

Présentation BA702 AVORD



Capitaine Georges Madon (parrain de la base aérienne 1892-1924)

Histoire de la base d'Avord, de 1912 à nos jours

L'histoire aéronautique d'Avord commence en 1912 avec l'implantation d'une école militaire d'aviation sur le camp d'Avord (Avor comme on l'écrit alors) créé en 1871-1872.

Dès cette époque y est stationné un centre d'aviation militaire, commandé par le capitaine Bellenger qui dispose de 3 monoplaces Blériot, 6 officiers, 2 sous-officiers et 14 soldats. Ainsi est née l'une des plus anciennes écoles de pilotage militaire qui deviendra rapidement le centre principal d'aéronautique d'Avord. Fin décembre 1912, 99 pilotes étaient brevetés.

Les hangars de la division Voisin au début de la Grande Guerre.



De 1914 à 1918 se développe un centre de formation au pilotage qui deviendra dès 1916-1917 la plus importante école d'aviation du monde (359 brevetés durant le seul mois d'octobre 1917).

En 1918, on trouve sur la base et sur les terrains annexes plus de 1300 avions et 6000 personnes.

L'activité aérienne mensuelle atteint les 8000 heures de vol.

Durant cette période, l'école d'Avord délivre plus de 9000 brevets du personnel navigant.



Tous les grands As de la guerre 1914-1918 sont passés par cette école : Guynemer, Heurtaux, Frantz et en particulier Georges Madon (1892-1924). Celui-ci fut l'un des dix premiers élèves pilotes affectés à Avord en octobre 1912. Il termina la guerre avec 41 victoires homologuées, se classant quatrième sur la liste des As français de ce conflit derrière Fonck (75), Georges Guynemer (54) et Nungesser (43).

Qu'ils soient célèbres ou moins connus, ils ont tous marqué le camp ou la base aérienne par leurs exploits dans les airs ou leur simple passage sur le site d'Avord.

Plus grande école d'aviation de France en 1919, et considérée comme la première du monde, le centre d'Avord est dissous après avoir formé plus de 10000 aviateurs alliés et français ; le camp est simplement gardienné.

Le site d'Avord aujourd'hui

Depuis le 1er janvier 2011, la base de défense Bourges-Avord est née, aboutissement des restructurations opérées depuis 2 ans. La base de défense de Bourges-Avord soutient la base aérienne 702, formation principale de la base de défense (BdD).

À ce jour, la base aérienne d'Avord dispose de 4 pôles de compétences :

• la vocation d'école aérienne, dont la mission est assurée par l'école de l'aviation de transport (EAT),

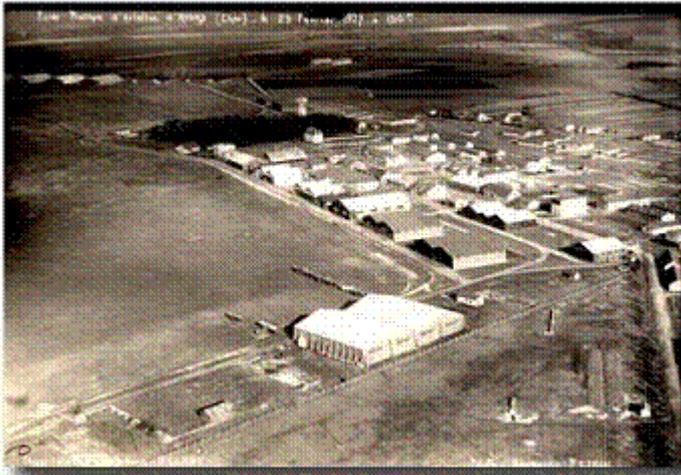
• la surveillance aérienne, dont la composante principale est l'escadron de détection et contrôle aéroportés (EDCA),

• la défense sol-air assurée conjointement par l'escadron de défense sol-air (EDSA), le centre de formation de la défense sol-air (CFDSA)

et l'escadron de soutien technique sol-air (ESTSA),

• la dissuasion, dont la mission est d'assurer le stockage, la maintenance et la mise en œuvre des missiles ASMPA dans le cadre d'une prise d'alerte.

Histoire-et-patrimoine



Le centre d'Avord est dissous en 1919 mais à partir de 1921, Avord reprend sa mission de formation de pilotes et d'équipages tout en perfectionnant ses équipements. Une école d'observation est créée, école qui assure deux stages par an. En 1923 suit la création d'une école de pilotage réservée aux officiers. La même année, le camp d'aviation d'Avord devient le Bataillon de l'air 127.



L'école pratique d'aviation photographiée à 150 mètres d'altitude le 23 février 1927.

L'école pratique d'aviation photographiée à 150 mètres d'altitude le 23 février 1927. En 1927, ces deux écoles fusionnent pour prendre le nom d'école pratique d'aviation qui génère une grande activité aérienne. Des appareils de tous types sillonnent le ciel berrichon : Bréguet XIV, Potez 25, Nieuport 29, Gourdou-Lesseurre, etc.



