

L 3.11

M3

6015

SERVICE HISTORIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR

LES INSIGNES DES BASES AÉRIENNES



BERNARD THEVENET

025649854

355

SERVICE HISTORIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR

LES INSIGNES DES BASES AÉRIENNES

Préface du général SILVESTRE de SACY
Chef du Service historique de l'armée de l'air

72 2000-89579

BERNARD THÉVENET

DL- 20.07.2000

30431

SERVICE HISTORIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR

LES INSIGNES DES BASES AÉRIENNES

Préface du général de division de 2^e zone
Colonel de 1^{re} zone de 1^{re} zone



Photo de couverture : base aérienne de Solenzara-Ventiseri (SIRPA-Air)



TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
Préface.....	7
Introduction.....	9
Liste des bases par zone et par ordre alphabétique.....	11
France métropolitaine.....	17
DOM - TOM.....	113
Algérie.....	121
Maroc.....	147
Tunisie.....	163
Levant.....	171
Afrique Noire et Océan Indien.....	177
Indochine.....	193
Allemagne.....	205
Opérations extérieures.....	215
Table des annexes.....	221
I - Introduction du rapport du général Hayez (1973).....	223
II - Historique de l'organisation administrative des bases et unités aériennes, par le contrôleur général Britsch (1964).....	224
III - Instruction ministérielle 1257 du 12 mai 1998 fixant l'organisation actuelle des bases aériennes.....	233
IV - Liste des bases classées par numéro.....	242
V - Sources.....	244
VI - Sigles.....	249
VII - Emplacement des bataillons et sections de l'Air en 1939.....	250
VIII- Années de fermeture des bases étudiées.....	251
IX - Bases de stationnement des principales unités aériennes citées.....	254
X - Stationnement actuel des unités aériennes existant en 1999.....	263
Remerciements.....	265



TABLE DES MATIÈRES

100	Introduction
101	1. Les faits généraux de la situation
102	2. Les faits particuliers
103	3. Les faits économiques
104	4. Les faits sociaux
105	5. Les faits politiques
106	6. Les faits culturels
107	7. Les faits juridiques
108	8. Les faits militaires
109	9. Les faits religieux
110	10. Les faits artistiques
111	11. Les faits scientifiques
112	12. Les faits sportifs
113	13. Les faits linguistiques
114	14. Les faits géographiques
115	15. Les faits historiques
116	16. Les faits démographiques
117	17. Les faits météorologiques
118	18. Les faits astronomiques
119	19. Les faits géologiques
120	20. Les faits botaniques
121	21. Les faits zoologiques
122	22. Les faits écologiques
123	23. Les faits environnementaux
124	24. Les faits technologiques
125	25. Les faits médicaux
126	26. Les faits pharmaceutiques
127	27. Les faits vétérinaires
128	28. Les faits agricoles
129	29. Les faits forestières
130	30. Les faits industrielles
131	31. Les faits commerciales
132	32. Les faits financières
133	33. Les faits bancaires
134	34. Les faits fiscales
135	35. Les faits douaniers
136	36. Les faits monétaires
137	37. Les faits budgétaires
138	38. Les faits économiques globales
139	39. Les faits sociaux globales
140	40. Les faits politiques globales
141	41. Les faits culturels globales
142	42. Les faits juridiques globales
143	43. Les faits militaires globales
144	44. Les faits religieux globales
145	45. Les faits artistiques globales
146	46. Les faits scientifiques globales
147	47. Les faits sportifs globales
148	48. Les faits linguistiques globales
149	49. Les faits géographiques globales
150	50. Les faits historiques globales
151	51. Les faits démographiques globales
152	52. Les faits météorologiques globales
153	53. Les faits astronomiques globales
154	54. Les faits géologiques globales
155	55. Les faits botaniques globales
156	56. Les faits zoologiques globales
157	57. Les faits écologiques globales
158	58. Les faits environnementaux globales
159	59. Les faits technologiques globales
160	60. Les faits médicaux globales
161	61. Les faits pharmaceutiques globales
162	62. Les faits vétérinaires globales
163	63. Les faits agricoles globales
164	64. Les faits forestières globales
165	65. Les faits industrielles globales
166	66. Les faits commerciales globales
167	67. Les faits financières globales
168	68. Les faits bancaires globales
169	69. Les faits fiscaux globales
170	70. Les faits douaniers globales
171	71. Les faits monétaires globales
172	72. Les faits budgétaires globales
173	73. Les faits économiques globales
174	74. Les faits sociaux globales
175	75. Les faits politiques globales
176	76. Les faits culturels globales
177	77. Les faits juridiques globales
178	78. Les faits militaires globales
179	79. Les faits religieux globales
180	80. Les faits artistiques globales
181	81. Les faits scientifiques globales
182	82. Les faits sportifs globales
183	83. Les faits linguistiques globales
184	84. Les faits géographiques globales
185	85. Les faits historiques globales
186	86. Les faits démographiques globales
187	87. Les faits météorologiques globales
188	88. Les faits astronomiques globales
189	89. Les faits géologiques globales
190	90. Les faits botaniques globales
191	91. Les faits zoologiques globales
192	92. Les faits écologiques globales
193	93. Les faits environnementaux globales
194	94. Les faits technologiques globales
195	95. Les faits médicaux globales
196	96. Les faits pharmaceutiques globales
197	97. Les faits vétérinaires globales
198	98. Les faits agricoles globales
199	99. Les faits forestières globales
200	100. Les faits industrielles globales

Préface du général SILVESTRE de SACY

Chef du Service historique de l'armée de l'air.

