



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Remise en état de vol du Norvigie NC 856 n° 85 (1954)



22 septembre 2025. Après trois années de travaux, paré de ses cocardes, le Norvigie va rouler devant le hangar des Ailes Anciennes Thouarsaises.



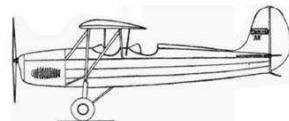
Journées du patrimoine 2025 : pourtant rompus à l'exercice, les membres des AAT (Ailes Anciennes Thouarsaises) chargés des explications ont failli être débordés par l'assistance.



Les 20 et 21 septembre 2025, plus de 150 personnes – sans compter les enfants ravis d'être photographiés assis dans les avions – se sont attardées dans le hangar des AAT à Thouars. Bien que chacun reste le bienvenu sur l'aérodrome de Thouars, les opportunités de venir en nombre voir voler des avions anciens seront le "premier vol" du Norvigie (publié dans la presse locale) et le rassemblement des Aéro-constructeurs amateurs Atlantique (ACAA) prévu en juin 2026...



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

L'association des Ailes Anciennes Thouarsaises

Comme sur bon nombre d'aérodromes français, surtout depuis l'avènement des ULM de la catégorie "3 axes", la pénurie de hangars est aussi devenue évidente à **Thouars** (LFCT). En **2015**, deux pilotes ont alors envisagé de construire leur propre hangar sur l'aérodrome de cette ville d'une dizaine de milliers d'habitants du département des Deux-Sèvres. Mais, sur les conseils d'un pilier de l'Aéro-Club Thouarsais (ACT), une association a préalablement été créée : les *Ailes Anciennes Thouarsaises* (AAT) ayant pour objet de restaurer puis préserver les avions présentant un caractère historique ainsi que de promouvoir cette aviation à l'ancienne lors de rassemblements d'aéronefs semblables.

Le *Taylorcraft BL65* de 1940 dans le hangar des *Ailes Anciennes Thouarsaises*

Fin mai 2017, le hangar des AAT abrite son premier avion : un **Taylorcraft BL65** de 1940 dont Le président des AAT, Jean-François Rouger, est propriétaire. Ce BL65 sera désormais exploité par l'association et l'ULM Avid Flyer - à train classique et ailes repliables – à l'origine de la décision d'ériger un hangar sera vendu avant même d'occuper ce lieu.



Mai 2017 : le Taylorcraft BL65 de Jean-François occupe seul le hangar



Survol de la piste pour une photo aérienne du hangar ; le plus neuf bien sûr...

Le *Fairchild 22 C7* de 1931

Dès que l'association des Ailes anciennes thouarsaises (AAT) a été officiellement reconnue, le projet Fairchild 22 a débuté. Là, on ne s'était pas facilité la tâche ! La logique aurait voulu que l'on commence par une simple rénovation mais la tentation était grande de finaliser un avion sortant de l'ordinaire : un biplace en tandem à cockpit ouvert et à aile parasol doté d'un moteur en ligne inversé. Certes, nous en avons fini par en trouver un aux Etats-Unis mais cela tenait plus d'une « reconstruction » que d'une restauration : pas de moteur, pas de capots, pas de réservoir de carburant, pas de planchers, ni de turtle deck, ni de mâts et, surtout, pas d'ailes !



Premiers vols en **juillet 2021** après cinq années dédiées à cet avion de 1931

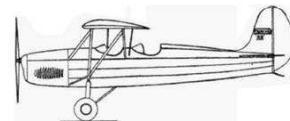


Voilà ce que nous avions après deux mois de labeur début **2016**

Outre de nombreuses rubriques regroupées sur le site des AAT <https://ailesanciennes.fr/> , un blog a été consacré à la remise en état de cet appareil : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/> . On peut y trouver des renseignements quant à l'historique de cet avion qui, sauf erreur manifeste, est le seul en état de vol en Europe sachant que peu volent encore aux USA, la plupart des 128 appareils construits - dont 26 équipés d'un moteur radial - étant dans des musées.



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Le NC 856 Norvégie de 1954

Une opportunité

Par l'intermédiaire d'un ex-pilote de l'aéro-club thouarsais maintenant installé près de Limoges (87), nous avons appris durant l'été 2020 qu'un projet de restauration d'un *NC 856 Norvégie* n'avait pu être mené à bien à St Junien. Après une première visite pour s'assurer que l'ensemble démonté semblait quasiment complet, les Ailes Anciennes Thouarsaises (AAT) ont racheté ce projet. Contrairement au souhait d'un avion des années 30 concrétisé par la mise en état de vol du Fairchild 22 évoquée auparavant, le rachat de ce projet n'a été, au départ, qu'une question d'opportunité.

