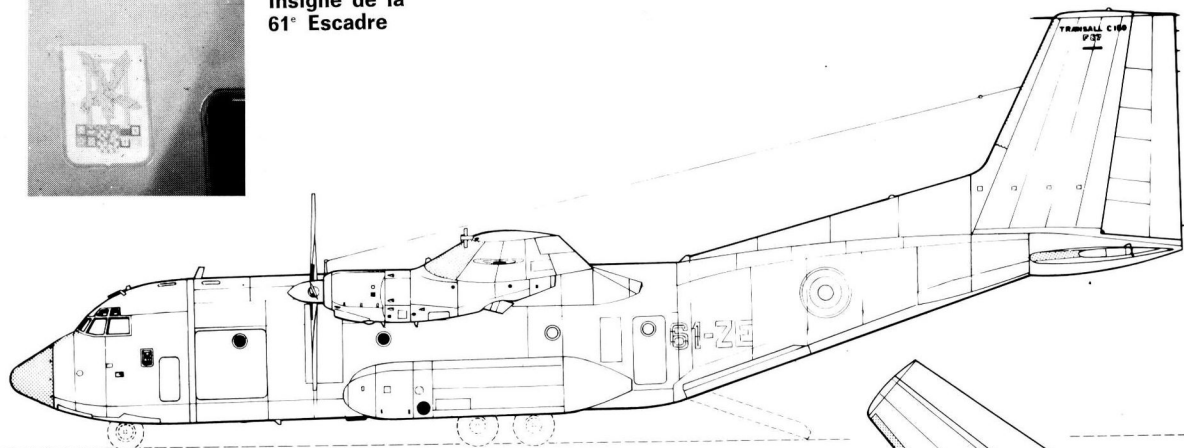


Insigne de la  
61<sup>e</sup> Escadre



Surfaces supérieures : vert foncé et gris moyen ; surfaces inférieures : gris pâle, hélice, casseroles d'hélices et capotage moteur : aluminium. Double marque jaune en bout de pales d'hélices. Anneau avant de capot-moteur gris brillant. Insigne d'Escadre à l'angle gauche de la porte d'équipage.

## C. 160 " TRANSALL "

Avec deux turbopropulseurs  
Rolls-Royce-Hispano-Suiza Tyne  
22 de 5.440 ch chacun.

Envergure ..... 40 m  
Longueur ..... 32,05 m  
(prototype : 31,54 m)

Hauteur ..... 11,78 m

Surface alaire ..... 160 m<sup>2</sup>

Allongement ..... 10

Volume de la soute ..... 140 m<sup>3</sup>

Poids maxi à vide ..... 28.052 kg

Poids maxi en mission stratégique

tactique 44.320 kg (8 T de charge)

transport de fret

49.100 kg (16 T de charge)

