



Wahrscheinlich die schönste »Nora« Deutschlands: Die Nord 2501 Noratlas ist 21,96 Meter lang, und wirkt mit den Doppelrumpfen sehr schlank. In Landsberg ist eine »Nora« noch vollständig erhalten

## TRANSPORTFLUGZEUG MIT GESCHICHTE

# Quo vadis, »Nora«?

Auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes Landsberg im oberbayerischen Penzing erhalten seit vielen Jahren Ehrenamtliche liebevoll eine Nord 2501 Noratlas. Doch nun kann es sein, dass sie gehen muss. Unser Autor hat ihr noch einen Besuch abgestattet

Von Christian König

**D**ie Nord Noratlas war während des Kalten Krieges ein ikonisches Transportflugzeug, das auch für Skandale sorgte. Es flog in den 1950/60er-Jahren in der französischen und der bundesdeutschen Luftwaffe und war in den Reihen der israelischen Luftstreitkräfte an der Suezkrise (1956), dem Sechstagekrieg (1967) und im Jom-Kippur-Krieg (1973) im Einsatz. Auch die Noratlas die heute in Landsberg zu sehen ist, hat eine abwechslungsreiche Geschichte hinter, die sie von Frankreich nach Deutschland führte. Doch zunächst: Wie entstand dieser

Flugzeugtyp eigentlich und welche Geschichte hatte die Maschine?

Tatsächlich flossen bei der Konstruktion des Flugzeugs beim französischen Flugzeughersteller Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) Ende der 1940er-Jahre Konzepte des deutschen zweimotorigen Kampfzonentransporters Gotha Go 244 mit ein.

Nachdem SNCAN mit dem Staatsunternehmen Arsenal de l'Aéronautique (SFECMAS) am 1. Oktober 1954 zur Nord Aviation fusionierten, gab man dem Entwurf

die Bezeichnung Nord 2501 Noratlas. Nord Aviation setzte bei der Nord 2501 erst auf die Sternmotoren SNECMA 14R mit 1600 PS, dann auf die bärenstarken SNECMA Hercules 739/759 mit 2040 PS. Wie bei vielen französischen Entwürfen der unmittelbaren Nachkriegszeit waren die Tragflächen nicht sonderlich tief, dafür aber mit einer Spannweite von 32,50 Meter weit gestreckt, die Maschine selbst war 21,96 Meter lang und sechs Meter hoch. Bei einer Reichweite von 3000 Kilometer konnte die »Nora« 4158 Kilogramm Nutzlast mitführen. Mit maximal 406 km/h



Nord 2501 Noratlas, W. Nr. D071, beim Absetzen von Fallschirmjägern über dem Heuberg bei Stetten am kalten Markt

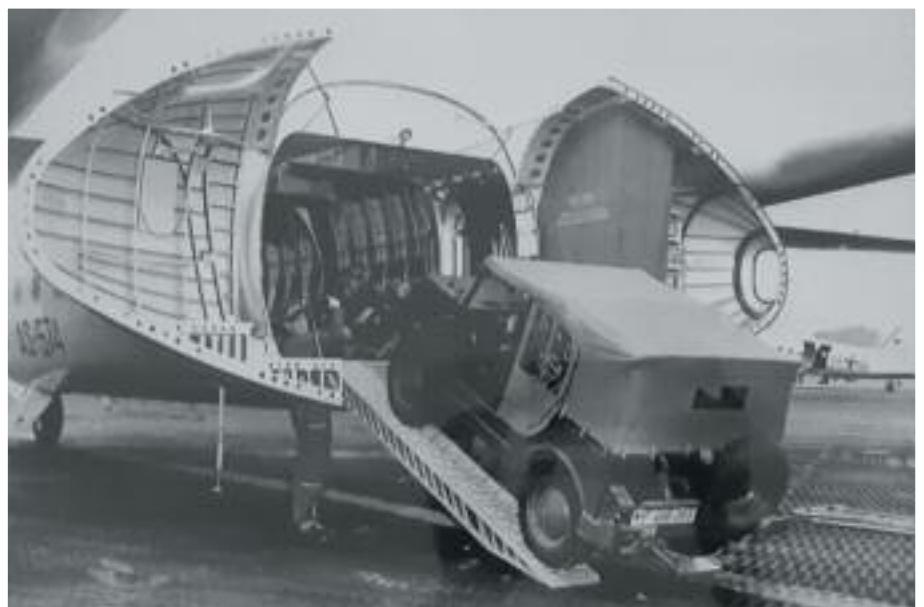
war die Noratlas zügig unterwegs. Im Cockpit saßen hinter den beiden Flugzeugführern an Backbord der Bordfunker und an Steuerbord der Navigator. In ihrer Mitte fand der Bordtechniker Platz; zur Besatzung gehörte außerdem ein Lademeister.

### Weltweit gefragt

425 Nord 2501 Noratlas rollten insgesamt aus den Werkhallen; einschließlich der Lizenzproduktionen, die die Unternehmen Hamburger Flugzeugbau (HFB) und Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) fertigten. Die Bundesrepublik Deutschland beschaffte für die Lufttransportgeschwader LTG 61, LTG 62 und LTG 63 insgesamt 186 Noratlas. Sie sollten bis zu 23 voll ausgerüstete Soldaten oder Material mitführen, aber auch Fallschirmjäger absetzen.

