1963. La livrée alu des premières années ne durera que peu de temps. (coll. Millas)

Le GA+253 (probablement le D126) vu en 1963. (archives auteurs)



République du Congo (dite "Congo Brazzaville")

La République du Congo (fréquemment appelée Congo-Brazzaville pour la distinguer de son grand voisin, le Zaïre, ex-Congo belge et actuelle République démocratique du Congo), ex-colonie française indépendante depuis 1960, prend une orientation marxiste-léniniste à la fin des années soixante et devient République populaire du Congo le 31 décembre 1969, gouvernée par un parti unique, le parti congolais du Travail. C'est ainsi qu'après avoir reçu différents avions français au moment de son indépendance, la nouvelle République populaire du Congo se tourne rapidement vers l'Union soviétique, sa nouvelle amie, afin de constituer son aviation militaire. Toutefois, peu après l'arrivée de Denis Sassou Nguesso au pouvoir (1979), les liens avec la France trouvent un nouvel élan conforté par les accords sur la distribution du pétrole congolais.

C'est ainsi qu'un premier Noratlas est acquis auprès de la France: il s'agit du n° 138, cédé le 18 septembre 1981 et convoyé en décembre de la même année par un équipage du Béarn d'Évreux. Il stationne sur la partie militaire de l'aéroport de Maya-Maya, à Brazzaville (base aérienne 01) ⁽¹⁾. Cet avion, qui reçoit le code TN-236, est réformé avant 1987, car cette immatriculation est reprise début 1988 par un autre appareil (le n° 165). En 1985, un second avion est livré, le n° 130, après avoir été révisé par la Seca au Bourget en septembre. Il reçoit le code TN-234. Puis au mois de juin 1987 arrive un troisième avion, le n° 94, convoyé avec l'immatriculation F-SDMD avant de devenir sur place le TN-234. Enfin, en janvier 1988, arrive le n° 165 qui reprend le code TN-236 après avoir été convoyé avec l'immatriculation provisoire F-SDMC. Sur place, la maintenance est assurée par la Sté Pradier, une société française spécialisée dans la maintenanc et la fourniture d'avions et de pièces détachées, sous contrat avec le ministère de la Coopération. Dans l'ensemble, ces avions volaient très peu durant les quelques années d'exploitation, les équipages (Français détachés dans le cadre de la coopération) n'effectuaient qu'en moyenne 180 heures de vol par pilote et par an. Les missions consistaient essentiellement en des liaisons entre Brazzaville et Pointe-Noire. Le Congo s'était équipé parallèlement d'une demi-douzaine d'Antonov 24V livrés par l'Union soviétique.

En 1996, deux avions étaient maintenus en état (n° 94 et n° 165), mais ne volaient plus, dans l'attente d'une révision rendue très hypothétique compte tenu de la situation économique du pays, tandis que les deux autres (n° 130 & 138) étaient à l'abandon sur l'aéroport A.A. Neto de Pointe-Noire, en piteux état. En 2014, le TN-236 était toujours stocké à Pointe-Noire, dans la partie nord de l'aéroport, récemment revêtu d'une peinture aluminium, sans marquages à l'exception de la cocarde sur la poutre.

En 1996, deux avions étaient maintenus en état (n° 94 et n° 165), mais ne volaient plus, dans l'attente d'une révision rendue très hypothétique compte tenu de la situation économique du pays, tandis que les deux autres (n° 130 & 138) étaient à l'abandon sur l'aéroport A.A. Neto de Pointe-Noire, en piteux état. En 2014, le TN-236 était toujours stocké à Pointe-Noire, dans la partie nord de l'aéroport, récemment revêtu d'une peinture aluminium, sans marquages à l'exception de la cocarde sur la poutre.



Gros plan sur la cocarde "première époque" de la République populaire du Congo, qui fut remplacée en 1992 après le changement de régime. L'avion est le TN-235 (094) livré en 1987 par la France, il est vu ici à Rennes en septembre 1990. (Dunoyer)

LISTE DES APPAREILS CONGOLAIS

Immat.	N°	Type	Date	Remarques
TN-234	130	N.2501	00/00/85	épave à Pointe-Noire en 1996
TN-235	94	N.2501	00/06/87	à Pointe-Noire en 1996, sort inconnu
TN-236 (1)	138	N.2501	18/09/81	épave à Pointe-Noire en 1996
TN-236 (2)	165	N.2501	00/01/88	préservé à Pointe-Noire (vu 2014)

Le TN-234 (n° 130), au Bourget en octobre 1985, fut le second Noratlas cédé par la France en 1985. (coll. Millas)



Le TN-236 (n° 165), représenté ici à Colomiers en décembre 1987 avant son départ pour le Congo, est le second à porter ce code qui fut tout d'abord attribué au n° 138 livré en 1981. (photo Millas)