Les insignes représentent pour l'armée de l'air une part importante de ses traditions, beaucoup de ceux de nos unités navigantes étant un héritage direct de la Première Guerre mondiale. Par ailleurs, ils exercent toujours un attrait particulier sur un public très large. La base aérienne, de son côté, est le maillon essentiel dans notre organisation : lieu de stationnement des unités, c'est là que, sous l'autorité unique du commandant de base, s'opère la synthèse des ordres donnés par les divers commandements opérationnels ou organiques ayant autorité sur ces unités.

Tous ces éléments réunis font que les travaux de Bernard Thévenet ont retenu toute l'attention du Service historique de l'armée de l'air. Mais d'autres éléments ont également joué. Avant de prendre la décision de publier un auteur n'appartenant pas au service, il y a lieu de s'interroger sur son sérieux et sa crédibilité.

Bernard Thévenet fait partie de cette race de passionnés qui hantent volontiers les couloirs du SHAA et plus particulièrement le bureau de la division « Symboles et traditions ». Son projet de livre explique parfaitement cette attitude. Mais le Service historique de l'armée de l'air en a largement profité. Grâce à ses connaissances des insignes de l'aéronautique militaire et de l'armée de l'air, il a souvent été, et est encore, d'une aide précieuse dans la rédaction des réponses aux multiples questions que nous adressent nos très nombreux correspondants.

Il n'est pas rare qu'après un week-end de chine, il fasse profiter le service de ses découvertes dominicales. Il hante aussi certaines bases aériennes en se faisant le porte-parole du SHAA. D'une certaine manière, on a fini par le considérer comme un des nôtres. Alors quand il a demandé à être publié par le SHAA, la décision a été vite prise.

Son ambition a été de regrouper tous les insignes connus des bases aériennes depuis la création de ces dernières. Pour donner du sens à cette collection, il a pensé à un rappel succinct de l'histoire de ces bases où sont citées les principales unités y ayant stationné. Le total fait qu'il nous livre à la fois un livre d'images et un livre d'histoire.

Il deviendra à coup sûr un document de référence pour ceux qui recherchent les traces de l'implantation de l'armée de l'air au cours des décades passées. En effet, outre le très sérieux travail de documentation, il nous est proposé dix annexes fort intéressantes en particulier sur la création et l'organisation des bases aériennes dans le temps, l'implantation de ces bases et celles des unités citées dans l'ouvrage, une indication des sources utilisées et l'indispensable tableau des sigles utilisés. Au total un ensemble qui devrait réjouir ce large public évoqué plus haut.

Effect of Frequency of Practice on the Rate of Learning

The present experiment examined the effect of the frequency of practice on the rate of learning. The results showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher. The results also showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher than when the frequency of practice was lower. The results also showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher than when the frequency of practice was lower.

The results of the present experiment are consistent with the findings of other researchers who have shown that the rate of learning is higher when the frequency of practice is higher. The results also show that the rate of learning is higher when the frequency of practice is higher than when the frequency of practice is lower.

The present experiment was designed to examine the effect of the frequency of practice on the rate of learning. The results showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher. The results also showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher than when the frequency of practice was lower.

The results of the present experiment are consistent with the findings of other researchers who have shown that the rate of learning is higher when the frequency of practice is higher. The results also show that the rate of learning is higher when the frequency of practice is higher than when the frequency of practice is lower.

The present experiment was designed to examine the effect of the frequency of practice on the rate of learning. The results showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher. The results also showed that the rate of learning was higher when the frequency of practice was higher than when the frequency of practice was lower.

The results of the present experiment are consistent with the findings of other researchers who have shown that the rate of learning is higher when the frequency of practice is higher. The results also show that the rate of learning is higher when the frequency of practice is higher than when the frequency of practice is lower.

INTRODUCTION

Les unités de l'armée de l'air, qu'ils s'agissent d'unités navigantes, de stations de détection, d'établissement-entrepôts, d'écoles,... stationnent sur des bases aériennes. La « base » a pour fonction d'assurer à ces unités les moyens de soutien dont elles ont besoin pour vivre et exécuter leurs missions. Le commandant de la base réunit sous son autorité toutes les unités stationnées sur la plate-forme. Enfin c'est au niveau de la base que s'effectue la synthèse des directives des différents commandements de l'armée de l'air, opérationnels (CFAS, CDAOA), organiques spécialisés (CFAC, CFAP, CASSIC, CEAA et CFCA) et territoriaux (les Régions).