Comme cela arrive parfois dans d'autres domaines où accomplir sérieusement sa tâche finit par rendre l'occupation attrayante, ce n'est qu'en travaillant heure après heure - et elles finissent par être nombreuses sans que nous n'en tenions un décompte... - qu'un intérêt pour cet avion s'est progressivement manifesté au sein des membres des AAT. C'est pourquoi la bibliographie propre à l'historique de cet avion d'observation et ses spécifications sont placées en fin de ce document après les principales étapes de sa remise en état.

Une grande visite

A défaut de précisions ultérieures, après son exploitation par l'ALAT, ce NC serait passé d'abord par Toulouse et utilisé par un photographe pour des prises de vues aériennes ; ce qui était effectivement rendu possible par deux emplacements pour caméras : un latéral et un sous l'avion, plus précisément sous le plancher des pieds du copilote. Cet appareil se serait ensuite retrouvé à Andernos puis à St Junien ; perdant à chaque fois un peu de sa superbe.

Après la restauration du Taylorcraft BL65 puis la reconstruction du Fairchild 22, il s'agit cette fois d'une grande visite. Les propriétaires précédents ayant quasiment tout démonté – sauf le moteur heureusement ! –, nous nous sommes retrouvés avec la structure du fuselage, les ailes (apprêtées), les gouvernes (désentoilées) et de multiples pièces (parfois étiquetées) dans de nombreuses caisses. La documentation fournie est celle disponible auprès du musée d'Angers : destinée à l'époque aux militaires chargés de la maintenance, elle ne détaille pas vraiment chaque système. C'est ainsi qu'il nous a fallu monter, démonter puis remonter trois fois la porte avant droite avant d'y placer chaque composant...



Septembre 2020 : la structure du fuselage et les ailes sont dans notre hangar.



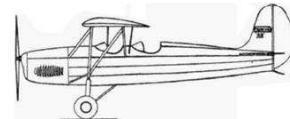
De même pour le moteur fixé à un support mobile et pivotant.



Eté 2022 : la structure du fuselage a été sablée puis peinte. Les câbles des gouvernes passant dessous, le réservoir est mis en place.



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

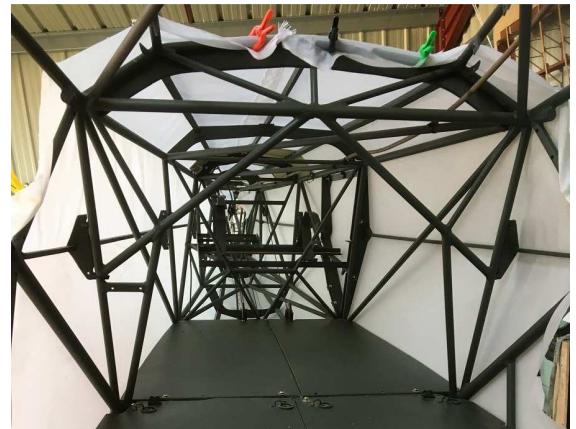
@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Entoilage du fuselage

Fermée par une double couture à plat, une "chaussette" est d'abord réalisée aux dimensions du fuselage concerné et positionnée au mieux en réservant certains passages de tubes.



Eté 2022 : un coup de fer à repasser et la toile sera tendue sur l'arrière de la structure.



Planchers et 'turtle deck' en bois vus de l'intérieur.



Automne 2022 : la cellule prend forme. Certaines commandes sont même effectives.



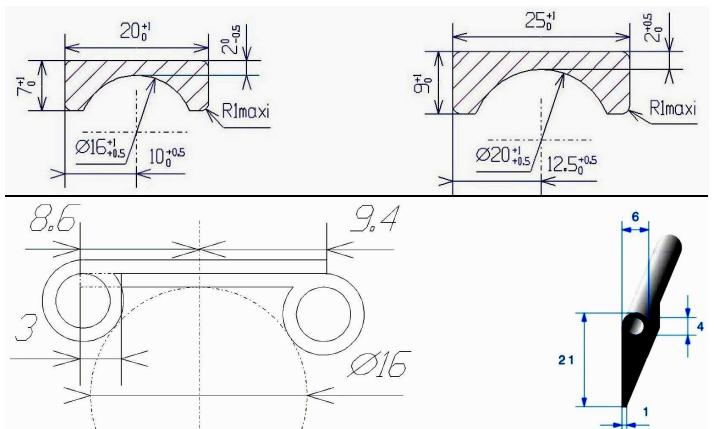
Certes sur ses roues, mais sur de vieux pneus...

