



NORD 2501 "NORATLAS"
 fut durant de très longues années la cheville ouvrière du transport
 le jour en 1947, répondant à une demande de l'Armée de l'Air pour
 les et ses Ju.52. Son étude fut entièrement réalisée sur la facilité de
 ses services officiels restitués en 1946 le projet fut nommé sous le nom
 de "Nord" par la suite, mais il fut baptisé par ses pilotes
 comme bimoteur avec charge utile importante.
 La première NORD 2500, motorisée par deux Saurier 14R
 le 10 septembre 1949. Cette motorisation jugée insuffisante, le moteur
 de 2000 CV fut préféré, donnant naissance au Nord 2501
 prototype voulut peu après. La production en série du Noratlas débuta
 en Allemagne lorsque ce pays en acheta la licence de fabrication
 le 39. Au total, 426 exemplaires toutes versions confondues furent
 commandés et en Allemagne (187). L'Armée de l'Air utilisa le Noratlas à partir
 de 1950 pour faire le baptême du feu en Indochine dès l'année suivante,
 sur routes affectives de l'aviation donnée par les équipages, furent
 1958, après 35 années de bons et loyaux services, laissant
 au C.160 "Transall". La carrière des Noratlas de la Luftwaffe fut plus
 brève, si bien que le C.160 Transall fut totalement équipé les trois
 1971, après le n°105 fut remis en état de vol en 1995 par une association
 qui est toujours possible de le voir évoluer sous les couleurs qu'il
 fut des années 1960.

GB The Noratlas, which for very many years was the hard-working kingpin of French military transport, first saw the light of day in 1947, satisfying a request from the Airforce for a replacement for its C.47 "Dakotas" and Ju 52s. The engineering design study was totally oriented towards the needs of bold loading. The authorities adopted the project in 1950, known at the time as Nord 2500. The twin beam formula with a cargo hold opening through two removable doors allowed carrying voluminous loads, contrary to its predecessors equipped with a lateral door. The first Nord 2500 prototype, equipped with SNECMA 14R 1600 HP engines, took to the air on 10 September 1949. Since this engine power was considered inadequate the SNECMA/Briquet Hercules 2000 HP engine was preferred, giving rise to the Nord 2501 "Noratlas", of which 4 prototypes first flew shortly afterwards. Series production of the Noratlas commenced in 1952 in France, then in Germany after the Germans acquired a manufacturing licence to equip the Luftwaffe. In total, 426 planes, all versions included, were assembled in France (239) and in Germany (187). The French Airforce and the Noratlas from 1953. The first aircraft underwent a baptism of fire in Indochina the very next year. The loss of the "grey", the affectionate nickname given to the aircraft by its crew, was suffered in Indochina in 1954. In 1969, after 35 years of good and loyal service, finally came the end of the C.160 Transall. The career of the Luftwaffe Noratlas was shortly ended in 1971, after the C.160 Transall was sent fully to equip the aircraft of the elite squadrons. In France, the 105 was restored to airworthiness in 1995 by an association of enthusiasts, thanks to whom it is entitled to sit in the sky. It flew in Algeria

D) Die Noratlas, die jahrelang die Hauptfrachtfeder des französischen Militärtransports war, wurde 1947 auf Initiative der Armée de l'Air als Ersatz für die C47 "Dakota" und die Ju 52 entwickelt. Hauptschwesterpunkt der gesuchten Entwicklung war die neue Heckeckladevorrichtung. Von offizieller Seite wurde das Projekt, damals unter der Bezeichnung Nor 2500, 1950 bewilligt. Dank ihrer Doppelrampekonstruktion mit dem großflächigen Laderamus und den beiden großen absenkbareren Heckklappen konnten, anders als bei ihrer Vorgängerversion mit Seitentüren, auch spätere Lastern einfach geladen werden. Der erste Prototyp Nor 2500 mit zwei 1.600 PS 14R Safrane-Motoren flog erstmals am 10. September 1953. Am 1. Februar 1954 erhielt die Armée de l'Air die ersten 12 SNCAm/Bréguet Heroult 2000 PS-Motoren eingebaut. Vier Prototypen des neu motorisierten Nor 2500 "Noratlas" wurden kurz darauf getestet. Die Serienproduktion der Noratlas lief 1953 in Frankreich und an wenige Monate später in Deutschland fortgesetzt, das Herstellungslager für seine Luftwaffe gekauft hatte; insgesamt wurden 420 Exemplare sämtlicher Versionen in Frankreich (239) und Deutschland (187) gebaut. Die Armée de l'Air beschaffte die Noratlas ab 1953. Die ersten Flugzeugen erhielten im folgenden Jahr in Indochina die Festeuniform. Die letzten "Grauen", wie die Militärische die Noratlas französischsprachig genannt hatten, wurden nach 35-jährigen treuen Diensten im Oktober 1989 ausgemustert und endgültig durch die C160 "Transall" ersetzt. Die Karriere der Noratlas in der deutschen Luftwaffe dauerte nicht ganz so lange. Sie ging bereits 1971 zu Ende, als die drei Transportgeschwader mit der C160 Transall ausgerüstet wurden. In Frankreich wurde die Nr. 10 in 1995 von Flugzeugliebhätern wieder festlich gemacht. So können wir sie noch heute unter der Farbe bewundern, die zu Beginn der sechziger Jahre in Argentinien trug.