Bréguet XIV





Avord en 1929 : en bas, un trio de pilotes.



Bréguet XIV sanitaire

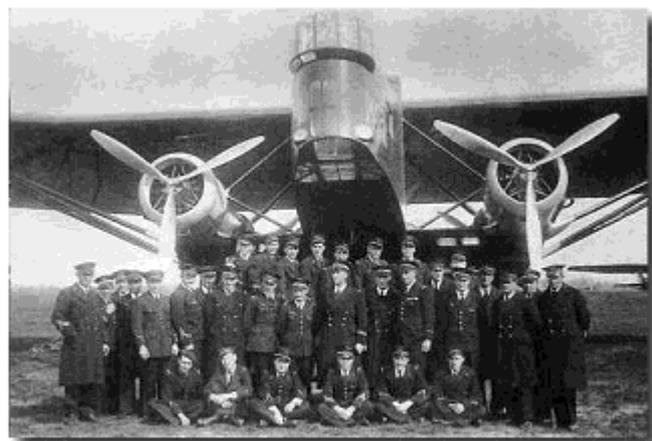
POTEZ type TOE à DEIR-EZ-ZOOR. Le pilote et son mécanicien.

En 1933 est implantée une école de combat et de perfectionnement mais une menace de fermeture pèse sur le camp d'aviation suite à la réorganisation en cours de l'armée de l'air avec, notamment, la création de ce qui deviendra plus tard l'école de l'air à Salon-de-Provence. La mobilisation des Berrichons, relayée par leurs représentants au Sénat et à l'Assemblée, fera avorter ce projet.

Les 24 juillet et 1er octobre 1935 sont créés respectivement à Avord les groupes de bombardement (GB) I/15 et II/15, tous deux dotés dès l'année suivante de bombardiers Farman F.221 et F.222, et qui constituent la 15ème Escadre spécialisée dans le bombardement de nuit. Suite à la déclaration de guerre en septembre 1939, les 2 groupes rejoignent leur terrain de desserrement (Romilly-sur-Seine pour le GB II/15 le 02 novembre, et Reims pour le GB I/15 le 12 décembre suivant). La 15ème Escadre ne reviendra plus sur la base d'Avord.



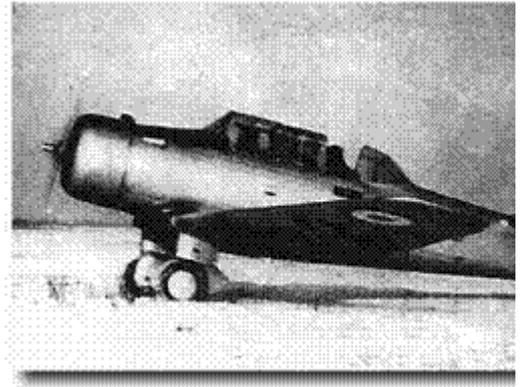
Le Général Moraglia, commandant le groupe I/15.



La 1ère escadrille du GB I/15 devant un bombardier Farman en 1939 à Avord.

Le 16 septembre 1939 est créée l'école principale de pilotage n°2 (EPP 2), capable de recevoir simultanément 300 élèves en formation, essentiellement axée sur le bombardement et le renseignement, l'école d'observation s'étant repliée sur Châteauroux. Dès novembre 1939, l'école est rapidement transformée en centre d'instruction à la chasse afin de permettre à l'armée de l'air de faire face à la demande incessante de pilotes par les unités combattantes, et doit donc de ce fait transférer sa spécialisation sur bimoteurs à Istres.

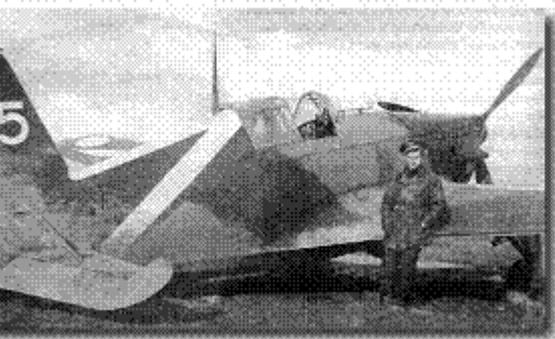




NAA 57 du centre d'instruction à la chasse d'Avord en avril 1940.

En mai 1940, suite aux premiers raids allemands, une patrouille de défense aérienne du territoire (DAT) est mise sur pied avec quatre chasseurs Morane MS.406 du centre et quelques moniteurs. Cette patrouille participe le 24 mai à l'interception aux environs d'Issoudun d'un raid de bombardiers allemands. Un bombardier est abattu mais également un chasseur de la patrouille (le pilote sera légèrement blessé).

Morane-Saulnier MS.406 de l'école d'Avord photographié début 1940.