L'organisation des bases a largement évolué depuis les débuts de l'aviation militaire. Le Service historique de l'armée de l'air (SHAA) dispose de deux rapports qui en font l'analyse. Le premier trop volumineux pour trouver sa place ici est l'œuvre du général Hayez, son introduction figure en annexe I. Le deuxième fut rédigé par le Contrôleur général Britsch « Historique de l'organisation administrative des bases et unités aériennes de 1920 à 1964 », il constitue l'annexe II. Depuis la réorganisation profonde de 1964, une nouvelle organisation (cf. annexe III) a été décidée en mai 1998, tenant compte de l'évolution de la situation extérieure, du resserrement de nos forces et des besoins techniques actuels. Elle a conduit à restructurer les missions de soutien en 3 grandes catégories :

- le soutien opérationnel avec la piste, le contrôle d'approche, l'escale, les moyens de sécurité et de protection, les transmissions ;
- le soutien technique avec l'escadron de soutien technique commun et le ravitaillement technique ;
- le soutien du personnel avec la division des ressources humaines, les finances et le matériel, la restauration et l'hébergement.

En raison de ces restructurations, de nombreuses unités de support changent actuellement de dénomination, toutes n'ont pas pu être prises en compte lors de la rédaction de cette étude. Il en est de même pour les unités du CASSIC dont les CTA et les GERMaS de CDC deviennent des ESIC.

Les pilotes puis leurs mécaniciens sont les premiers à créer, pendant la 1^{re} Guerre mondiale, des insignes leur permettant d'affirmer leur identité, alors qu'ils viennent d'horizons différents. Cet usage s'est étendu depuis et le personnel affecté aux bases aériennes a également ressenti le besoin de marquer son identité et de développer son esprit de corps en arborant un insigne.

Plus de 200 bases de l'armée de l'air sont recensées ; plusieurs bases n'ont pas d'insigne en propre, soit parce qu'elles ont eu une vie trop brève ou des effectifs trop peu nombreux, soit encore parce que l'usage était d'arborer l'insigne de l'unité principale stationnée. Par exemple, sur les terrains d'Afrique Noire entre les deux guerres tout le personnel portait l'insigne de l'unité aérienne affectée. Dans les années 1950-1960, la base de Fribourg portait l'insigne du Groupement de transmissions 813 et la BA 267 de Compiègne, celui du BCIAA ; de nombreux autres exemples pourraient être cités. Ces insignes d'unités aériennes, d'écoles, d'unités techniques ou logistiques pouvant faire l'objet d'autres études, seuls les insignes clairement attribués à une base par l'usage ou par décision notifiée, ont été retenus dans le cadre de cette étude. 144 bases ont ainsi été dénombrées, mais comme toute règle comporte des exceptions, la base de Bien Hoa d'une part (qui avait l'insigne de son Parc) figure ici en raison de son importance historique et d'autre part le Centre d'essais des Landes a également été retenu par analogie avec les autres centres d'essais liés directement à des bases (CEAM, CEV, CIESS). Les détachements de terrains opérationnels (en Algérie) et les détachements Air (en Bosnie par exemple) sont des bases réduites créées pour les besoins des opérations mais ne sont pas prévues pour avoir une implantation longue ; ayant les mêmes fonctions que les BA, ces DTO et DA rentrent dans le cadre de cette étude. Il en est de même pour les bases situées sur le territoire d'anciennes colonies, qui à l'indépendance de ces dernières ont été maintenues en vertu d'accords de défense (Dakar, Djibouti).

Le bataillon de l'Air, qui dès 1937, constitue l'unité de synthèse des éléments de soutien, a souvent précédé la base dans la réalisation d'un insigne, repris ultérieurement par la base. Sur une base secondaire ou auxiliaire, rattachée à une base aérienne principale, la fonction est tenue par une compagnie de l'Air ou une section de l'Air rattachée au bataillon de la base principale. Certaines de ces compagnies ou sections ont également porté leur propre insigne qui devient ainsi celui de leur base.

De nombreuses bases ont changé de dénomination au cours des années, aussi sont-elles classées par ordre alphabétique dans leur zone géographique ; un numéro d'ordre permet de les situer sur des cartes en tête de chapitre. En annexe IV leur classement par numéro, au moins pour les plus courants, est présenté également.

L'insigne d'une base reflète son implantation ou bien sa mission à un moment donné de son existence, parfois les deux, il a donc paru nécessaire de s'intéresser à l'histoire de la base ; c'est pourquoi avant la description de son insigne, un court historique présente la base aérienne. Les archives sont souvent incomplètes, il arrive également de trouver des notes officielles qui se contredisent sur les dates, sur les unités,.... Les aléas de la 2^e Guerre mondiale ou des conflits de la décolonisation ont aussi entraîné des destructions d'archives. Une bibliographie sommaire figure en annexe V. Le manque d'homogénéité des historiques de cet ouvrage reflète l'hétérogénéité des sources ; les volumes des textes ne sont pas liés directement à l'importance relative des bases, mais au fait que l'auteur a trouvé des sources plus ou moins détaillées.

Il est difficile, soit par manque de données sûres, soit par manque de place, de mentionner toutes les unités qui ont vécu sur une base donnée ; l'auteur s'est efforcé de citer les plus caractéristiques de la vie de la base. Il remercie d'avance toutes les personnes qui ayant constaté des inexactitudes ou des omissions significatives, voudraient bien les lui signaler.

Les insignes connus sont présentés à l'échelle 1, leur description et la liste de leurs principaux fabricants figurent à la suite de l'historique des bases.

En ce qui concerne les bases existant en 1999, l'essentiel de leurs missions actuelles est présenté avant leur historique.