Als die Bundesluftwaffe dann die Noratlas einführte, sorgte das zunächst für einen satten Skandal! In der Ausgabe 2/1958 titelte *Der Spiegel*: »Luftwaffe – Lappen im Tank«. Grund dafür waren Mängel bei den ersten 25 Noratlas aus französischer Produktion, die der Luftwaffe zugelaufen waren. In die Einführung hinein belegte man die Maschinen mit einem Flugverbot, weil sich die Maschinen laut Spiegel-Bericht »... als reichlich flugunsicher erwiesen hatten. (...) ein menschliches Versagen ganz besonderer Art; von dem sich nicht eindeutig sagen läßt, ob es sich um Schlamperei, betrügerische Manipulationen oder gar um Sabotage handelt. Das Flugverbot für diese 25 Maschinen wur-

Fotos Sammlung Christian König



Sie trug den Spitznamen »Fliegender Güterwagen« nicht umsonst. Hier fährt ein DKW Munga in eine »Nora«. Im Hintergrund eine C-47D



Flugtag in den 1960er-Jahren: Noratlas der französischen ETOM 88 und Fiat G-91 der Luftwaffe



Perfekt restaurierte Nord 2501 Noratlas, GA+125, auf dem ehemaligen Fliegerhorst Landsberg am Lech (Penzing)



Galten als besonders zuverlässig: SNECMA Hercules 739/759 mit Verstellpropeller. Die beiden gelben Streifen an den Blattspitzen verraten, dass eine Schubumkehr möglich ist

de verhängt, weil die Kraftstofftanks gelegentlich Risse hatten, Leitungen brachen, Steuerungsorgane versagten und Funkanlagen ausfielen; die Röhren stammten offenbar aus französischen Beutebeständen des letzten Krieges, jedenfalls trugen sie den Prüfstempel des großdeutschen Reichsluftfahrtministeriums. Angeblich wurde sogar in einem Kraftstofftank ein Putzklappen gefunden.«

Nachdem diese Probleme abgestellt waren, erwies sich die Noratlas als zuverlässige, aber nicht eben leicht zu fliegende Maschine. Neben militärischen Aufgaben brillierte sie auch bei humanitären Hilfseinsätzen – 1960

Hörsaalflugzeuge zu Ausbildungszwecken für F-4F-Phantom-Besatzungen, zwei weitere verdingten sich als Target Tugs in der Zieldarstellung. Erst am 16. Dezember 1980 schied mit der 99+14 die letzte »Nora« aus

## » Die Tanks hatten gelegentlich Risse, Leitungen brachen, Steuerungsorgane versagten ... «

nach einem Erdbeben in Marokko, 1962 bei der Sturmflut in der Deutschen Bucht, 1963 in der Türkei, 1965 bei Hilfseinsätzen in Algerien und Mauretanien, 1966 erneut in der Türkei, 1968 dann in Sizilien und 1969 wiederholt in Algerien und Tunesien. Im Jahr 1970 flogen Nord 2501 wiederholt Hilfseinsätze für den Bündnispartner Türkei. Der im Fliegersprech »Nora« genannten Maschine konnten diese Einsätze nichts anhaben.

Weil die Zuladung der Noratlas von Anfang an nicht den Ansprüchen der Bundeswehr entsprach, musste sie zwischen 1968 und 1971 der C-160 Transall weichen. Sieben Nord 2501 Noratlas behielt die Luftwaffe weiterhin im Einsatz: Bis 1974 nutzte die Waffenschule 50 in Fürstenfeldbruck fünf Nora als

der deutschen Luftwaffe aus. Wieso steht aber bis heute auf dem Fliegerhorst Landsberg eine Noratlas?

### »Ungewolltes« Präsent

Tatsächlich kam sie als Geschenk: Die 61. Escadre de Transport der Armee de l'Air überreichte dem LTG 61 zum 30. Geburtstag am 20. September 1987 in Landsberg die Nord 2501 Noratlas, s/n 128. Damit wollten die Franzosen die Verbundenheit der beiden 61. Lufttransportgeschwader unterstreichen. Die »128« hatte bis dato bereits einen bunten Lebenslauf aufzuweisen: 1956 in Toulouse gebaut, flog die Maschine bis 1967 bei der Escadron de Transport 61 (ET 61) in Orleans als 61YH beziehungsweise 61-QJ, dann bei



Hervorragende Rundumsicht im Flightdeck. Bis ins letzte Detail entspricht die GA+125 einer flugfähigen Nord 2501 Noratlas. Sie ist jedoch nur statisch erhalten

der ET 63 in Toulouse. Ab Oktober 1970 flog sie als 50-WU bei der Escadron de Transport d'Outre Mer ETOM 50 in Ivato auf Madagaskar und daraufhin bis Januar 1974 bei der Ganom 88. Ab April desselben Jahres begann die »128« ihre Einsatzzeit bei der ET 1/62 in Evreux als 62-WZ. Von Bordeaux aus setzte die CIFAS 328 die Maschine dann als 328-C bis 1984 ein. Danach operierte sie rund ein weiteres Jahr als EAA601 von der Base d'Aerienne Chateaudun aus. Am 4. Juni 1985 nach 12981 Flugstunden schlussendlich ausgemustert, verblieb die Maschine in einem Reservestatus.