E. La construcción del Nordeste, que fue durante muchos años la pieza maestra del transporte militar francés, finalizó en 1947, para responder a una demanda del Ejército del Aire con objeto de sustituir a sus C.47 "Dakotas" y a sus Ju.52. Su estudio se centró totalmente en la facilidad de carga de la bodega. En 1950, los servicios oficiales aprobaron el proyecto, conocido hasta entonces con el nombre de Nord 2500 y cuya fórmula de dos vigas con bodega de carga voluminosa se asemejaba a sus predecesores desmontables permitía transportar cargamentos voluminosos, constreñidos a sucesos precedentes equipados de una puerta lateral. El primer prototipo Nord 2500, considerando que esta motorización era insuficiente, se instaló el motor SNECA/Bristol Hercules de 2.000 CV, lo que dio lugar al Nord 2501 "Noratlas", que dí a prototipos, volaron poco después. La producción en serie del Noratlas comenzó en 1952 en Francia y, después, en Alemania, una vez que este país adquirió la licencia de fabricación para equipar a la Luftwaffe. En total se ensamblaron 426 ejemplares en todos los versiones: 239 en Francia y 187 en Alemania. El Ejército del Aire utilizó el Noratlas a partir de 1955.

Al año siguiente, los primeros aviones recibieron el bautismo de fuego en Indochina. Los últimos Noratlas fueron retirados de servicio en 1970, aunque con memoria de que las tripulaciones francesas y alemanas realizaron vuelos definitivamente al Inglaterra G.C. 167 en 1971. Los Noratlas fueron reemplazados casi completamente en 1971, por el modelo de que el C.160 Transall equiparía totalmente a las tres escuadras de transporte. En Francia, el 10 de febrero de 1970, la C.160 realizó su primera avivación, gracias a ello se le concedió el nombre de "C.160 Transall".

resto restaurant en 1995 per maan associatie van spionages. Gracias a ellos se le padeer ver voler con celores que llevaba en Argelia a principios de los 60.

NL De Nordafas die gedurende derde lang jaren het werkpad voor het Franse militaire transport geweest, heeft in 1947 voor het eerst daglicht gezien op vertrek van luchtmachtje om de C- "Dakota" en hu Ju 52 te vervangen.