Il est impossible d'éviter les sigles, aussi en est-il constitué un lexique en annexe VI. Enfin d'autres annexes permettent de retrouver pour les bases étudiées : les années de fermeture de celles qui n'existent plus et les lieux de stationnement des principales unités aériennes.

LISTE ALPHABÉTIQUE PAR ZONE

Les bases sont classées par ordre alphabétique et par zone géographique. Lorsqu'une base a eu plusieurs numéros d'identification, les plus courantes figurent par ordre chronologique.

Les bases nommées en italique ne font pas l'objet d'une étude ici, car elles n'ont pas porté d'insigne particulier ou bien elles portaient celui de leur unité principale (unité aérienne, établissement, école,...) susceptible de figurer dans une autre étude.

En face des bases retenues, figure un numéro d'ordre renvoyant à leur fiche.

N° d'ordre	Nom de la base	Dénominations		
FRANCE MÉTROPOLITAINE				
	<i>Ablon</i>	118		
	<i>Agen la Garenne</i>	217		
1	Aix-les-Milles	207	114	
2	Ajaccio	126		
	<i>Albi</i>	177		
3	Allemant	263		
4	Ambérieu	278		
	<i>Amiens - Glisy</i>	111		
5	Apt - St-Christol	200		
6	Aulnat	116	288	745
7	Auxerre - Monéteau	723	177	
	<i>Avignon</i>			
8	Avord	127	702	
9	Biscarrosse	330		
10	Bordeaux - Beauséjour	204		
11	Bordeaux - Cenon	203		
12	Bordeaux - Fauché	206		
13	Bordeaux - Mérignac	106		
14	Brétigny	217		
15	Brétigny - CEV			
16	Caen - Carpiquet	131	120	720
	<i>Calvi</i>			
17	Cambrai - Epinoy	103		
18	Cazaux	124	706	120
	<i>Chalais - Meudon</i>	(aérostation)		
	<i>Chamalières</i>	291		
19	Chambéry - Le Bourget-du-Lac	740	127	725
20	Chartres	122		
21	Châteaudun	120	279	
22	Châteauroux - La Martinerie	103		
	<i>Cinq Mars la Pile</i>	282		
23	Cognac - Châteaurenard	705	135	709
24	Colmar - Meyenheim	132		
	<i>Compiègne</i>	152 (aérostation), 267 (Royallieu), 552 (génie)		
25	Contrexéville	902		
26	Creil	110		
27	Crépey	261		
	<i>Crépy-en-Laonnois</i>	258		
28	Dijon - Ouges - Longvic	102		
29	Dijon - Ville	205		
30	Doullens	922		
31	Drachenbronn	901		
	<i>Échouboulains</i>	742 (Maison des Ailes)		
	<i>Épinal</i>	154		
32	Essey-lès-Nancy	121		
33	Étampes - Mondésir	110	251	
34	Évreux - Fauville	105		

	<i>Fayence</i>			
	<i>Fontainebleau</i>	270		
	<i>Gâël</i>			
	<i>Gaillac</i>	105		
35	<i>Giens</i>	941		
	<i>Grenoble</i>	741 et 749 (<i>École des pupilles de l'air</i>)		
36	<i>Istres</i>	125		
	<i>Jonzac</i>	259		
	<i>La Malmaison</i>			
	<i>Lamanon</i>	266		
	<i>La Rochelle</i>	109	246	
37	<i>Le Blanc</i>	275		
38	<i>Le Bourget - Dugny</i>	104		
	<i>Lille</i>			
39	<i>Limoges - Romanet</i>	274		
	<i>Lodève</i>	252		
40	<i>Luxeuil - St-Sauveur</i>	116		
41	<i>Lyon - Bron puis Mont-Verdun</i>	105	111	942
	<i>Marignane</i>	108		
42	<i>Meaux</i>	923		
	<i>Metz - Chambières</i>	151 (aérostation)		
43	<i>Metz - Frescaty</i>	138	128	
44	<i>Mont-de-Marsan</i>	118 et CEAM 330		
	<i>Montluçon</i>	155		
	<i>Montmorency</i>	285		
	<i>Montpellier</i>	126	148	
45	<i>Mortmare</i>	269		
46	<i>Mourmelon</i>	138	111	131
47	<i>Nancy - Ochey</i>	133		
	<i>Nanterre</i>	119	255	
48	<i>Nantes</i>	740		
49	<i>Narbonne</i>	944		
50	<i>Nice - Roquebrune-Cap-Martin</i>	943		
51	<i>Nîmes - Courbessac</i>	240	726	
	<i>Nogent - l'Abbesse</i>	264		
52	<i>Orange - Caritat</i>	115		
	<i>Orchamps</i>	260		
53	<i>Orléans - Bricy</i>	123		
	<i>Orly</i>	118		
54	<i>Paris - Balard</i>	117		
55	<i>Paris - Ville</i>	124	280	
56	<i>Pau - Pont Long</i>	136	703	119
	<i>Persan - Beaumont</i>	218		
57	<i>Reims</i>	112		
58	<i>Rennes - St-Jacques</i>	132	271	
59	<i>Rethel</i>	925		
	<i>Ris - Orangis</i>	290		
60	<i>Rocamadour</i>	265		
61	<i>Rochefort-St-Agnant</i>	113	721	
	<i>Romans</i>	155		
62	<i>Romilly - Prunay</i>	133	781	105 914
63	<i>Romorantin</i>	114	273	
	<i>Royan</i>			
64	<i>St-Astier</i>	276		
65	<i>St-Cyr</i>	116	272	
66	<i>St-Dizier</i>	113		
67	<i>Saintes</i>	722		
	<i>St-Jean-d'Angély</i>	129	124	
	<i>St-Nazaire</i>	256		
68	<i>Salon-de-Provence</i>	130	701	
69	<i>Solenzara - Ventiseri</i>	126		