Fin mai débute le transfert de l'école de pilotage vers La Rochelle pour laisser la place aux unités combattantes en retraite (groupes de chasse essentiellement). L'école continuera de "tourner" jusqu'à l'armistice et sera dissoute le 19 août 1940. Le Bataillon de l'air 127 se replie quant à lui sur Royan. Ne restent à Avord que quelques éléments administratifs, un détachement de Sénégalais, la patrouille DAT et une section de chars.



Une rangée de Caudron C.690M de l'EPP 2 d'Avord repliée à La Rochelle en juin 1940.

Le saviez-vous ?

Le 11 juin 1940 : Le GB II/21 se replie sur Avord (8 Amiot 351 et 354, 10 Bloch MB.210 et 1 Mureaux 117). Le 12 et le 13, les conditions météo sont toujours mauvaises. Le groupe reçoit l'ordre d'attaquer les Allemands aux sorties sud de Montmirail et la vallée de Montmirail-Mezu. Deux missions sont accomplies. Au retour, le MB 210 n°12 (matricule E-352 des sous-lieutenants Dumon et Dupont, les sergents Raoul et Chalte), retardé au départ du terrain d'Avord par des difficultés lors du chargement des bombes, est surpris par la brume. Il s'écrase à Bois-Bouzon vers 02h15 sur le terrain de la commune de Farges-en-Septaine. Tous les occupants de l'avion sont tués. Le 14 juin, 2 MB.210 et 2 Amiot accomplissent les dernières missions de guerre en bombardant les passages et débouchés sud d'Eprenay. L'équipage d'un MB.210 (le sous-lieutenant Trioux, les sergents Daney et Camus, le caporal-chef Ferry) à bout d'essence saute en parachute aux environs de Montluçon. Ils s'en tirent sans la moindre blessure. Le repli sur l'Afrique du Nord s'effectue entre le 15 et le 22 juin. (AVIONS N°16 & 19)

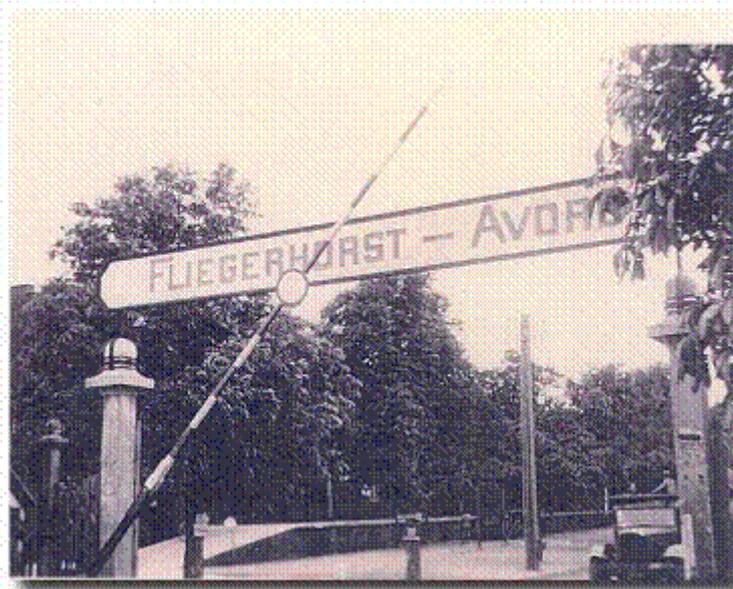
Le 15 juin 1940 : Un Bréguet 639 (n° inconnu) du GB A I/54 (opérant à cette époque depuis Châteauroux), piloté par l'adjudant-chef Chevallet avec l'adjudant-chef Hugonnier pour mitrailleur, rentre d'une mission dans la région de Troyes avec un moteur en feu, touché par la Flak, et doit se poser en catastrophe à Avord. Seul le mitrailleur est légèrement blessé mais l'avion est jugé irréparable. (BATAILLES AERIENNES N°10, AEROJOURNAL N°26). Le 04 juin, la patrouille DAT reçoit l'ordre de se replier sur Royan et d'en assurer la couverture mais il est cependant impossible de dire si elle a bien rejoint cette destination. Le 17 juin marque le départ des dernières unités aériennes françaises, face à l'avancée des troupes allemandes, et ce n'est que le dimanche 23 que leurs premiers éléments entrent dans la base d'Avord alors que brûle tout ce qui n'a pu être emmené (réserves de carburant, aéronefs et installations vitales).



Ci-contre, partez en mission avec les patrouilles DAT...

C'est durant cette période trouble que les archives sont détruites presque en totalité, d'où la difficulté de recueillir de plus amples informations sur la période 1918-1939.

De 1940 à 1944, la base est donc occupée par les Allemands. La "Fliegerhorst -Avord" est utilisée par les bombardiers de la Luftwaffe mais également par des unités d'entraînement.