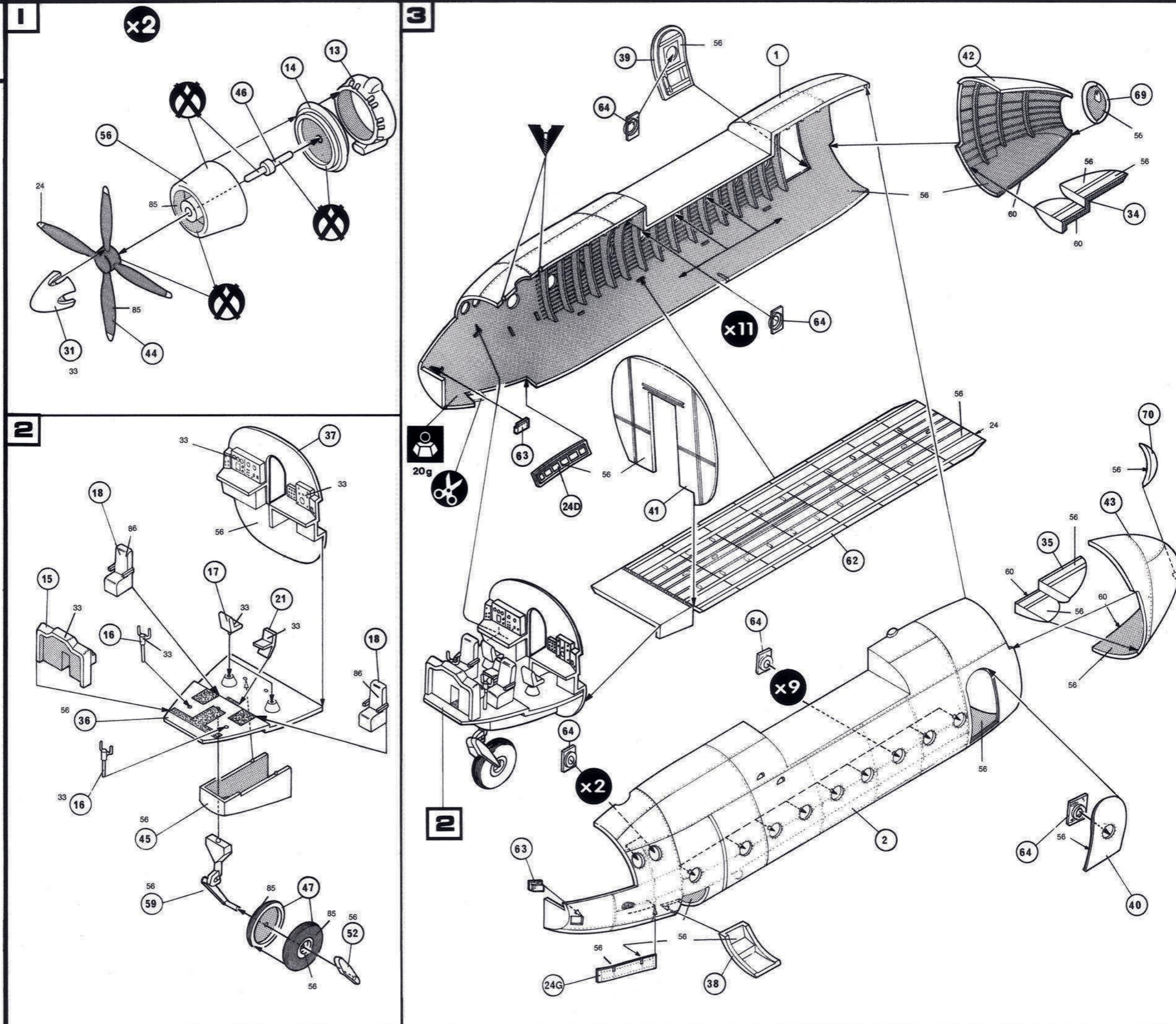
Het ontwerp was volledig geconcentreerd op het gemakkelijk inladen van de romp. De officiële diensten nummer in 1950 het project aan dat bekend stond onder de naam Nord 2500, waarvan men twee rompen en een landingsstrook, afgesloten door vaste demontabele wielen, de grote voordeel had dat de romp kon worden gescheiden van de vleugels en de staart. Op 10 september 1949, deze aardbeving werd voorbereidende de SNECA/MC-Bristol Hercules moet van 2000 PK volledig beroer, waardoor de Nord 2501 "Nordafas" ontstond, waarvan 4 prototypes konden vliegen. De serieproductie van Nordafas begin in 1952 in Frankrijk, en vervolgens in Duitsland, nadat dat land de licentie had verkregen voor de fabricage om zijn luchtmacht uit rusten.

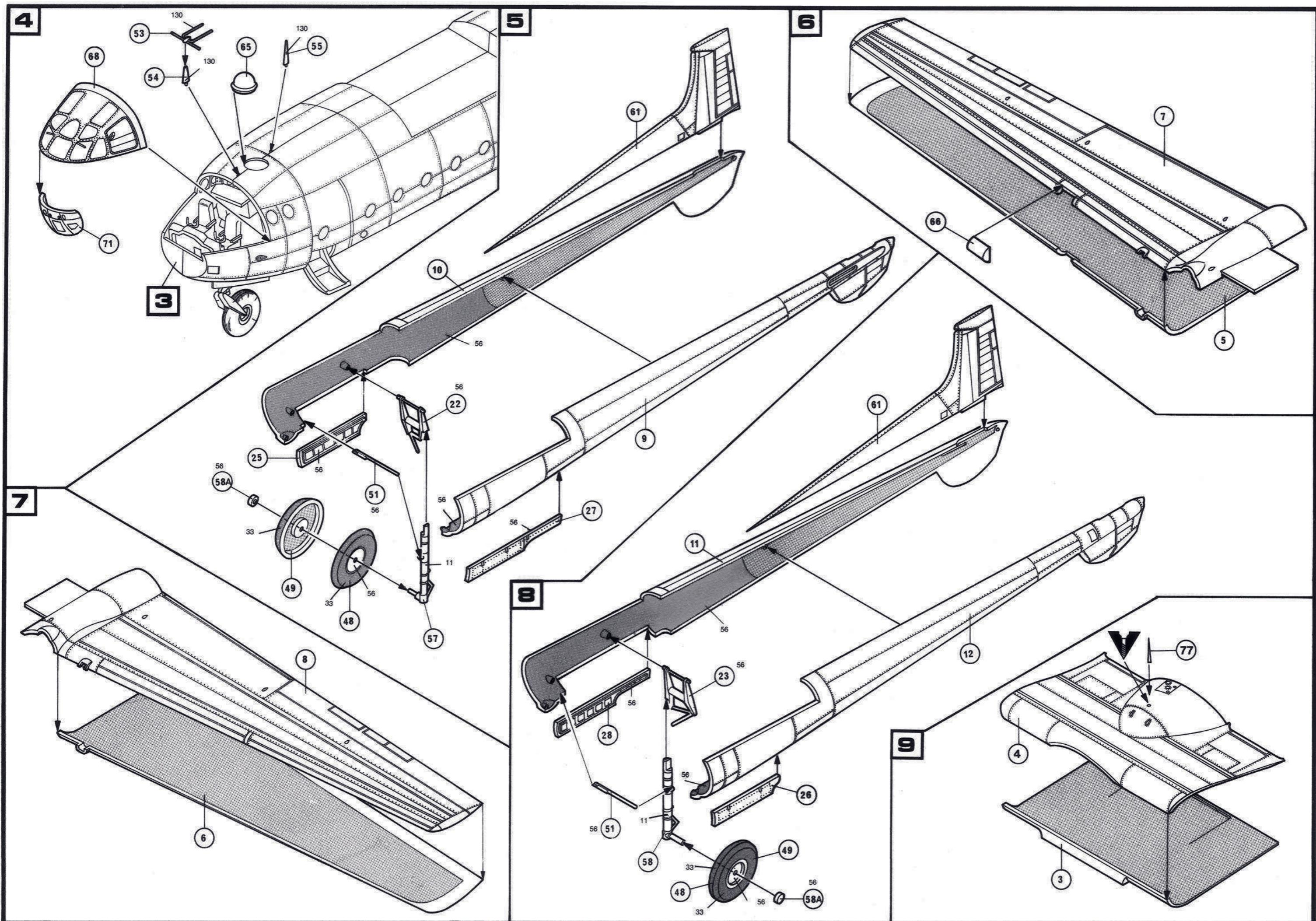
In totaal werden 426 exemplaren, alle modellen gezamenlijk, gassengevoed in Vliegtuigen (239) en Duitsland (187). De luchtmacht gebruikte de Nordafas van 1953. De eerste Vliegtuigen kregen daarop hun vliegnummer 1000 tot 1199, de rest van de bemanningen en de bemanningen waren definitief plaat nummer vier de C-160 "Transall". De carrière van de Nordafas van de Luftwaffe startte en werd voortgezet in 1971, nadat de C-160 Transall in de drie transport-squadrons de Nordafas, had geleerd, had oefengedaan. In Frankrijk, waar in 1995, de N° 1200 vierde vliegtuig aangevallen door de