Ouvrants et verrière

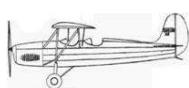
Outre les portes côtés pilote et copilote, la cellule comporte une porte-cargo à l'arrière gauche ainsi que deux fenêtres latérales. Principalement prévue pour des missions d'observation, la verrière est largement « vitrée » offrant un angle de vision proche de 360°. La contrepartie, ce sont tous les joints d'étanchéité de forme et tailles diverses. Dans l'idéal, il eu fallu se procurer ceux dessinés et cotés avec tolérances sur l'image ci-après ; solution vite abandonnée vu le coût dû à la réalisation d'une pièce spéciale d'extrusion. Deux joints « note de musique » collés donneront satisfaction.



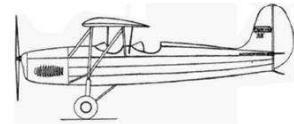
Porte-sanitaire utile pour évacuer par avion un blessé sur un brancard.



En haut, les profils des joints d'origine ; en bas, deux joints superposés.



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Circuit électrique et tableau de bord

Comme tout avait été démonté par nos prédecesseurs, il a fallu se plonger dans le labyrinthe du faisceau électrique. La documentation disponible étant insuffisante, des croquis ont été dessinés par analogie avec ce que nous connaissons par ailleurs en termes de véhicules terrestres anciens dont nous sommes propriétaires. Il n'y a pas que les avions...



Robert et Jean-François suivent, fil après fil, les méandres du faisceau.



Juin 2023 : sauf la charge par dynamo, toutes les fonctions sont testées.

Parallèlement, les instruments du tableau de bord, quasiment tous achetés chez des collectionneurs ou parfois donnés par eux, sont positionnés ; ce, après avoir décapé puis repeint les tôles qui les supportent.



Le circuit principal est sous le siège du pilote.



Support de composants avant peinture.



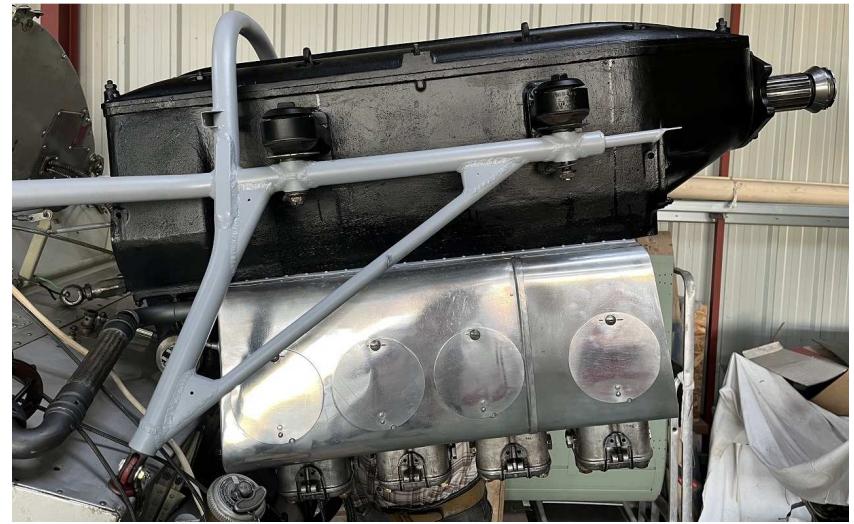
Mai 2023 : connexion d'indicateurs et d'interrupteurs.

Moteur : réfection et installation

Le moteur a été complètement désassemblé puis scrupuleusement remonté, chaque valeur critique étant mesurée et comparée à la valeur de référence préconisée dans une documentation très complète dont nous disposons.

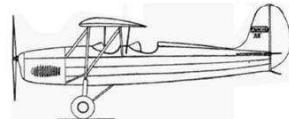


Août 2023 : nettoyage du carter principal avant peinture.



Septembre 2023 : sans magnéto ni dynamo, le moteur est en place sur son berceau.





Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

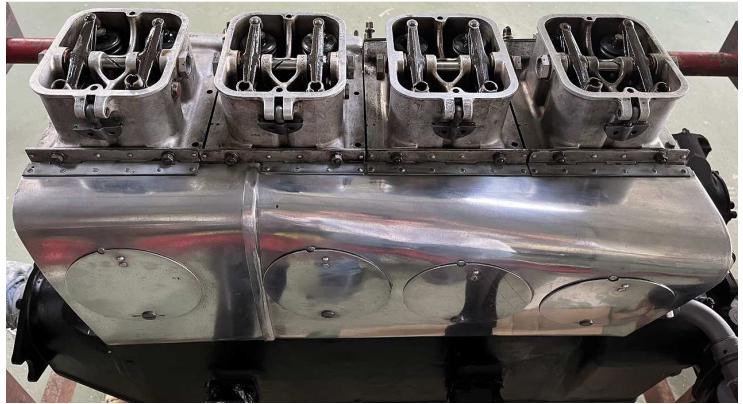
Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com



Pistons avec segments neufs dans des cylindres vérifiés et déglaçés.