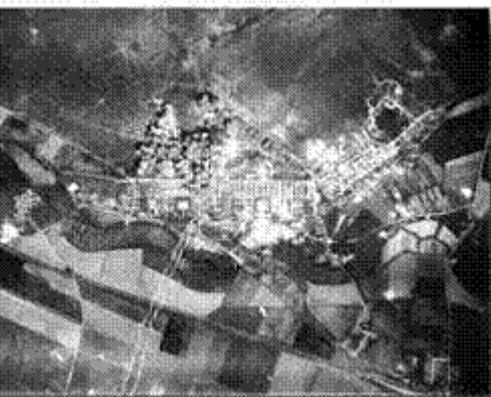


**L'entrée de la base à l'automne 1942 (ci-dessus) et un Junkers Ju52 photographié à Avord en 1943 (en haut à droite).
Découvrez ci-dessus la base d'Avord quand elle se prénomait alors "Fliegerhorst-Avord"...**

La piste étant jusqu'alors en herbe, la célèbre Organisation Todt construit deux pistes bétonnées (la 05/23 et la 13/31), une tour de contrôle ainsi que de nombreuses alvéoles.

En 1944, elle est bombardée à plusieurs reprises par les Alliés (les 05 février, 28 avril, 23 mai, 04 et 25 juin).

Devant la menace, les Allemands débutent l'évacuation et, le 19 août, mettent en oeuvre un plan systématique de destruction qui réduit la base à l'état de ruines à plus de 90 %. Les derniers Allemands quittent la région le 05 septembre.



**base le 28 avril 1944 par
l'USAAF.**



**Les bâtiments des actuels Service photo base (ci-dessus) et l'atelier
l'ESME 2B.702 (à droite).**

L'implication du 1er Régiment d'infanterie dans la libération de la base, un rôle souvent ignoré...





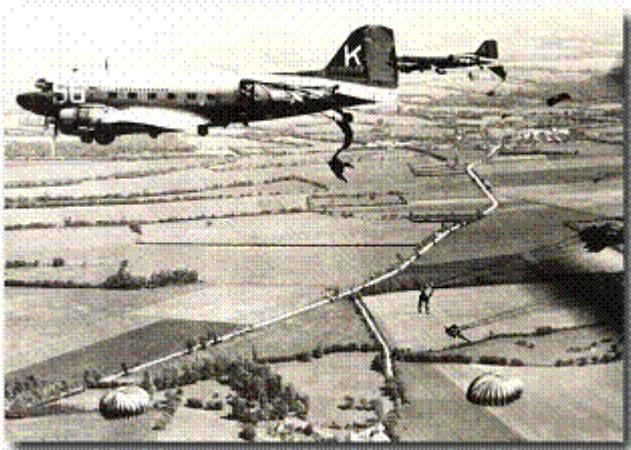
Dès la libération en septembre 1944, elle est gardiennée par des unités issues de la résistance locale et des éléments du 1er Régiment d'infanterie (RI).



commandant le 1er RCP en mai 13/31. Embarquement de parachutistes du 1er RCP à bord des C-46 américains.

Au début de l'année 1945, le 1er Régiment de chasseurs parachutistes (RCP) s'y installe pour s'entraîner en vue de sa participation au corps expéditionnaire français du Pacifique.

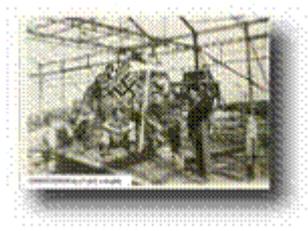
Les moyens aériens sont fournis par l'armée de l'air américaine qui y stationne plusieurs unités de transport de troupes dotées de Douglas DC-3 Dakota et de Curtiss C-46 Commando. La capitulation du Japon en août 1945 mettra fin à ce projet.



Largage de parachutistes du 1er RCP par des C-47 de l'USAAF.



Le 1er RCP à l'entraînement. DC3 du 1er RCP, été 1945



Dés le 1er juin 1945, une école de transformation bimoteur, reconstituée à partir d'un centre d'entraînement bimoteur basé à Toulouse-Francazal, est implantée à Avord. Le centre devient l'école de transformation de pilotage sur bimoteurs (ETPBM) et est équipé d'avions bimoteurs légers Cessna UC-78 Bobcat et NC.701 Martinet.



UC-78 (à gauche) et NC-701 (à droite) sur le parking d'Avord.

L'école compte alors 48 avions et 830 personnes. Elle devient base école de transformation bimoteurs n° 127 le 28 décembre 1945 et son insigne est homologué en 1946. Elle est commandée par le lieutenant-colonel Haegelen.

Le 1er juillet 1947, toutes les bases à vocation « école » se voient attribuées un numéro de la série des 700. Avord devient la base école de transformation de pilotage bimoteur n°702.

En 1949, Avord devient Base école 702 et comprend alors un bataillon de l'air et un parc. L'école reçoit comme mission supplémentaire la transformation des radios en radio-navigateurs effectuée à l'aide des Martinet.