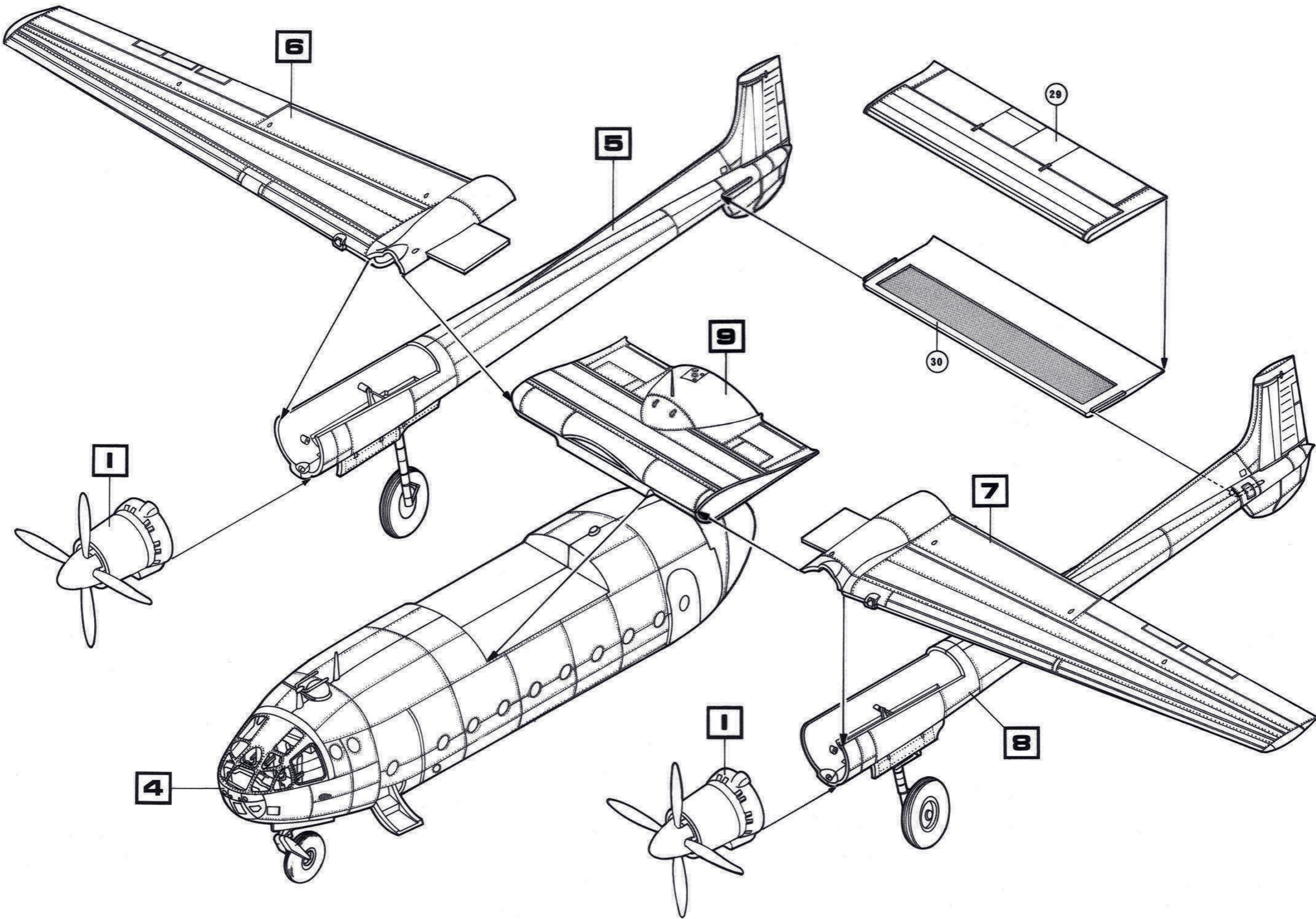
volledig had verdwenen. In Frankrijk werd in 1995 de N° 102 weer vliegklaar gemaakt door een vereeniging van amateurluchtvaartuigen, waardoor hij nog steeds kan vliegen in de kleuren die hij in 1960 in Algerië droeg.