1. L'autre base congolaise étant la base aérienne 02, située à Pointe-Noire, sur la côte Atlantique.



Le F-GEXP à Toulouse-Blagnac en décembre 1986. Il sera vendu au Zaïre quelques mois plus tard. (photo Millas)

Deux autres Nord 2501 subissent la même conversion "TC" chez Seca: le n° 142, qui devient F-GEXS (mis en service le 28 avril 86) et le n° 135, qui devient F-GEXR (mis en service en juin 1986). Tous deux avaient été réformés en juin 1985. Transvalair prévoyait d'utiliser à terme six avions pour assurer ces lignes commerciales, et fera donc l'acquisition d'autres Noratlas (six) en 1988 auprès des Domaines, soit pour les transformer ultérieurement en "TC" soit pour avoir suffisamment de stocks de pièces. Mais l'affaire tournera court et les six avions resteront parkés sur l'aéroport de Caen. En effet, en 1986 la Sernam (filiale de la SNCF) fut contrainte d'abandonner le transport aérien, activité qui était jugée par les instances dirigeantes comme n'étant pas de son ressort, et fut priée de se recentrer sur le rail, sa raison d'être. Par conséquent, Transvalair-Sernam dut mettre un terme à ses lignes régulières. Durant l'année 1987, quelques vols à la demande furent encore effectués, jusqu'à la fin totale de l'activité à la fin de l'année.

L'un des trois Nord 2501 TC trouvera rapidement un acquéreur au Zaïre, dès juillet 1987 (le 131), tandis que les deux autres devront attendre peu avant de suivre le même chemin en 1992. Quant aux Nord 2501 stockés à Caen, ils furent vendus un par un pour des utilisations très diverses. L'un d'eux, le 113, fut convoyé en vol vers l'Équateur. En 2013, il restait encore à Caen un unique Noratlas (le 180) en piteux état. Bien qu'ayant été vendu, il attend probablement le passage prochain des ferrailleurs.

Seuls les trois Nord 2501TC ont reçu les couleurs de Transvalair (aluminium poli, toit blanc, bandeau blanc sur toute la longueur du cargo avec le nom de la compagnie, logo "ACE" sur les dérives, et immatriculation sur les raccords de dérives). Le nom



Gros plan sur l'insigne fantaisie de ACE-Transvalair apposé sur le nez du 135. (photo Millas)



Le troisième Nord 2501TC, F-GEXR (n° 135) en août 1986 à Toulouse-Blagnac, peu après sa mise en service. Il prendra plus tard lui aussi le chemin du Zaïre. (photo Millas)

Le F-GEXS (n° 142) sera le second Nord 2501 converti en "TC", il est vu ici à Toulouse-Blagnac, l'une des principales destinations pour ces avions pour le transport de courrier. (photo Millas)



"Transvalair" a ensuite fait place au logo du Sernam, au profit duquel ces avions volaient.

Quant aux avions stockés à Caen, ils sont restés en tous points identiques à la livrée standard armée de l'Air avec uniquement l'immatriculation civile provisoire peinte sur la poutre pour le convoyage.

87 - Pris en compte le 18/01/56

61-QD	F-RAQD	ET 3/61	23/01/56 - 02/02/59	
62-SR	F-RASR	GT 3/62	17/04/59 - 11/01/61	
61-QA	F-RAQA	ET 3/61	01/06/61 - 04/10/65	camoufflé Otan
61-QV	F-RAQV	ET	22/04/66 - 06/05/69	
88-JA	F-SCJA	GAMOM 88	15/12/70 - 13/07/71	aménagement VIP/VAP
62-	F-R	ET 2/62	13/07/71 - 28/11/72	
88-JD	F-SCJD	GAMOM 88	28/11/72 - 30/08/73	
50-W	F-SDW	GAMOM 50	00/00/73 - 00/00/00	
62-WW	F-RAWA	ET 1/62	12/04/74 - 27/08/74	
64-I	F-RAI	ET 1/64	30/01/75 - 11/11/76	
55-KA	F-RAKA	ETOM 55	11/11/76 - 09/08/82	avec retours fréquents au 1/64
64-KA	F-RBKA	ET 1/64	09/08/82 - 01/02/83	
—	—	EAA 601	01/02/83 -	réformé 05/01/84, 10 113 HdV

Fuselage seul sur la BA 114 d'Aix-les-Milles en 1988.