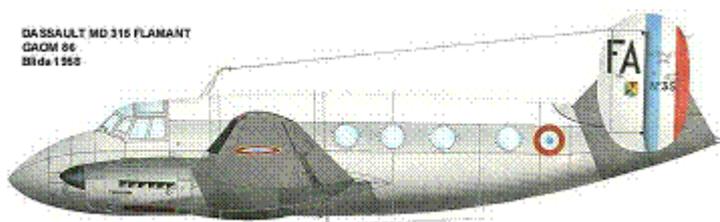


En 1950, une terrible tempête ravage le Berry et la base offre de nouveau un spectacle de désolation.



Les Martinet de l'école soufflés par la tempête.

Devant le constat du sous-équipement des Martinet et des Bobcat face au nouveau programme de formation, l'armée de l'air met en service le Marcel Dassault MD.312 Flamant qui fait son arrivée à Avord en 1952.



Lignée de Flamant sur le parking d'Avord en 1952. On aperçoit, parqués sur l'herbe, les Martinet qui vivent leurs dernières heures sur la base...

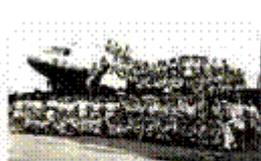


Le 04 septembre 1953, la Base école 702 se voit confier la garde du drapeau de l'Ecole de l'Aviation de Bombardement.

En 1954, l'Ecole de transformation bimoteur se réorganise et comprend une Division d'instruction pilotes (DIP), une Division d'instruction des navigateurs (DIN), puis, en 1955, une Division d'instruction des radionavigateurs (DIR).

En 1956, un entrepôt de munitions est créé au nord-ouest du terrain : l'entrepôt de l'armée de l'air (EAA) 00.605 de Savigny-en-Septaine.

1957 voit l'arrivée de C-47 Dakota transformés en véritables salles de cours volantes pour les navigateurs et les radio-navigateurs.



Le “Dak”, école volante des radio-navigateurs.

En 1961, la formation des bombardiers est enfin transférée au centre d'instruction au bombardement de Bordeaux-Mérignac.

En juillet 1964, l'armée de l'air affirme sa réorganisation au niveau des bases aériennes dont le rôle est désormais de supporter et de soutenir les unités opérationnelles qui relèvent de grands commandements spécialisés.

De ce fait, la Base école d'Avord devient la Base aérienne 702 dont les unités territoriales (moyens opérationnels, techniques, administratifs et généraux) relèvent de la 2ème région aérienne (RA) de Villacoublay. Elle assure le soutien et le support de l'école placée sous l'autorité du commandement des écoles de l'armée de l'air (CEAA), créé en 1962, en attendant l'arrivée prochaine d'autres unités relevant des forces aériennes stratégiques (FAS) en cours de constitution.



L'actuel PC base en mars 1962.

Le 30 mars 1965 une nouvelle réorganisation transforme la DIP en Groupement Ecole 00.319 (GE), alors que les DIN et DIR se déplacent vers Toulouse-Francazal. L'unité chargée de l'entretien des aéronefs prend l'appellation de groupe d'entretien et de réparation des matériels spécialisés (GERMaS) 15.319.

Juin 1965 voit l'installation en précurseur du commandement de la 94ème escadre de bombardement (EB), nouvelle unité des FAS dont vont dépendre 3 escadrons de bombardement (EB) et un escadron de ravitaillement en vol (ERV).



Prise d'armes sur le parking de la 94e EB à Avord.

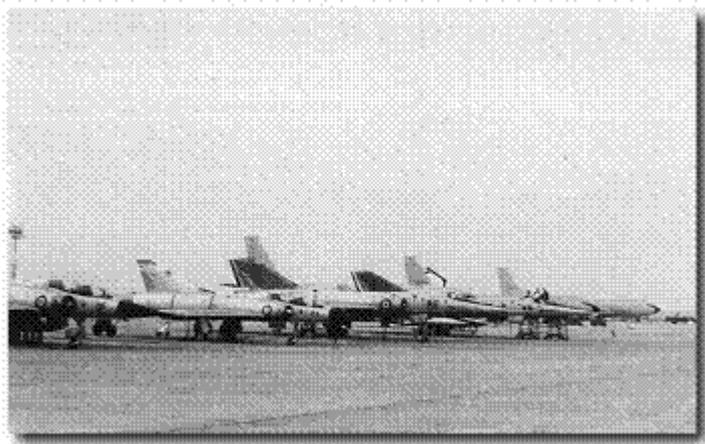
L'accueil de cette unité opérationnelle sur une base jusqu'à présent dédiée à l'écolage aura nécessité d'importants travaux depuis 18 mois dont une piste de 3500 mètres de long (l'actuelle 06/24), une zone technique opérationnelle ou ZTO (bureaux, hangars et parkings), une zone d'alerte (ZA) située en bout de piste (où le Mirage IV d'alerte est enfermé dans un abri bétonné), ainsi que l'aménagement ou la transformation de nombreuses installations (tour de contrôle, bretelle de raccordement, aire de stationnement, triple enceinte de grillage électrifié...).