70	Strasbourg - Entzheim	124		
71	Taverny - Bessancourt	921		
	<i>Thionville</i>	138		
72	Toul - Rosières	136		
73	Toulouse - Balma - Pérignon	153 (aérostation)	209	727
	<i>Toulouse - Blagnac</i>	143		
74	Toulouse - Francazal	101		
75	Toulouse - L'Hers	292		
76	Tours	109	705	
	<i>Valdahon</i>			
	<i>Valence</i>	111		
77	Varennes-sur-Allier	277		
78	Versailles	134		
	<i>Vichy</i>	175		
79	Villacoublay	107		
	<i>Vincennes</i>			
	<i>Vitré</i>		CRAP 205	

DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

80	Fort-de-France - Le Lamentin	375	365	
81	Hao et Mururoa	185		
82	Papeete - Faa'a	190		
	<i>Pointe-à-Pître</i>	375		
83	St-Denis - Gillot	181		

ALGÉRIE

84	Alger - Maison Blanche	203	302	149
85	Alger - Ville	302	304	210
86	Batna	143		
	Bir Rabalou	DTO 32/540		
	<i>Biskra</i>	212		
87	Blida	201	140	
88	Bône - Les Salines	DTO 35/540	213	
89	Boufarik	142		
90	Bou Sfer	180		
91	Colomb - Béchar	145 et CIEES	343	
92	Djelfa	DTO 44/540		
93	Hussein Dey	148		
	<i>In Ecker</i>	169	325	
94	Laghouat	DTO 37/540		
95	La Reghaïa	146		
96	Mecheria	DTO 40/540 et 45/540		
97	Oran - La Sénia	202	141	
98	Orléansville	DTO 43/540		
99	Ouargla	DTO 34/540	215	
100	Oued Hamimin	DTO 30/540	216	
101	Paul Cazelles	DTO 42/540		
102	Reggane	167		
	<i>Sétif</i>	144		
103	Télergma	211		
	<i>Zénata</i>	214		

MAROC

104	Agadir - Robert	152		
105	Ben Guerir	202		
106	Boulhaut	204		
107	Casablanca	208	312	155

108	Fès	724		
	<i>Kenitra</i>	362		
109	Marrakech	207	707	
	<i>Médiouna</i>	154		
110	Meknès	206	306	708
	<i>Nouasseur</i>	200		
111	Oujda	153		
112	Rabat - Ville	150		
113	Salé	151		
114	Sidi Slimane	201		

TUNISIE

115	Bizerte - El Kébir	923	958	
116	Bizerte - Sidi Ahmed	205	313	308 156
	<i>Gabès</i>	158		
117	Tunis - El Aouina	204	312	157

LEVANT

	<i>Alep</i>			
	<i>Damas</i>			
	<i>Palmyre</i>			
118	Rayack	139	325	

AFRIQUE NOIRE ET OCÉAN INDIEN

	<i>Abidjan</i>			
	<i>Atar</i>	164		
119	Bamako	310	323	162
120	Bangui - M'Poko	214	330	171
121	Bouaké	168		
122	Brazzaville	170		
123	Dakar - Ouakam puis Yoff	213	309	160
	<i>Diego - Andrakaka</i>	182		
124	Djibouti	216	325	188
125	Douala	174		
126	Fort-Lamy puis N'Djamena	172		
	<i>Gao</i>	163		
127	Ivato	215	181	
	<i>Libreville</i>	175		
	<i>Niamey</i>			
	<i>Pointe Noire</i>	173		
128	Thiès	161		

INDOCHINE

129	Bach Mai	211	190	
130	Bien Hoa	212	192	
131	Cap St-Jacques	199		
	<i>Cat Lai</i>	(hydravions)		
132	Do Son	198		
	<i>Gia Lam</i>	197		
133	Hàiphong - Cat Bi	195		
	<i>Kien Anh</i>	189		
	<i>Nha Trang</i>	199	194	
	<i>Seno</i>	196		
134	Tan Son Nhut	191		
	<i>Tong</i>			
135	Tourane	193		