Vitesse de croisière

à 8.000 m ..... 500 km/h

Vitesse ascensionnelle

(altitude 0) ..... 9 m/s

Décollage en

(avec 8 T de charge) ..... 760 m

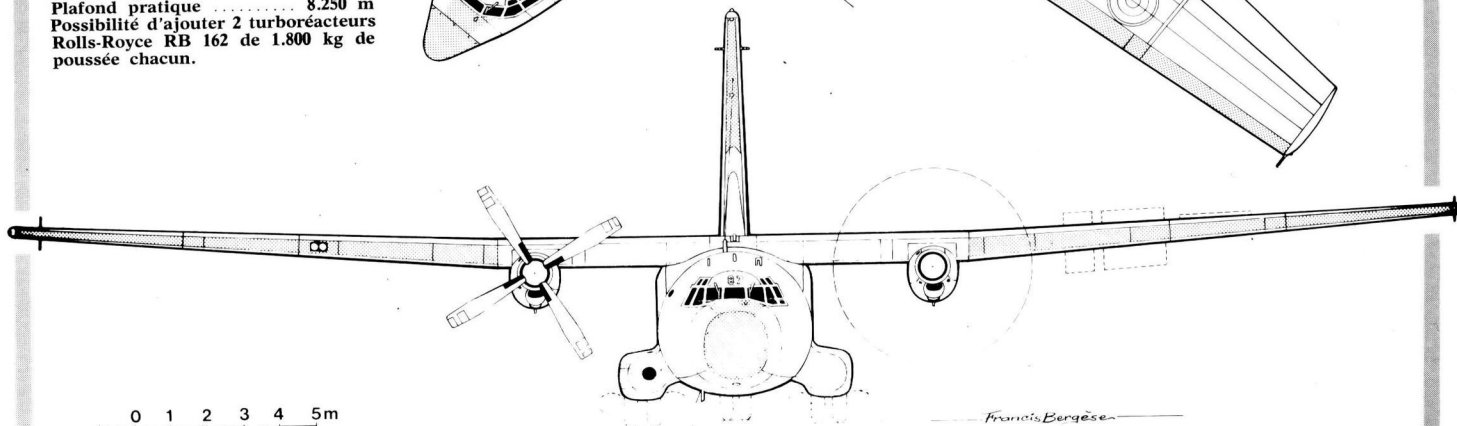
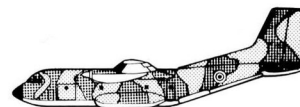
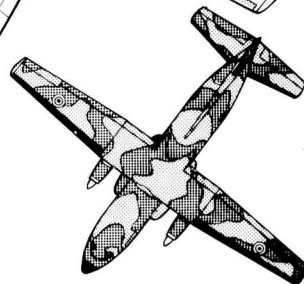
Atterrissage en ..... 600 m

Plafond pratique ..... 8.250 m

Possibilité d'ajouter 2 turboréacteurs

Rolls-Royce RB 162 de 1.800 kg de

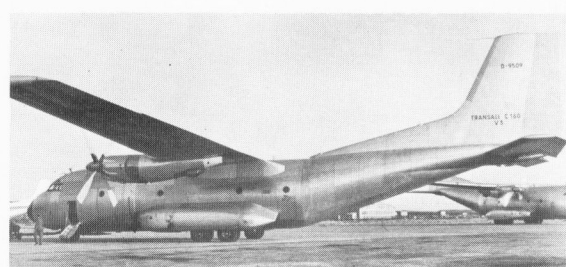
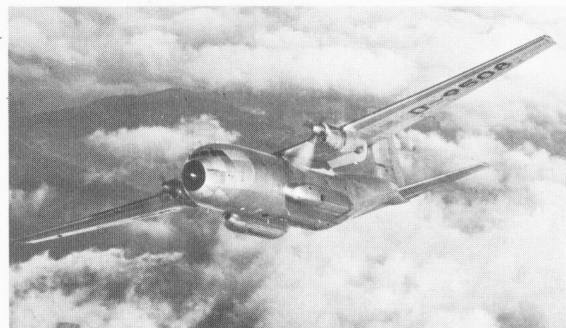
poussée chacun.



0 1 2 3 4 5m

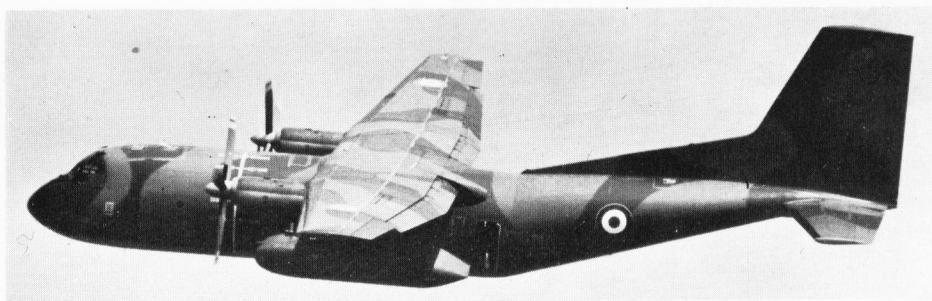
Francis Bergès

# C.160 "TRANSALL"



Ci-dessus, escorté du prototype Nord 262, le C.160 V 1, au cours de ses essais, survole la région de Melun. En haut, à droite, le prototype V 2 assemblé par VFW à Brême.