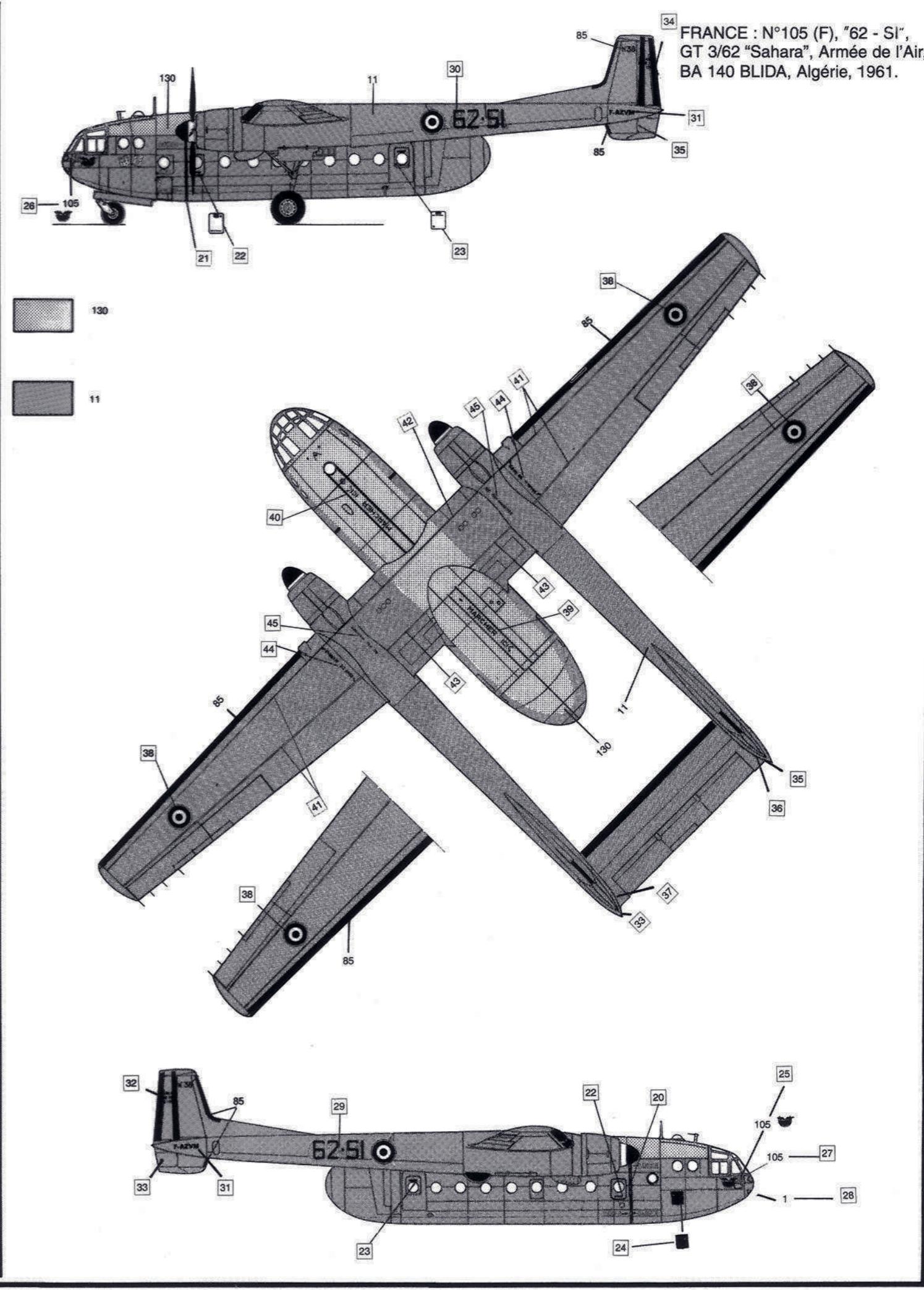
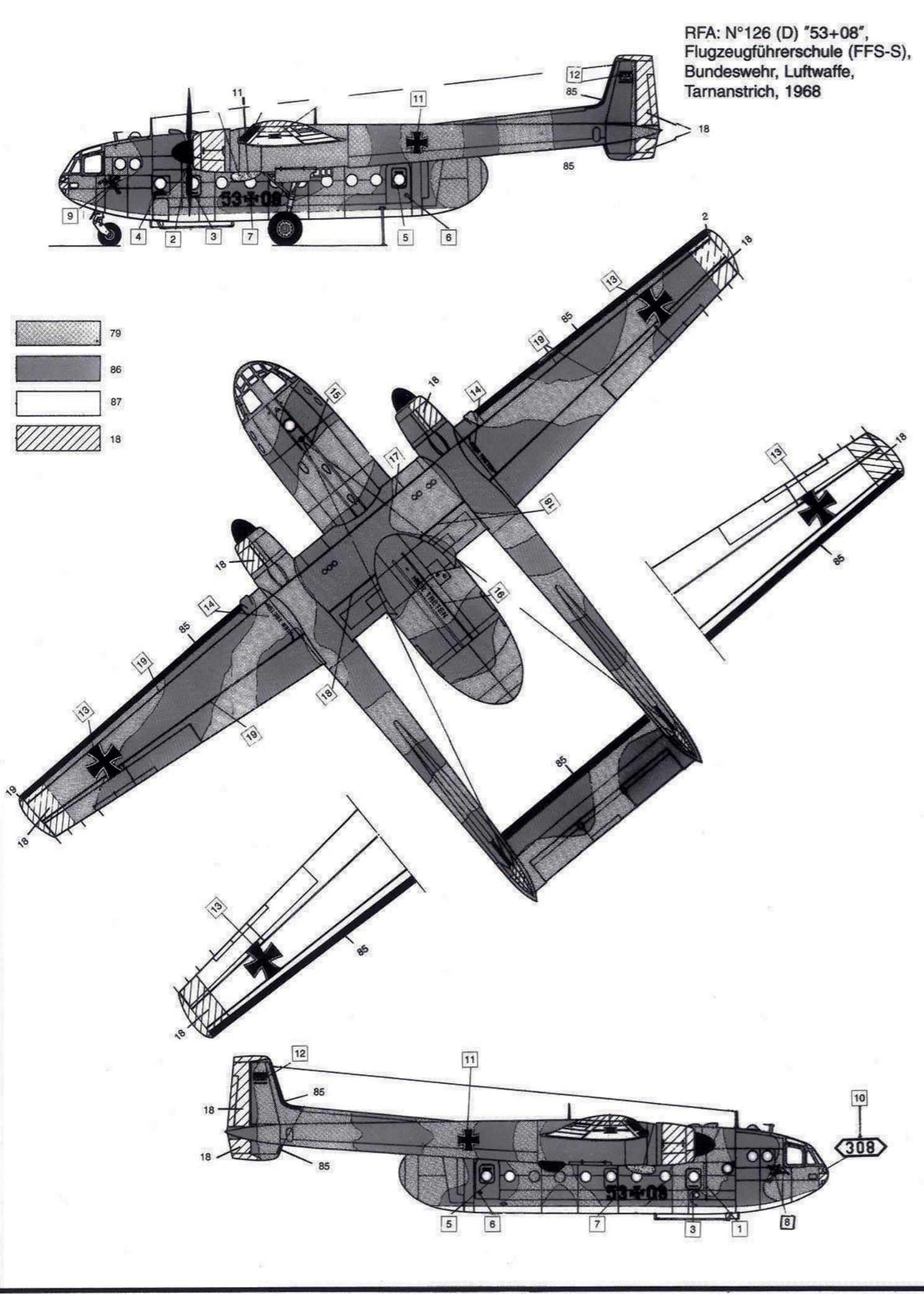
GR 10 Noratlas, το οποίο ανήκε την πολύ δρόμο, ο κινητός όλων των γαλλικών στρατιωτικών μεταφορών διευθύνσης της Γαλλίας, το 1947, αναποδογύρισε από επιχείρηση της Πολεμικής Αεροπορίας της Γαλλίας, το οποίο έγινε το Καταρρακτικό Σύστημα της C-47 στην Ελλάση. Το 1952 απέκτησε την παραγγελία για την αναποδογύριση του αναποτελεσματικού πατέρα των διέργαστων μεταφορών, την αποτελεσματική παραγγελία, υπέβαλε το 1950 το εργαλείο το γενικό, με το ονόμα Νορ 2500 το πατέρα των αεροπλάνων από δεκάδες από δεκάδες μεταφορών που έπρεψαν την αποδοτική λειτουργία της αεροπορίας στην Ελλάση, μεταφορών που έπρεψαν από τότε παραπομπής απορρίψεων και άμεσης επιτάχυνσης την παραγγελία μεταφορών προτίμως σε αντίθεση της παραγγελίας των αεροπλάνων με την πλευρή πάρτη. Το αρχικό Νορ 2500, με όλο κινητήρα, Σεπτέμβριο 1960 ήταν απορριμμένη από την Σεπτεμβρίου 1949. Καθώς η αυτού κινητήρας κρίθηκε αναπάρτικη, ο επεργάτης SNECA/Briseis Hercules 2000 θανάτων θεωρήθηκε καταλληλός για να αντικαταστήσει τον αναποτελεσματικό πατέρα των διέργαστων μεταφορών. Η παραγγελία από την Ελληνική Αεροπορία για την