Septembre 2023 : culbuteurs réglés afin que toutes les soupapes ferment.

En empiétant sur l'hiver 2023, le moteur a reçu successivement son hélice, sa magnéto (double), sa génératrice, son démarreur, ses canalisations d'huile ainsi que celles de mise à l'air libre des renvois et du carter principal (reniflard).



Ci-dessus, le carburateur avec ses deux entrées d'air (frais ou chaud) ; ci-contre, le démarreur à inertie et la magnéto ; à droite, le moteur doté de son hélice (avec sa casserole pour le plaisir) et la bâche à huile (orifice ouvert) qui va engloutir le lubrifiant.



Démarrage du moteur

2024. Les beaux jours revenus, il est temps de mettre en marche le moteur. Non sans avoir préalablement mis en place l'empennage pour qu'un volontaire puisse appuyer dessus afin d'éviter tout basculement si le moteur fonctionne.



Empennage monté « à blanc » pour essai avant entoilage.

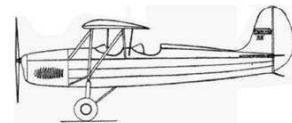


Juillet 2024, premier démarrage du moteur. Les cheveux de Pierre ne risquent rien.

Comme il faut apprivoiser le démarreur à inertie, ce n'est qu'à la troisième tentative que le moteur émet un son. Ce, depuis une bonne quinzaine d'années ; nous verrons cela plus tard. Au bilan, le moteur fonctionne mais une bougie n'est pas alimentée. Après investigations, des fils sont dénudés dans une partie coudée et décision est prise de refaire tout le faisceau d'allumage. Il s'avère aussi que la dynamo ne débite pas : un ressort de rappel d'un relais est d'abord mis en cause et réglé en conséquence mais, après un si long arrêt, la dynamo ne s'amorce pas suite à la disparition de l'aimantation rémanente des masses polaires des inducteurs rendant la dynamo inapte à une "auto-excitation".



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

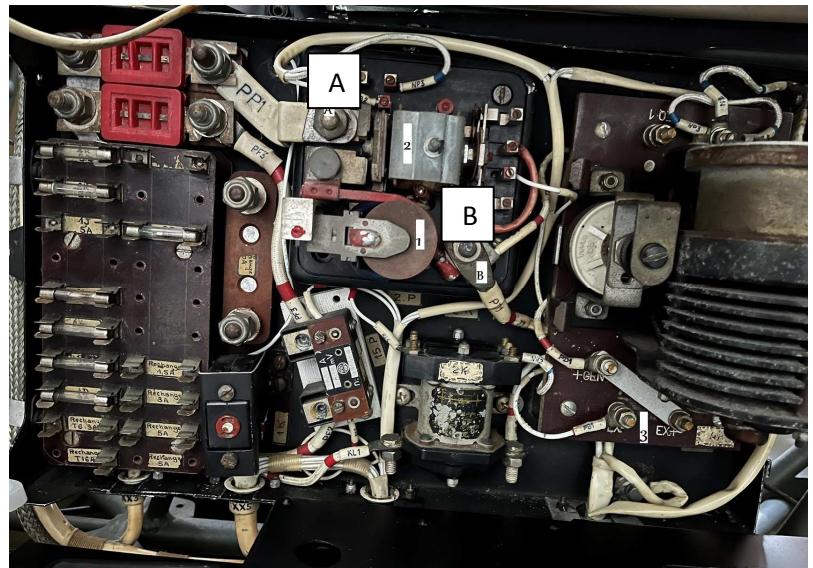
AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com



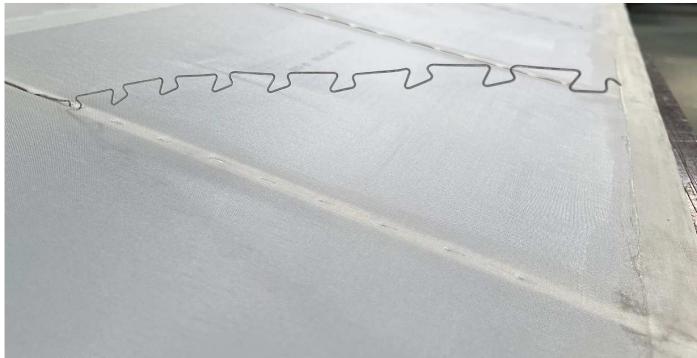
Ci-dessus : la manivelle permettant de lancer le démarreur à inertie n'a pas été utilisée pour les premiers démaragements.