Aus diesem erweckte man die »alte Dame« im September 1987, um sie mit einer Sondergenehmigung und dem provisorischen Kennzeichen 62-KJ nach Penzing zu überführen. So sehr man sich zunächst freute, so ernüchternd ging es mit der »Nora« weiter: Die Luftwaffe hatte ebenso wie das LTG 61 kein rechtes Interesse, auch die LTG 61-Traditionsgemeinschaft »Gamsbock« scheute sich vor ihr. Es ist nun Mal aufwendig ein derart großes Luftfahrzeug in Stand zu halten.

Auf dem Hallenvorfeld stand sie nun, trotzte gleißendem Sonnenlicht, tosendem Platzregen und bitterkalten Temperaturen und Schneefall im Winter 1987/88. Das hätte



Heckansicht der »Nora«. Das Rumpffheck lässt sich – wie bei Scheunentoren – nach links und rechts wegklappen

ihr Ende sein können ... doch dann erklärte sich eine Handvoll Enthusiasten dazu bereit, das Exponat zu erhalten. Nachdem die Gruppe sie gereinigt und konserviert hatte, schleppte man die No. 128 auf die Grünfläche hinter dem Stabsgebäude des LTG 61 in

Penzing. Dort bockte das Team sie gut sichtbar auf. Während auf der Steuerbordseite weiter die französische Kennung 62-KF zu sehen war, lackierten die Enthusiasten auf die Backbordseite die Luftwaffenkennzeichnung GA+125.



**Zimmer mit Aussicht:** Im Bauch der »Nora« war viel Platz, aber Ende der 1960er-Jahre musste sie zugunsten der größeren C-160 Transall bei der Luftwaffe weichen

1993 vereinheitlichten die Restaurateure die Kennung auf beiden Seiten einheitlich auf GA+125, elf Jahre später ergänzte man das Geschwaderwappen mit dem Gamsbock des LTG 61 unterhalb des Cockpits.

### Schicksal der Noratlas?

Weil die Nase der »Nora« etwas ungünstig nach Osten zeigt und sich zudem hinter der Maschine ein großer Baum befindet, unterliegt sie weiterhin unweigerlich dem nagenden Zahn der Zeit. Vor allem Moosbefall, aber auch Korrosion und Feuchtigkeitsschäden durch Regen und Schnee erfordern regelmäßige, technisch fundierte Wartungseinsätze. Anfangs konnte hier das LTG 61 noch helfen, aber nach dessen Ende am 31. Dezember 2017 müssen die Enthusiasten ihre Noratlas in Eigenregie erhalten. Keine einfache Angelegenheit; allein eine Neulackierung mit einem silbernen Flieglack verschlang 8000 Euro – nur für die Farbe!

Doch die ehrenamtlichen Helfer müssen sich noch um weit mehr kümmern: So müssen sie das Flugzeug regelmäßig waschen und versiegeln, Kaninchendraht an allen offe-



**In den 1960er-Jahren bekamen die »Nora«-Kommandanten bei Auslandsflügen einen Bündel Geldscheine in Landeswährung, kalkulierten die Routen und Zwischenstopps zum Tanken mit Rechenschiebern selbst**



nen Stellen einziehen, um ungebetene Gäste abzuhalten, und fehlende oder nicht mehr brauchbare Teile aus anderen Noratlas ergänzen. Die Traditionsgemeinschaft LTG 61 freut sich daher sehr über Freiwillige, die in einer motivierten Gemeinschaft an dieser einzigartigen Nord Noratlas arbeiten möchten ([www.tg-ltg61.de/](http://www.tg-ltg61.de/)).

Die Zukunft der wunderschön erhaltenen Maschine ist indes ungewiss: Am 4. August 2020 hat das zuständige Luftfahrtamt der Bundeswehr den Rechtsstatus des Fliegerhorsts Landsberg als Militärflugplatz gemeinsam mit der Anlage- und Betriebsgenehmigung entzogen; auch der Bauschutzbereich ist annulliert. Zwar errichtet der Chiphersteller Intel seine Mega-Chip-Fabrik nicht wie ursprünglich geplant in Penzing, sondern in Magdeburg. Aber wie es mit der Nora weitergeht, ist unklar. Die Luftlandeschule in Altenstadt hat ebenso Interesse an der »128« angemeldet, wie die Historische Flugwerft Oberschleißheim, wo die Nora neben einer C-160 Transall zu sehen sein könnte. ■

**Setzen sich mit anderen Ehrenamtlichen Jahrzehnte lang tatkräftig für die Penzinger »Nora« ein: Franz Josef Eitmann, Herbert Feyrer und Helmut Ziegleder**