αναποδογύριση της Γαλλικής αεροπορίας στην Ελλάση πατέρα την αίτηση κατανομής της απορρίπτεται για τον εξάλογο της. Ιδιαίτερα η Σεπτεμβρίου 1960 έκθεση στην 1952 στη Γαλλία αναποδογύριση της Γαλλικής αεροπορίας στην Ελλάση απέδειξε την αίτηση κατανομής της απορρίπτεται για τον εξάλογο της. Ιδιαίτερα η Σεπτεμβρίου 126 αριθμός άλλων των διέργαστων αεροπλάνων που απορρίπτεται αντού κατανομήσεων στη Γαλλία (239) και στη Γαλλία (187). Πολιούχοι Αεροπόροι χρηματοδοτούσαν το Νορατλας από το 1953. Τα πρώτα απορρίπτεται φέτος την παρούσα από τον επόμενο χρόνο. Τα πρώτα απορρίπτεται, "γύρω", σύμφωνα που δήλωσε γιατίδια στην αεροπορία, από την αληθινή απορρίπτεται του Οκτώβρη του 1989, μετά από δρόμο αποτελεσματικής και εφαρμοστικής λειτουργίας, δημιουργίας από την ίδια τον C-160. Η διάθεση της Ελληνικής Αεροπορίας για την αναποδογύριση της Γαλλικής αεροπορίας στην Ελλάση, με την Κ.Σ.Α.Ε.Ι. από την Ελληνική αεροπορία, στην πρώτη μεταφορών προσώπων, Σεπτέμβριο της 1965 αριθμός απορρίπτεται απορρίπτεται, το παρόντας, 105 αεροπλάνα και ψηφία στην απορρίπτεται, από την παρούσα να το δούμε να αρχίζει η ζωή, η ζωή δραμάτια με σημεία στην Αλεξανδρεία στην Ελλάση, την Ελλάση την 1960.