Ci-contre, le circuit de charge. Le régulateur de tension et l'ensemble conjoncteur-disjoncteur. Le moteur en marche, pour 'remagnétiser' les masses polaires, il faut (actuellement), par des touches brèves, connecter les plots A et B.



Entoilage des ailes et des gouvernes

La saison 2025 – de début avril à fin septembre - a été principalement consacrée à l'entoilage et à la peinture des gouvernes et des ailes ; ceux de la partie fixe de l'empennage ayant été réalisés fin 2024.



Le lardage ne se fait pas au fil mais avec des agrafes spécifiques. Fort heureusement, elles avaient été bien conservées lors du démontage...



Les couleurs du drapeau français ont été peintes en respectant les valeurs dimensionnelles clairement spécifiées dans la documentation.



Montage "à blanc" de l'aile gauche



L'aile droite entoilée. Cela semble simple mais ça prend des jours...

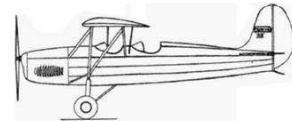


Mise à genoux et mise en apprêt.

En considération de son passé militaire, les cocardes placées de part et d'autre du fuselage et celles situées sous les ailes ont été peintes et non pas imprimées puis collées. Vu le temps de séchage, une couleur par jour. Le fastidieux masquage a été fait par un binôme constitué du plus âgé – Pierre, 83 ans – et de plus jeune – Isaac, 16 ans - issu du BIA.



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com



Bruno et Robert semblent apprécier la peinture en cours.



Pierre et Isaac : 49 ans de moyenne d'âge



Voilà le résultat final 4 jours plus tard.

Montage des ailes

Fin août 2025. Tous les autres avions sont sortis du hangar afin de laisser la place au Norvégie qui va recevoir ses ailes et ainsi devenir un véritable avion digne de rejoindre ses congénères sur l'aire de manœuvre, juste devant le hangar.



L'aile droite est montée et la gauche suivra après un demi-tour de l'avion



Devenu enfin un avion après quatre année d'attention (de "labeur" ?).

Volets et ailerons : installation provisoire pour réglages



Pas encore peints, les volets et ailerons sont positionnés pour régler leurs débattements.



Les compensateurs d'aileron sont placés et réglés.

Mi-septembre 2025. Il reste à peindre les ailerons et les volets puis à les assembler aux ailes. Si tout va bien, nous pourrons présenter un avion complet aux Journées européennes du patrimoine ainsi qu'aux groupes d'élèves des écoles de la Communauté de communes du Thouarsais qui ne manqueront pas de venir – à vélo avec leurs instituteurs – voir les avions.

Comme pour les élèves du BIA - mais avec des mots plus adaptés - , seront apportées des réponses aux mille questions posées par ces jeunes esprits curieux ; y compris quant aux futurs travaux sur le Pou-du-ciel HM 293.

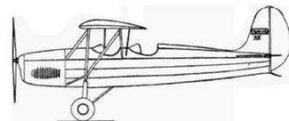
D'ici au premier vol du Norvégie, ce sera, cet hiver, l'étape administrative...



Capots et casserole d'hélice : l'avion est presque fini.



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Le NC 856 Norvégie : quel est cet avion auquel on a fini par s'attacher ?

Les paragraphes suivants ne se veulent qu'une courte synthèse de documents bien plus complets accessibles par les liens précisés dans la partie Bibliographie.

Société nationale des constructions aéronautiques du Nord (SNCAN)

Trois ans après la prise du pouvoir par Hitler, il est évident que l'aviation française ne peut rivaliser avec l'aviation allemande. En 1936 donc, le gouvernement mis en place par le Front Populaire décide de nationaliser les deux-tiers de l'industrie aéronautique française. C'est ainsi que naît la SNCAN qui absorbera ensuite la SNCAC (SNCA du Centre) en 1949 et deviendra Nord-Aviation en 1958. Avant le Nordatlas (Nord 2501), la production fait précédemment apparaître le Nordalpha (Nord 1100), le Norécrin (Nord 1200) et, pour ne citer que ces avions, le Norvégie (NC 856) en 1954.

NC-856A Norvégie

C'est un avion de reconnaissance qui sera principalement affecté à l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre).