ALLEMAGNE

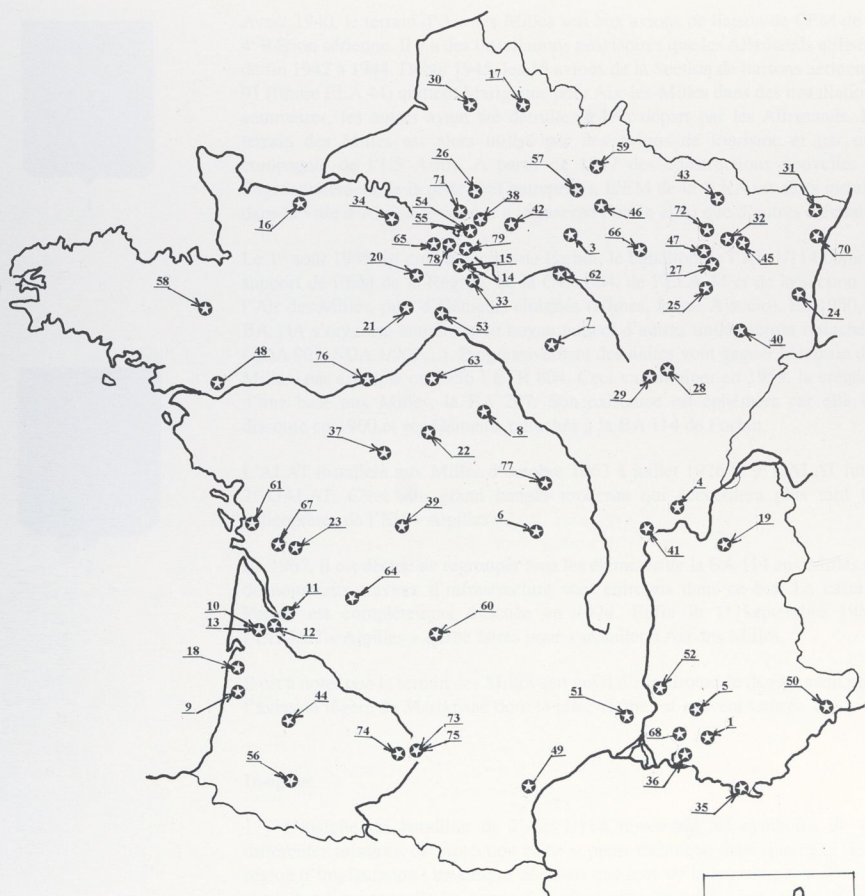
136	Achern	904	178		
	<i>Baden - Oos</i>	700			
137	Berlin - Tegel	165			
138	Bremgarten	136	178		
	<i>Coblence</i>	137			
	<i>Fribourg</i>	138	253	178	
139	Friedrichshafen - Löwental	136	903	257	521
	Hornisgride	904	<i>(cf. Achern)</i>		
140	Lahr - Hugsweier	139			
	<i>Lahr - Ville</i>	178			
	<i>Mayence</i>				
141	Stetten	243	520		
	<i>Trèves</i>				

OPÉRATIONS EXTÉRIURES

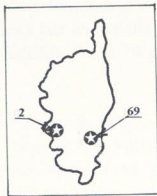
142	Al Asha (Arabie saoudite)
143	Goma et Kisangani (Zaïre)
144	Mostar (Bosnie)
145	Riyad (Arabie saoudite)
146	Sarajevo (Bosnie)



FRANCE MÉTROPOLITAINE



0 100 200 km



FRANCE MÉTROPOLITAINE



1

AIX-LES-MILLES (Bouches-du-Rhône)

Base aérienne
« Général Andrier »

BA 114
ex-BA 207



1



2

Mission

La BA 114 située sur le terrain des Milles à quelques minutes à l'ouest d'Aix-en-Provence, est le support de l'État-major de la Région aérienne Méditerranée et de certaines de ses unités (BAI, CRI 13/512), d'unités du CFAP (ETE 44 « Mistral », EH 5/67 « Alpilles »), du CASSIC (GT 10/804), du CDAOA (ZAD Sud 11/542), du DMC d'Aix-Mignet et du CATA 854.

Historique

Avant 1940, le terrain d'Aix-les-Milles sert aux avions de liaison de l'EM de la 4^e Région aérienne. Il y a des installations provisoires que les Allemands utilisent de fin 1942 à 1944. Début 1945, les 15 avions de la Section de liaisons aériennes 91 (future ELA 44) quittent Marignane pour Aix-les-Milles dans des installations sommaires, les autres ayant été détruites à leur départ par les Allemands. Le terrain des Milles est alors utilisé par des avions de tourisme et par une compagnie de l'US Army. A partir de 1947 des constructions nouvelles et l'agrandissement de la piste sont entreprises. L'EM de la 4^e RA est alors installé dans la ville d'Aix-en-Provence à la caserne Forbin ainsi que d'autres éléments.

Le 1^{er} août 1949 est créé à la caserne Forbin, le bataillon de l'Air 1/114 comme support de l'EM de la Région, de la CTA 804, de l'ELA 44 et de la section de l'Air des Milles, puis d'éléments éloignés (Nîmes, Istres, Ajaccio). En 1950, la BA 114 s'organise autour de ce noyau auquel d'autres unités seront rattachées (ZDA 902, SDA 1/902,...). Progressivement des unités vont gagner le terrain des Milles, par exemple en 1956 l'ETR 804. Ceci va entraîner en 1959, la création d'une base aux Milles, la BA 207. Son existence est éphémère car elle est dissoute en 1960 et ses éléments rattachés à la BA 114 de Forbin.