Au-dessous, les trois prototypes réunis à Istres. Au premier plan, le V 3 (venant des usines HFB à Hambourg). Ci-contre, un appareil de série en service à la 61<sup>e</sup> Escadre, le F12 codé 61-MG. Le fuselage est plus long de 0,50 m à l'avant des ailes dont la flèche a été accentuée.



En juin 1958, une commission tripartite groupant la France, l'Allemagne et l'Italie émit un programme d'avion cargo militaire de 8 tonnes de charge utile, destiné à remplacer les « Noratlas » et les « Packet » en service dans les armées de ces pays. En mars 1960, un accord définitif franco-allemand décide de la conduite en commun de l'étude, l'Italie s'étant retirée.

Le programme « Transall » (Transport-Alliance), soumis à Nord Aviation pour la France et les groupes Weserflugzeugbau (WFG) et Hamburger Flugzeugbau (HFB) pour l'Allemagne, demandait un appareil pouvant transporter 16 tonnes de charge et capables des performances suivantes avec un emport de 8 tonnes :

- effectuer un trajet de 1.200 km (dont 300 à basse altitude) et retour dans les mêmes conditions ;
- décollage sur un terrain sommairement aménagé de 600 mètres ;
- vitesse de croisière supérieure à 500 km/h ;
- effectuer un trajet de 4.500 km à basse altitude.

La France est chargée de produire la voilure, le plan central, les fuseaux mo-

teur (Nord Aviation) et le train d'atterrissage (Messier). L'Allemagne fournira le fuselage (WFG, qui deviendra V F W), la cabine de pilotage et la partie arrière du fuselage (HFB). Le moteur choisi est le Rolls-Royce type 22 avec hélice Hawker Siddeley. La participation financière des deux pays est, pour simplifier les choses, fixée à 50 %. La commande initiale porte sur 3 prototypes et 6 avions de présérie. Le premier prototype (C.160 V 1 (1) immatriculé en Allemagne D - 9507, plus tard WY en France), piloté par Jean Lanvario, décolle pour la première fois à Melun-Villaroche le 25 février 1963.

## une jeunesse difficile

Trois mois après, le prototype V 2 assemblé par VFW décolle de Brême. C'est l'année suivante, le 19 février, que le V 3, assemblé par HFB, quitte la piste de Hambourg (pilote : André Jouannet). Le V 1 totalise à ce moment 320 heures de vol et le V 2, 100 heures.

Une commande ferme est passée en 1964 pour 110 appareils destinés à l'Allemagne et 50 à la France, la participation financière est alors modifiée dans les mêmes proportions.

Les essais des trois prototypes, auxquels s'ajoutent deux appareils de présérie, se poursuivent à Istres jusqu'en 1967. La mise au point du « Transall » s'avère difficile et d'importantes modifications doivent avoir lieu, notamment :

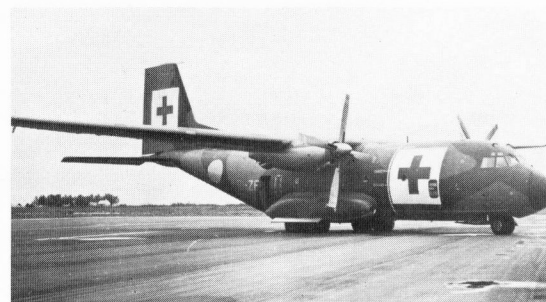
- le changement complet du système de commandes de vol ;
- le changement complet du système de dégivrage de voilure et d'empennage.

Ces premières modifications entraînant un alourdissement de l'arrière, le centrage est rattrapé par un nouveau dessin de l'aile à l'extérieur des fuseaux-moteur lui donnant une flèche de bord d'attaque plus importante, et par un allongement de 0,50 m de la partie avant du fuselage. Tout ceci retardera considérablement la livraison des avions.

Un escadron franco-allemand placé sous le commandement d'un officier de l'Armée de l'Air au C.E.A.M. de Mont-de-Marsan expérimente l'appareil, à partir de 1966, sur le plan de son utilisation tac-

(1) C.160 : C pour Cargo, 160 pour la surface alaire en m<sup>2</sup>.