I Noratlas furono per molti anni lo spino di unione del trartario militare francese ha visto giorno nel 1947 quando, ad un'estigenza dell'Aeronautique Militaire, la società C.G. D'Alouette, con il progetto 125, presentò un aereo basato sulla fusoliera in carbonio e su una struttura acciaio. Nel 1950 il progetto allora conosciuto sotto il nome di Nor 2500, era formalmente bivano, oltre che sperimentalmente, due granici autorizzazioni: il caricamento di carichi volantinari, contrariamente ai suoi predecessori dotati di una portata laterale. Il primo prototipo Nor 2500, motorizzato per mezzo di due Salmson 14R da 1600 CV, prese il velo il 2 settembre 1949. Questa motorizzazione fu ritenuta insufficiente. Le venne preferito il motore Hispano-Suiza 14B, che consentì al Nor 2500 di volare con una portata laterale di 1000 kg. Il primo volo portò dopo la produzione in serie del Nordest iniziò nel 1952 in Francia, quindi Germania dopo che queste paesi ebbero acquistato la licenza di fabbricazione per equipaggiamenti Luftwaffe. Complessivamente, 420 esemplari tutti versioni comprese furono assemblate in Francia (239) e in Germania (187). L'Aeronautique Militaire utilizzò i Nordest a partire dal 1953. I primi avrebbero dovuto essere dotati del finocchio in India, ma non furono mai inviati perché gli apprezzamenti erano stati molto bassi. I primi esemplari servirono negli anni 1950-1960, sia come di bassi o les servizi, lasciando definitivamente il posto al C.160 "Transall". La carriera Nordest della Luftwaffe fu più breve e si concluse nel 1971 dopo che il C.160 Transall ebbe totalmente equipaggiato i quattro squadrini di trasporto. In Francia, il 1° 105 fu rimasto in servizio fino al 1995 con un'associazione di amatori, grazie ai quali è sempre possibile vederlo evolvere sotto il cielo portava in Algeria all'inizio degli anni 1960.