L'ALAT installera aux Milles d'octobre 1963 à juillet 1976 le 9^e GALAT futur 7^e GALAT. C'est son grand hangar moderne qui accueillera plus tard les hélicoptères de l'EH « Alpilles ».

En 1967, il est décidé de regrouper tous les éléments de la BA 114 aux Milles où de nombreux travaux d'infrastructure sont entrepris dans ce but. La caserne Forbin est complètement évacuée en 1974. Enfin le 1^{er} septembre 1982, l'EH 5/67 « Alpilles » quitte Istres pour s'installer à Aix-les-Milles.

Il est à noter que le terrain des Milles sert aussi d'aérodrome de dégagement pour l'aviation légère de Marignane dont la plate-forme est souvent saturée.

Insignes

1 - L'insigne du bataillon de l'Air 1/114 rassemble les symboles de ses différentes missions de protection et de support technique ainsi que celui de la région d'implantation : un casque ailé dans une roue de la mécanique se détache sur le fond qui rappelle les armes de la Provence, encadrées par les éclairs des transmissions et 2 fusils. Cet insigne fut homologué 2356/EMGFA le 19 avril 1950. Fabricant : Drago.

2 - L'insigne de la base symbolise par le dessin de la Provence et de la côte son implantation géographique, par les cercles et les rayons sa vocation transmissions et défense aérienne, enfin l'avion stylisé apporte sa note aéronautique. Homologué A.1003 le 28 octobre 1970. Fabricant : Drago.

2

AJACCIO (Corse du Sud)

BA 126



Historique

L'armée de l'air s'installe en Corse en 1937 avec la création à Bastia de l'Air régional N° 50 qui devient en 1939 le Commandement des bases aériennes de la Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi où fut créé en 1938 le Groupe aérien mixte 550, Ghisonnacia,...).

À la mobilisation, l'État-major du Commandement des bases aériennes de la Corse est installé à Ajaccio ainsi qu'une section d'avions de liaison. Au cours de la guerre, la Corse est surtout utilisée comme une plate-forme pour des unités de passage.

À la libération, le 1^{er} février 1944 est créée à Ajaccio, la Compagnie de guet 515 qui deviendra le 1^{er} juin 1945 la Compagnie de commandement 515 puis, le 1^{er} juillet 1946, la Compagnie de commandement du secteur Corse et enfin, le 1^{er} juillet 1947, la Compagnie de commandement du secteur Corse 917. Elle est dissoute le 31 décembre 1949.

Le 1^{er} juillet 1947 le Détachement de base aérienne type IV N° 126 est créé à Ajaccio pour la gestion des terrains d'Ajaccio, Bastia et Calvi. Le DBA 126 est installé dans des baraques et un hangar du terrain civil d'Ajaccio-Campo del Oro. Il dispose d'un avion sanitaire « Goéland » détaché d'Aix-les-Milles et d'une MS 500 affecté au commandement des radars.

Le Secteur de défense aérienne 932 de la Corse utilise des radars installés à La Parata (à la pointe de la baie d'Ajaccio) et à Lumio près de Calvi.

Du DBA 126 dépendent un bureau d'escale et un détachement à Calvi (dissout le 31 mai 1950). Le DBA 126 devient la BA 126 en juin 1949. Elle est dissoute en 1957.

Insigne

Dans un triangle pointe en bas, sur un fond bleu marine figure la carte de la Corse avec l'emplacement des terrains, surmontée de l'aigle de l'armée de l'air et du sigle de la base. Homologué le 17 mars 1948 par 942/EMAA/3/OP.
Fabricant : Arthus Bertrand.

3

ALLEMANT (Marne)

BA 263



Historique

La BA 263 est le support du DRMu, installé au sein des marais de St-Gond à environ 10 kilomètres au nord-est de Sézanne. Ce DRMu utilise les installations d'une soute à munitions construite avant 1939 à Allemant. Le casernement est édifié en 1955 près du dépôt, mais sur la commune de Mondement, haut lieu de la bataille de la Marne en 1914. La station de tropodiffusion 95/263 du Mont-Août lui est rattachée ainsi que plus tard celle de Broussy-le-Grand.

La BA 263 est dissoute le 31 août 1971 et le DRMu qui en conserve l'insigne est rattaché administrativement à la BA 113 de St-Dizier.

Insigne

En son centre, la ville de Mondement est figurée par son château et son monument commémoratif de la bataille de la Marne. Une bande de cartouches et un engin air-air affichent la vocation de l'unité et la roue dentée et la palme symbolisent respectivement les mécaniciens-armement et les services administratifs du dépôt. Homologué A.825 le 26 novembre 1960. Fabricant : Drago.

AMBÉRIEU (Ain)

Base aérienne
« Colonel Chambonnet »

BA 278



1



2 A



2 B

Mission

La base d'Ambérieu est une base à vocation essentiellement technique : l'ARAA 624 chargé de la réparation de matériels principalement électroniques, embarqués ou non, y est installé. Elle abrite également une Section de vol à voile qui perpétue le souvenir de sa vocation initiale.

Historique

En 1911 Louis Mouthier crée l'« École bressane d'aviation » à Ambérieu. Malgré l'aide d'une société lyonnaise, elle ferme ses portes en 1913. Pour les besoins du front une école militaire lui succède de 1915 à 1919, l'École Voisin. A nouveau en 1929 une école civile s'installe à Ambérieu, l'École Caudron, qui devient en 1935 le Centre de préparation aérienne nationale et qui en août 1939 sera réquisitionné par l'État et transféré à Étampes.