Ci-contre, le D59 codé 50 + 37 en service dans la Luftwaffe. Au-dessus, le « Transall » en missions humanitaires. Un appareil sous immatriculation civile allemande loué à la Cie Suisse « Balair ». Ci-dessus, le F88 dont les cocardes ont été cachées sous une couche de peinture. Ci-dessous, un appareil prêt à être livré à l'Afrique du Sud. A l'arrière-plan, le 9<sup>e</sup> et dernier appareil de cette série.



tique. Cette expérimentation aurait dû être close fin 67, mais elle devra être prolongée jusqu'au 31 août 1969 en raison des difficultés rencontrées et des retards de livraison. C'est le 22 novembre 1967 que le premier « Transall » (C.160 F3 assemblé par N.A.) est livré à la 61<sup>e</sup> Escadre de Transport basée à Orléans-Bricy (les deux premiers appareils de série — D1 assemblé par VFW et D2 assemblé par HFB — ont été livrés à l'Armée de l'Air en mai et juin de la même année). Jusqu'en juillet 1971, l'Escadron mobile d'instruction « Transall » de Mont-de-Marsan assurera l'instruction des personnels, navigants, d'entretien et de réparations. Le premier C.160 D est livré à la Luftwaffe en avril 1968. Ces appareils équiperont les TLG (Lufttransportgeschwader) 61, 62 et 63. Les besoins militaires allemands se réduisant à 90 C.160, les 20 autres seront proposés à la vente au secteur civil où à l'étranger. En juillet 1969 l'Afrique du Sud reçoit le premier des neuf exemplaires qu'elle a commandés à Nord Aviation. En automne 70, trente appareils ont été livrés à la 61<sup>e</sup> Escadre. Cette année, Orléans-Bricy vient de toucher son 52<sup>e</sup> et dernier appareil (53 au

total — 3 de présérie et 50 de série — mais l'un d'eux a été accidenté et jugé irrécupérable). Récemment, Air France a pris la décision de louer à l'Armée, pour une durée de 5 ans à partir de juin 1973, quatre « Transall ». Ceux-ci effectueront les vols de l'Aéropostale sur le Sud-Est et la Corse, en remplacement de six DC-4 à bout de potentiel. 15 tonnes de courrier pour le C.160 contre 8 pour le DC-4.

### L'Escadre « Transall »

La 61<sup>e</sup> Escadre est composée de 3 escadrons de transport : le 01/61 « Touraine », le 02/61 « Franche-Comté » et le 03/61 « Poitou ». Chaque escadron comprend une douzaine d'équipages, mais ne possède pas ses appareils en propre, volant indifféremment sur les uns ou les autres. C'est pourquoi les « Transall » portent un insigne combiné comportant les 3 blasons. Depuis la guerre, ses équipages ont volé sur Ju 52, C-47 et enfin N.2501 avant de s'équiper progressivement en C.160 depuis 1967. « Transall » met le « Transport » de l'Armée de l'Air à l'échelle internationale. On l'a vu au Pérou lors des tremblements

de terre de 1970. Cette année-là, des missions à caractère humanitaire ont été effectuées en Martinique, en Jordanie et au Pakistan. Des transports de réacteurs destinés aux Boeing 747 sont effectués au compte d'Air France. L'O.R.T.F. a elle aussi recours à un appareil de la 61<sup>e</sup> Escadre pour les déplacements importants de matériel de reportages, ce fut le cas pour Persépolis. Un détachement effectue des missions à partir de la base de Fort-Lamy, au Tchad.

En 1971, alors que l'effectif de 50 n'était pas encore atteint, les « Transall » de la 61<sup>e</sup> ont effectué 16.400 heures de vol dont environ 45 % en métropole, 35 % au profit du Tchad et 9 % au cours de missions humanitaires. Joli bilan, qui prouve l'intense activité de la nouvelle « bête de somme » de l'Armée de l'Air. ● F.Bg