88 - Pris en compte le 27/01/56

61-QE	F-RAQE	ET 3/61	06/02/56 - 14/04/58	
61-NO	F-RANO	ET 1/61	14/04/58 - 06/04/60	
64-IP	F-RAIP	ET 1/64	06/04/60 - 04/05/61	
63-AF	F-RBAF	ET 1/63	04/05/61 - 12/12/64	
61-YW	F-RAYW	ET	24/06/65 - 18/04/69	
340-VS	F-RAVS	CIET 340	18/04/69 - 20/08/70	
88-JC	F-SCJC	GAMOM 88	20/08/70 - 23/03/71	
340-HV	F-RAVH	CIET 340	10/09/71 - 02/11/71	
88-JB	F-SCJB	GAMOM 88	02/11/71 - 01/06/72	
340-VS	F-RAVS	CIET 340	01/06/72 - 20/08/73	
88-JC	F-SDJC	GAMOM 88	20/08/73 - 16/12/73	
50-WG	F-SDWG	ETOM 50	16/12/73 - 13/08/74	
59-CU	F-RBCU	GMT 59	13/08/74 - 03/11/75	
64-IX	F-RAIX	ET 1/64	03/03/76 - 17/12/79	
—	—	EAA 601	17/12/79 -	

Réformé 03/02/81 à 10 749 HdV, ferrailé



89 - Pris en compte le 20/01/56

61-QB	F-RAQB	ET 1/61	14/03/56 - 05/02/57	
—	F-RBH	CIET 340	05/02/57 - 13/01/58	
61-YQ	F-RAYQ	ET 2/61	13/01/58 - 27/11/58	
62-SF	F-RASF	GT 3/62	27/11/58 - 31/10/60	
61-QB	F-RAQB	61° ET	10/06/61 - 18/01/65	
64-IC	F-RAIC	ET 1/64	21/03/68 - 02/06/71	
OZ	F-RBOZ	GTLA 2/60	02/06/71 - 19/05/72	
62-QR	F-RAQR	ET	28/11/72 - 09/06/77	
55-KB	F-RAKB	ETOM 55	09/06/77 - 17/10/77	
62-WL	F-RAWL	ET 1/62	17/10/77 - 01/07/78	
63-WE	F-RAWE	ET 2/63	01/07/78 - 29/10/80	
—	—	EAA 601	29/10/80 -	Réformé 10/08/81, 10 580 HdV

Fuselage au prytanée de La Flèche (72), vendu par les Domaines au Mans le 30/01/92.



90 - Pris en compte le 24/02/56

61-QF	F-RAQF	ET 3/61	28/02/56 - 18/07/57	
341-K	F-RBCK	EITA 341	18/07/57 - 17/02/58	
61-QE	F-RAQE	ET 3/61	17/02/58 - 09/10/58	
62-SG	F-RASG	GT 3/62	09/10/58 - 02/10/60	
62-SK	F-RASK	GT 3/62	09/05/61 - 24/09/63	
62-WA	F-RAWA	ET 1/62	08/01/64 - 00/03/64	
61-QO	F-RAQO	ET 3/61	00/00/64 - 00/00/65	
63-BK	F-RABK	ET 2/63	29/07/69 - 19/10/72	
62-QW	F-RAQW	62° ET	30/03/73 - 10/02/77	
55-KB	F-RAKB	ETOM 55	10/02/77 - 11/06/77	
62-QW	F-RAQW	62° ET	11/06/77 - 13/06/78	
64-KO	F-RBKO	ET 2/64	13/06/78 - 07/02/79	
312-BP	F-TEBP	GI 312	07/02/79 - 09/07/80	
63-VR	F-RAVR	ET 1/63	09/07/80 - 27/05/82	
55-KB	F-RAKB	ETOM 55	27/05/82 - 14/03/83	
—	—	EAA 601	30/03/83 -	

Réformé 05/01/84 à 11 322 HdV, ferrailé



91 - Pris en compte le 01/02/56

61-NE	F-RANE	ET 1/61	13/03/56 - 25/11/57	
61-NG	F-RANG	ET 1/61	06/03/58 - 18/04/58	
—	—	AMR 1/661	24/04/58 - 05/11/58	réparation
61-QA	F-RAQA	ET 3/61	05/11/58 - 21/04/60	
64-IN	F-RAIN	ET 1/64	21/04/60 - 20/10/61	
62-WN	F-RAWN	ET 1/62	01/03/62 - 15/07/64	
62-KG	F-RBKG	ET 2/62	11/02/67 - 13/12/71	dét. GMT 59 (09/69-10/70)
—	F-RBZ	EE 54	13/12/71 - 22/02/72	
62-KO	F-RBKO	ET 2/62	23/07/73 - 21/07/74	
50-WG	F-SDWG	GAMOM 50	21/07/74 - 14/04/75	
62-KG	F-RBKG	ET 2/62	11/08/76 - 27/06/78	
64-KG	F-RBKG	ET 2/64	27/06/78 - 07/12/78	
55-KD	F-RAKD	ETOM 55	07/12/78 - 13/05/79	
63-WT	F-RAWT	ET 2/63	18/07/79 - 08/01/80	

Accidenté 08/01/80 à Francazal, réformé 04/04/80 à 11 464 HdV, cédé pompiers BA 101 et ferrailé.