C'est à Saint-Dizier que s'implante son premier escadron, l'EB 02.094 "Marne", formé le 1er octobre 1965. Vient ensuite la création à Avord de l'ERV 04.094 "Sologne" le 16 novembre 1965, composé de huit équipages et d'une cinquantaine de mécaniciens, et doté de trois C-135F. Il est bientôt rejoint par l'EB 01.094 "Bourbonnais" le 1er décembre.

Finalement, le 1er février 1966, c'est à Luxeuil que s'installe l'EB 03.094 "Arbois", dernier né des quatre escadrons de la 94ème EB.

En 1966 également est créée la 9ème Batterie anti-aérienne (BAA), fonctionnellement dépendante de la Base aérienne 702 mais servie par des artilleurs détachés de l'école supérieure d'application du matériel (ESAM) de Bourges.

Chaque EB est doté de quatre Mirage IVA, mis en oeuvre par neuf équipages et une centaine de mécaniciens, et complétés par un ou deux Mirage IIIB ou Lockheed T-33, tous deux des appareils biplaces dédiés à l'entraînement mais qui sont rattachés à l'escadre.



Vue partielle de la ZTO où sont visibles deux Mirage IIIB de l'escadre, deux Mirage IVA du « Bourbonnais » et un C-135F du « Sologne ».

Pour le commandement de la base d'Avord, la difficulté est de faire cohabiter la 94ème EB, unité opérationnelle, avec le GE 00.319, unité de formation. En cette deuxième moitié des années 60, ce ne sont pas moins de cinq types d'appareils différents (avec les MD.311/312 Flamant du GE) qui stationnent en même temps sur la plate-forme, sans oublier les unités nécessaires à leur mise en condition, à leur soutien et à leur armement, en particulier le dépôt ateliers de munitions spécialisées (DAMS) 10.094 où sont stockées et gérées les armes nucléaires.



Les cinq types d'aéronefs stationnés à Avord à la fin des années 60 avec, dans le sens des aiguilles d'une montre : le Boeing C-135F, le Mirage IV, le MD.311/312 Flamant, le Lockheed T-33A et le Mirage IIIB.

Le 1er août 1975, la base prend l'appellation de Base aérienne 702 de Bourges-Avord par décision du chef d'état-major de l'armée de l'air.

Le 1er juillet 1976, suite à la restructuration des FAS, l'ERV 04.094 passe sous l'autorité de la 93ème Escadre de ravitaillement en vol nouvellement créée à Istres et devient l'ERV 02.093 "Sologne". Parallèlement, l'EB 01.094 « Bourbonnais » est dissous pour être remplacé par l'EB 01.093 « Guyenne » et devenir ainsi l'EB 01.094 « Guyenne ».

Le 14 septembre 1978 est créé l'escadron de missiles sol-air (EMSA) 02.950, suite à la prise en compte par l'armée de l'air de la défense aérienne de ses propres installations, jusqu'à présent confiée à la 9ème BAA, dissoute le 28 juin et remplacée provisoirement depuis par une section de défense sol-air.

En 1981, la ville de Sancerre devient la marraine de l'EMSA 02.950.

Le 30 juillet 1982, la BA 702 de Bourges-Avord reçoit son nom de baptême : "Base aérienne 702 – Capitaine Georges Madon".

Le 29 mars 1983, le GE 00.319 prend livraison du premier Embraer EMB-121 Xingu, de fabrication brésilienne, destiné à remplacer les Flamant.

Le 1er juillet 1985, suite à la fermeture de la Base aérienne 725 de Chambéry, le centre de langue (CL) 00.309 (qui deviendra le centre de langue aéronautique spécialisé – CLAS – en 1996) est transféré sur la Base aérienne 702 d'Avord où il est rattaché, sous la désignation de CL 01.307, à l'école de formation initiale du personnel navigant (EFIPN) 00.307, équipée d'avions CAP 10B, venant elle de la Base aérienne 745 d'Aulnat, également fermée.

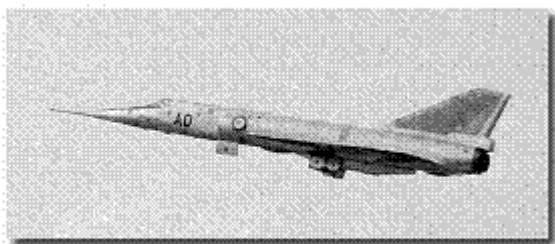


Les nouveaux Xingu sur le parking du GERMaS 15.319



les CAP 10B de l'EFIPN 00.307

Le 1er décembre 1986, alors que la montée en puissance du nouveau système d'armes ASMP (air-sol moyenne portée) s'achève, les FAS procèdent à la dissolution de l'EB 01.094 "Guyenne" mais conservent l'ERV 02.093 « Sologne » sur la base d'Avord.