Voici ce qu'en dit Christian Malcros dans le document libre de droit et téléchargeable, entre autres, sur le site des Ailes Anciennes Thouarsaises : <https://ailesanciennes.fr/wp-content/uploads/2022/12/ALATfree.pdf>.

« A la fin des années 1940, l'ALOA cherchait un avion de liaison et d'observation d'artillerie pour remplacer les Piper L-4 à bout de souffle, il sembla alors que le NC-856, un avion de tourisme, pouvait convenir, et une nouvelle version fut lancé par SNCAN. Baptisée NC-856A Norvégie, ce modèle fut équipé de moteurs SNECMA-REGNIER 4LO4 ou 4LO8 avec 4 cylindres en ligne inversés de 147 ou 160 chevaux (à 2400 t/mn) avec démarreur à inertie lancé soit par un moteur électrique soit par une manivelle. Les volets étaient actionnés par une commande manuelle à 5 crans. L'habitacle, très largement vitré, offrait deux places côté à côté avec double commande et un siège arrière pour un passager ou un observateur, mais pouvant aussi recevoir un blessé couché. Avion de liaison, cet appareil pouvait effectuer des missions photographiques verticales ou obliques. Monoplan, bidérive, à aile haute haubanée à flèche inversée et revêtement de toile, l'appareil avait un champ de vision important sur presque 360°.*

En 1950, une commande autorisa l'achat de 112 appareils. Ils furent livrés entre février 1953 et juillet 1955. Les deux premiers construits dans l'usine du Havre, les cent-dix suivants à Meaulte, dans la Somme.

Peu convaincant dans les missions de reconnaissance, à cause de sa construction de facture ancienne, de son moteur de faible puissance conçu avant-guerre, et de ses nombreuses modifications, cet appareil avait un rapport poids/puissance défavorable, une autonomie réduite et une certaine fragilité, principalement au niveau du train. Ses détracteurs lui attribueront le sobriquet de "fouille-merde". Il restera surtout utilisé pour les missions de liaison, s'avérant très utile avec ses trois places.

En 1962, à la fin des opérations en Algérie, certains appareils furent remotorisés avec des Lycoming et cédés à l'Armée de l'Air en 1963, comme avion de liaison. Les appareils restants seront utilisés par l'ALAT jusqu'en 1964 ».

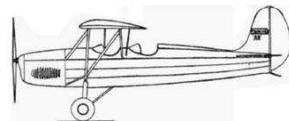
*ALOA : Aviation légère d'observation d'artillerie qui devint l'ALAT en 1954

Dans la revue **Le Fana de l'Aviation** n° 483 (2010), on peut trouver un essai en vol du Norvégie F-AZHA réalisé par Patrick Pierre-Pierre ainsi que l'encart suivant :

« Louis Montlaur, chef du bureau d'études de la Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre de Bourges, partit d'un quatre places déjà existant et destiné aux aéro-clubs, le NC 856 - équipé d'un moteur Walter Minor (105cv), qui fit son premier vol le 12 mars 1949 - et lui donna un moteur plus puissant, augmenta les parties vitrées et la surface alaire. Ainsi naquit le NC 856A Norvégie. [...] Construit après que la commission de réorganisation de l'industrie aéronautique du ministère de l'Air eut annoncé la suppression de la SNCAC en 1949 et l'absorption des deux usines de ce groupe par la SNCAN, le Norvégie conserva l'appellation NC ».



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Cet avion est trop vilain, il nous le faut !

La beauté du laid : tel est le titre de l'article de la revue déjà citée, Le Fana de l'Aviation n° 483 (2010). Si l'on admet que, même s'il n'y a pas *en soi* de réalité de la beauté, une vérité est, *pour soi*, un énoncé de la réalité susceptible d'être un jugement, alors il est *vrai* que le Norvégie est *laid*. Comme à Don Juan dans la chanson de Brassens ("*Cette fille est trop vilaine, il me la faut*"), on réunira les talents d'auteurs de chansons des membres des Ailes anciennes thouarsaises (AAT) pour en changer les paroles et rendre hommage à Jean-François, le chef des travaux de restauration de nos avions.

Dans le document de l'ALAT aussi cité (ALATfree.pdf), on trouvera des photos en noir et blanc d'avions en service lors du conflit colonial en Algérie avant l'indépendance de ce pays. A titre indicatif, est affichée ci-après une de ces photos.