F Etudiez attentivement les dessins et simulez l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peignez les petites pièces avant assemblage.
Pour coller les décalques, découpez le motif plongez-le quelques secondes dans l'eau chaude puis posez-le à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps l'illustration de la boîte.
Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois. Présence de petits éléments détachables.

GB Study drawings and practice assembly before cementing parts together.
Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly.
To apply decals, cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork.
Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

E Estudi los dibujos y practique el montaje antes de pegar las piezas.
Raspe cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas estan numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequeñas antes de su montaje.
Para aplicar las calcomanías, separar los temas deseados, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizar la calca en la posición debida. Ver ilustraciones de la tapa.
No conviene a un niño menor de 36 meses. Existen pequeñas piezas que pueden soltarse.

DK Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykke og maling skal omhyggeligt fjernes fra limfladerne inden limning. Alle dele er nummererede. Små dele skal males før monteringen.
Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget fjernes, og billedelet anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på æsken.
Uegnet til børn under 3 år. Indeholder små løse elementer.

D Vor verwendung des Klebers zeichnungen studieren und zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtigen von den Kleebläflichen Abkratzen. Alle Teile sind Numeriert. Vor-Zusammenbau kleine Teile Anmalen.
Um die Abziehbilder aufzukleben, diese Ausschneiden, kurz in warmes wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Schachtel-artwork verwenden.
Ungeeignet für kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden, die sich lösen können.

GR Μελετήστε προσεγκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε μια πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαίρεστε ξύνοντας επιμέλως, πριν κολλήσετε, οποιοδήποτε υλικό από τις επιφανειες που πρόκειται να κολλήσετε. Όλα τα κομμάτια είναι αριθμ. μένενα.
Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από την συναρμολόγηση.
Για να κολλήσετε τα χαλκοκομιαία, κόντεψε γύρω-ήρωο το σχέδιο, βιβήστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαρώντας την καλώντας από τη μεμόραση.
Λαθετε υποψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κούτου.
Ακατόλληλο για παιδιά ηλικίας κατώ των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια

I Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli.
Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il necessario, immergere la decorazione in acque calda per alcuni secondi, quindi sfilarla dalla carta di supporto e palpeggiarla nella posizione indicata usare in conjunczione con l'illustrazione sulla scatola.
Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi. Presenza di piccoli elementi staccabili.

NL Bestudeer de tekeningen en voeg eerst de onderdelen samen, zonder deze vast te lijmen. Alvorens de delen te lijmen, eerst de toplaag of de verf van de aan elkaar te lijmen vlakken zorgvuldig schuren. Alle onderdelen zijn genummerd. Verf de kleine onderdelen, alvorens deze te bevestigen.
Om de plaatjes op te plakken, het motief uit het blad knippen en deze een paar sekonden in warm water dompelen. Vervolgens kunnen ze aangebracht worden door de achterkant eraf te halen op de plaats zoals aangegeven op de afbeelding van de doos.
Niet geschikt voor kinderen jonger dan 3 jaar. Bevat kleine onderdelen, die losgemaakt kunnen worden.

N Studer tegningene nøyde og hold delene sammen slik de skal monteres før du limer dem endelig sammen. Skrap bort belegg eller maling på de flatene som skal påføres lim. Alle delene er nummerert. De små delene skal males før montering.
For å lime på avtryksbildene, klipp ut motivet, legg det i varmt vann og la det ligge i noen sekunder. Plasser det deretter på det ønskede stedet og fjern papiret bak bildet. Benytt illustrasjonen på esken.
Passer ikke for barn under 36 måneder. Inneholder små deler.

P Estude atentamente os desenhos e experimente se as peças se encalam umas nas-outras antes de as colar. Antes de montar, raspe cuidadosamente qualquer revestimento ou tinta nas superfícies a colar. Todas as peças estão numeradas. Pinte as pequenas peças antes da montagem.
Para colar as decalcomanias, corte o desenho e mergulhe-o na água quente por alguns segundos e depois ponha-o no lugar indicado descolando a película de papel. Utilize ao mesmo tempo a ilustração indicada na caixa.
Não convém a uma criança com menos de 36 meses. Presença de pequenos elementos destacáveis.

SF Tutustu piirroksien ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa pintakäsitteitä tai maali huolellisesti pois liimattavilta pinnoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaah pienet osat ennen kokoamista.
Kum liimaat siirtokuvia, leikkaa kuva irti, upota se muutamaksi sekunniksi kuumaan veteen, ja aseta paikoilleen aluspaperista irroittamalla. Käytä samanaikaisesti laatikon kuvitusta.
Ei alle kolmivuotiaalle lapsille. Paljon irroitettavia pikkuosia.

S Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förkromming och färg från limmade delar. Alla delarna är numrerade. Mala smadelarna före ihopsättning.
Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, låt baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi.
Rekommenderas ej för barn under 3 ar. Innehåller löstagbara smådelar.