Les Mirage IVA quittent définitivement la base d'Avord.

De 1962 à 1993, l'épopée des FAS à travers l'oeil des avarais.



Dès novembre 1987, le DAMS 10.094 passe sous la coupe de la 4ème Escadre de chasse et prend l'appellation de DAMS 14.004 dans le cadre de la montée en puissance du nouveau système d'armes ASMP.

Quelques mois plus tard, en juillet 1988, la dissolution de l'EB 02.094 « Marne » à Saint-Dizier, ultime formation de Mirage IVA vecteur de l'arme nucléaire, marque la fin de la 94ème EB à Avord.

Le 1er juillet 1989, la base retrouve sa vocation nucléaire avec la création d'une zone de déploiement d'un escadron de Mirage 2000N – l'escadron de chasse (EC) 02.004 « Lafayette » – équipé du missile ASMP.



Mirage 2000N de l'EC 02.004 « Lafayette ».

Le 1er septembre 1989 est créée l'Unité de détection aéroportée (UDA) 02.920 à Avord, noyau initial qui donne naissance le 1er mars 1990 à la 36ème Escadre de détection aéroportée (EDA). Celle-ci est formée des escadrons de détection aéroportée (EDA) 01.036 "Berry", 02.036 "Nivernais", ainsi que de l'Escadron de préparation des missions et simulation 10.036 et du GERMaS 15.036.

La nouvelle escadre reçoit les traditions de la 36ème ER et ses quatre systèmes de détection aéroportée (SDA) E-3F à Avord entre décembre 1990 et février 1992.



Un E-3F en vol juste avant sa livraison.

Le 1er septembre 1991, les unités territoriales de la Base aérienne 702 passent sous l'autorité du général commandant la Région aérienne Atlantique créée à Bordeaux-Merignac.

L'EDA 02.920 est déclarée opérationnelle le 19 juin 1992 et engagée dans les opérations en ex-Yougoslavie dès le 12 août de la même année. Le 1er août 1993, la 36ème Escadre devient le 36ème Escadron de détection et contrôle aéroportés (EDCA).

L'année 1993 sera le témoin de la dernière phase de la réorganisation des FAS avec la dissolution pure et simple, le 1er juillet, de l'ERV 02.093 « Sologne » (équipé entièrement de ravitailleurs C-135FR depuis 1988), ses personnels et moyens aériens étant répartis entre les deux autres ERV rassemblés à Istres depuis 1991.



Les C-135FR rejoignent la Base aérienne 125 d'Istres.

En 1994, le GE 00.319 est renommé Ecole de l'Aviation de Transport 00.319.

Le 1er août 1994, l'EFIPN 00.307 et ses CAP 10 rejoignent Salon de Provence, laissant sur place le CL 01.307.

Le 27 août 1994, la 2ème compagnie opérationnelle du 25e régiment du génie de l'air (COGA) s'installe sur la base qui voit ainsi sa capacité de remise en oeuvre opérationnelle après attaque aérienne nettement améliorée.



Un des engins de travaux publics mis en oeuvre par la 4ème COGA.

La 1000ème mission Deny Flight des Awacs, au-dessus de la Bosnie-Herzégovine est effectuée le 18 janvier 1995 et le cap des 10000 heures de vol est franchi le 29 mars 1996. L'Escadron de préparation des missions et simulation 10.036 et le GERMaS 15.036 se nomment désormais respectivement Escadron de Support Mission et de Simulation (ESMT) 10.036 et Escadron de Soutien Technique Spécialisé (ESTS)15.036.

En 1996, le CL 01.307 prend l'appellation de centre de langue aéronautique spécialisé (CLAS) 00.307.

En septembre 1997, après signature d'un protocole entre l'Armée de l'Air et la Marine, l'EAT 00.319 accueille la formation des pilotes multimoteurs de la Marine Nationale et intègre en son sein des cadres de l'Aéronautique navale, navigants et techniciens.

Au cours de cette même année, un radar de défense aérienne "23cm état solide" est installé sur la base.

Le 1er juillet 1998, la 2ème COGA devient la 4ème COGA 04.552.

Ce même jour voit la création de la section air (SA) 25.321 qui a pour mission la formation des mécaniciens véhicules et matériels d'environnement de l'armée de l'air, précédemment assurée sur la Base aérienne de Rochefort. La SA 25.321 rejoint l'ESAM de Bourges le 24 août 1998.

Du mois d'avril au mois de mai 1999, l'EDCA 00.036 effectue 59 missions de guerre dans le cadre de l'opération " Allied Force " au Kosovo.

Le 1er juillet 2000, les unités territoriales de la Base aérienne 702 passent sous l'autorité de l'état-major de la Région aérienne Nord (RAN) à Villacoublay.