Bibliographie

<http://tagazous.free.fr>

<http://www.avionsjp.com/nc856.htm>

<https://abpic.co.uk/pictures/model/Nord%20NC.856A%20Norvigie>

<https://www.escadrilles.org/histoire-et-histoires/norvigue>

<https://lecharpeblanche.fr/registre/nord-nc-856-norvigie-f-azha/>

<https://www.airhistory.net/generic-type/2475/Nord-NC-856-Norvigie>

<http://avions-de-la-guerre-d-algerie.over-blog.com/article-24024200.html>

<https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/sncac-nc-856-norvigie/>

<https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/759/sncac-nc856-norvigie>

<https://www.alat.fr/aeronefs-avions-avions-en-service-nc-856-norvigie-presentation.html>

<https://www.airliners.net/index/aircraft-types/Nord-NC-856-Norvigie/Nord-NC-856A-Norvigie/9421/36919>

<https://ailesanciennes.fr/wp-content/uploads/2022/12/ALATfree.pdf> (document libre de droit de reproduction).

Deux autres sites à utiliser mais avec méfiance quant à la possibilité de refuser les cookies :

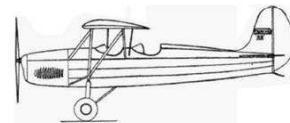
https://wikimonde.com/article/SNCAC_NC.856_Norvigie

<http://foxalphazoulou.overblog.com/2014/01/les-sncac-nc-856-norvigie.html>



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901

Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018

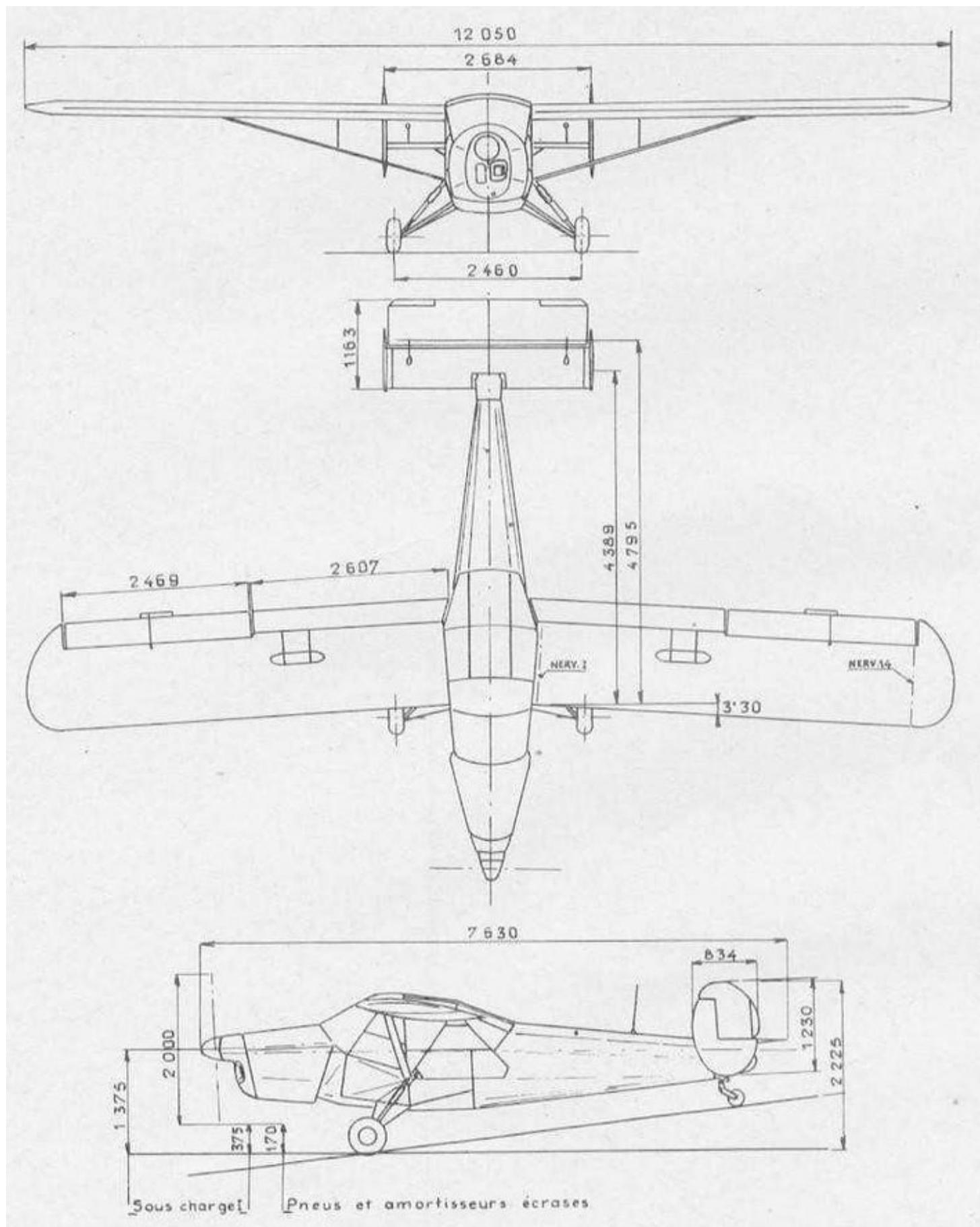


Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

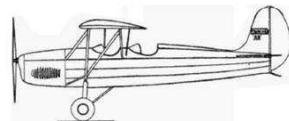
@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com