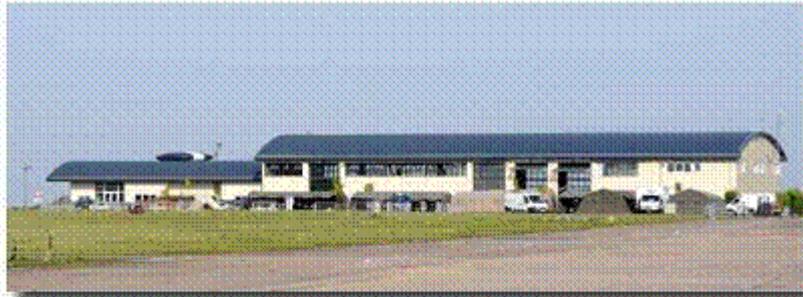
En septembre 2000, le 36ème EDCA fête ses dix ans d'existence et passe le cap des 20.000 heures de vol. En septembre 2001, l'unité prend officiellement le nom de baptême " Berry ".

Le 28 avril 2001, le colonel Bernard Ducateau, commandant la base, inaugure le musée.



En 2001, le “Xingu” fête ses 200 000 heures de vol dans l'Armée de l'Air.

En 2002, est réalisée une escale aérienne moderne.



L'escale aérienne.

Le 22 mai 2002 a lieu l'inauguration de la stèle du Capitaine Georges Madon à l'entrée de la Base aérienne 702 d'Avord.



En 2004 et 2005, des travaux conséquents permettent de renforcer sensiblement les capacités de stockage de l'E.A.A 605.

Le programme CLA 2000 débute en 2005, la nouvelle tour de contrôle réceptionnée le 19 avril 2006, entrera en service opérationnel après l'installation du système de contrôle CLA 2000, prévue en 2011.



En 2006, le chef d'état-major des armées valide la réorganisation de la défense sol-air, confiant la totalité des systèmes d'armes moyenne et courte portée à l'Armée de l'air et les systèmes très courte portée à l'Armée de terre. En 2007 le Général de corps aérien Paloméros, alors général major-général de l'armée de l'air signe la décision entérinant la répartition des systèmes sol-air moyenne portée (SAMP-T) sur les bases à vocation nucléaire et la création du centre de formation sur la BA 702.



Le 1er septembre 2007 débute la montée en puissance du Centre de formation à la défense sol air 14.950.

Le 5 juin 2008, la ville de Baugy devient marraine de la COGA 04.552

Dans le cadre des réformes de la défense consécutives à la parution du Livre blanc en juin 2008, la Base aérienne 702 est retenue comme base de défense expérimentale de type 1. A compter du 1er janvier 2009, le Colonel Zimmermann est désigné commandant de la Base de défense (BdD) d'Avord et commandant de la Base aérienne 702.



A cette même date, le Groupement de soutien de la BdD d'Avord est constitué à partir des unités du soutien personnel et d'une partie des unités du soutien technique : la BA 702 adopte elle aussi une nouvelle organisation.



Les unités relevant de directions ou de services interarmées restent sous l'autorité de coordination du commandant de BdD.

En Juillet 2009 débutent les travaux de construction du bâtiment K, destiné à accueillir le missile ASMP-A.

Le 31 août 2009 le CLAS 00.307 quitte la base d'Avord pour la Base aérienne 705 de Tours ; ses locaux sont repris par l'EDSA 02.950 « Sancerre » qui cède lui-même ses bâtiments au CFDSA 14.950.

Le 1er janvier 2010 Avord devient Base de Défense pilote.

Le 1er janvier 2011, la Base de Défense de plein exercice Bourges-Avord est créée et commandée par le colonel Laurent RATAUD, également commandant de la Base aérienne 702 "Capitaine Georges Madon". Le colonel Fabien MANDON lui succède à l'été 2012.

Le 04 juillet 2012, l'Escadron de soutien technique aéronautique (ESTA 15.319) est dissous. Le soutien de la flotte Xingu est alors confiée à une entreprise privée dans le cadre de l'externalisation de ce service.

Aujourd'hui, la Base aérienne 702 emploie quelques 2400 personnes civiles et militaires.

Implantée sur les communes d'AVORD, de FARGES-EN-SEPTAINE et de SAVIGNY-EN-SEPTAINE, son emprise s'étend sur plus de 1100 hectares dont 850 sont clôturés.

Elle est le premier employeur du Cher mais également l'une des toutes premières entreprises du département par les flux financiers qu'elle induit. Sa position privilégiée au centre de la France en fait une des bases majeures du dispositif de l'armée de l'air et une plate-forme essentielle pour notre pays. En plein développement, son intérêt stratégique va croissant.

Grande entreprise, la base d'AVORD se sent véritablement intégrée dans la région, au développement de laquelle elle est heureuse de contribuer.