Dessins donnés dans le document **ALATfree.pdf** - Remerciements à Marc BONAS et à Jacques VIALA



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018



Blog : <https://ailesanciennesthouarsaises.tumblr.com/>

Site : <https://ailesanciennes.fr/>

AD : LFCT - 79100 - Thouars – tél. AAT : 06 11 92 01 58

@ : ailesanciennesthouarsaises@aol.com

Caractéristiques données dans le document ALATfree.pdf

Dimensions :

- longueur : 7,66 m,
- envergure : 12,05 m,
- hauteur : 2,22 m,
- surface alaire : 16,86 m².

Masses:

- à vide équipé 755 kg,
- charge utile 390 kg,
- maximale 1 100 kg,
- quantité de carburant utilisable : 110 l.

Aménagements :

- observation : 1 pilote + 1 observateur,
- liaison : 1 pilote + 2 passagers.

Motorisation :

- moteur Snecma Régnier 4-LO.4 de 147 ch ou 4-LO.8 de 160 ch,
- puissance à 2 340 t/mn, 147 ch ou 160 ch,
- consommation : 34 l/h,
- type de carburant : AV 80/87-F12,
- lubrifiant : DE 100.

Performances (à la masse maximale de 1 100 kg):

- vitesse maximale au niveau de la mer : 250 km/h,
- vitesse de croisière au niveau de la mer : 180 km/h,
- plafond pratique : 3 000 m,
- distance franchissable au niveau de la mer : 500 km,
- autonomie avec double réservoir (au niveau de la mer) : 5 h 30,
- longueur de piste d'atterrissement à 0 m d'altitude : 300 m,
- longueur de piste d'atterrissement à 500 m d'altitude 400 m,
- longueur de piste d'atterrissement à 1 000 m d'altitude 500 m.

Équipement radio :

- VHF TRAP (3 fréquences) ou ARC 12 (10 fréquences),
- HF SCR 610 (facultatif).

Le Norvégie NC 856 n° 85 (1954) des Ailes anciennes thouarsaises

Peu après la mise à jour du site des AAT - <https://ailesanciennes.fr> – et relativement au début de des travaux sur le projet de ce Norvégie, nous est parvenu un courrier de M. Dron :

*Nouveau commentaire sur votre article « Moteur : réfection et installation » - Auteur/autrice : DRON David
Bonjour*

Je suis heureux de voir RY renaître de ses cendres. Je suis la personne, alors bénévole à Andernos les bains, qui a commencé le démontage de ce NC.

Je l'ai connu en état de vol et, tous les ans, j'aidais son propriétaire lors de sa maintenance annuelle.

RY est le seul NC 856 "civilianisé" il n'a donc pas les appareils des autres NC (hélice pas variable, ailerons crocodile....).

N'hésitez pas à me contacter, j'ai peut-être un petit morceau de l'histoire de RY à vous transmettre.

Cordialement

David

On laissera à M. Dron la responsabilité du néologisme « civilianiser » mais maintenant que cet avion en est au stade final de quelques finitions, les contacts avec lui vont être approfondis afin d'enrichir nos connaissances sur son passé...



Photo probablement prise à Andernos lors du démontage du NC n° 85



Il était ainsi juste après sa vie militaire. Il va de nouveau y ressembler.

La plaque métallique attachée à ce NC affiche : F-BNRY - Type : NC856N – N°085 ; c'est précisément la lettre 'N' après '856' qui indiquerait un "quadriplace de tourisme, version civile du NC-856A" selon Aviationsmilitaires.net . Et pourtant, « le n° 085 a bien été réceptionné par l'ALAT le 09/01/1960, a été endommagé par le feu à Sidi-bel-abbès avant d'être vendu aux Domaines de Rennes le 28/03/1964 » ; tout cela d'après le document de l'ALAT qui fait foi. A explorer...



Association déclarée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901
Enregistrement à la sous-préfecture de Bressuire : W791002187 - SIRET : 833 921 646 00018