Une nouvelle mission qui préfigure l'actuelle est alors confiée à Ambérieu et qui durera jusqu'en 1943, le montage des *LeO 45* par des ateliers de la SNCASE installés dans les hangars de la Société Forclum. 245 bombardiers bimoteurs seront ainsi assemblés à Ambérieu.

A sa libération en août 1944, Ambérieu recevra les *P-47* de la 4^e escadre de chasse qui mènent des opérations dans les Vosges et en Alsace, rejoints par le GC I/5. En novembre 1944 une Base gardiennée rattachée à la Base équipée 105 de Lyon est créée à Ambérieu.

Au départ des 5 groupes de chasse, début 1945, la base s'oriente vers une activité mécanique et technique avec la CRA 91 qui assure principalement la réparation des *P-47* et des *B-26*. Dissoutes en 1946 la base gardiennée et la CRA deviennent l'AEAA II/601, annexe de l'EAA 601 de Châteauroux, avec une double mission de stockage et de réparation ou démontage d'avions. A partir de 1947 la base s'agrandit pour arriver en 1949 à 13 250 m² de hangars, 1 150 m² d'ateliers,...

Le 31 décembre 1950, l'AEAA II/601 est dissoute et devient l'AEAA I/611 rattachée à l'EAA 611 du Bourget-du-Lac (cet entrepôt avait été créé le 1^{er} juillet 1950 à partir du PDC 71 de cette base). Le site d'Ambérieu étant mieux adapté, l'EAA 611 y rejoint en 1952 son annexe pour devenir l'EAA 611 d'Ambérieu. En 1957, l'EAA 611 devient l'atelier de réparation ARAA 624 puis en 1959, l'atelier de révision ARAA 624, chargé de la réparation des équipements de bord et des avions *T-6*, *SMB2*,...

De 1945 à 1965, un millier d'avions sont ainsi réparés à Ambérieu. A partir de 1966, l'ARAA cesse son activité avions et après transformation de 2 hangars en ateliers reprend en 1967 les missions des ateliers spécialisés des télécommunications d'Aix-en-Provence et d'Orléans, au sein du groupement des ateliers techniques 14/624. En plus du support de l'ARAA 624, la BA 278 assure le soutien de l'école des pupilles de l'Air de Grenoble.

Insigne

L'origine de l'insigne de la base d'Ambérieu remonte à celui du Parc dépôt de campagne 71. Le PDC 61 avait été créé début 1945 à Lyon ; installé à Spire en Allemagne d'août 1945 à avril 1948 et devenu PDC 71, le 1^{er} juillet 1947, il avait choisi comme insigne (1) une roue dentée et une enclume symbolisant les activités mécaniques et un éclair symbolisant celles des transmissions, une étoile et une aile soulignant l'appartenance de ses ateliers à l'armée de l'air.

Cet insigne est homologué 3187/EMGFA le 25 août 1948 alors que le PDC 71 est installé à Chambéry depuis son retour d'Allemagne.

L'EAA 611 qui succède au PDC 71 reprend le même symbolisme pour son insigne (2 A), sur un écu portant la dénomination de l'unité. Lorsque l'EAA 611 vient s'installer à Ambérieu, la BA 278 choisit de garder cet insigne en faisant disparaître le bandeau et son inscription (2 B). Homologué A.789 le 19 mars 1959. Fabricant : Drago.

5

APT - ST-CHRISTOL (Vaucluse)

BA 200



Historique

Base support du 1^{er} Groupement de missiles stratégiques (GMS), la BA 200 relève d'une organisation particulière : le Général commandant le 1^{er} GMS a sous son autorité le commandant de la 95^e Escadre de missiles stratégiques et les chefs des moyens de support classiques d'une base (MO, MT, MSP, MGx, Service médical).

Elle abrite également d'importantes unités du GFCA : l'Escadron d'intervention et le Commando parachutiste 40, en particulier, ainsi qu'un Détachement spécial du génie de St-Christol, dépendant de l'Établissement du génie de Marseille.

Le site est choisi en 1965 pour déployer le système SSBS. La construction a débuté en 1966 et le 1^{er} juillet 1968 s'est installée la 1^{re} Division de missiles stratégiques qui devient le 1^{er} GMS, le 24 septembre 1968.

La 1^{re} alerte opérationnelle a lieu le 2 août 1971, le 1^{er} GMS est alors équipé de missiles S2 d'une portée de 3 000 kilomètres, dotés d'une tête nucléaire d'environ 100 kilotonnes.

Les performances de l'équipement sont améliorées à partir de 1978 et en 1984, les 2 Escadrons de tir peuvent mettre en œuvre des missiles S3D d'une portée de 3 500 kilomètres à 2 étages propulsifs dotés d'une tête thermonucléaire de 1 mégatonne « durcie ».

Les 18 missiles sont installés dans 18 silos répartis dans une zone de 20 x 40 km². Les silos sont conçus pour résister à l'onde choc d'une attaque nucléaire ; 2 PC de tir, l'un dans la Drôme, l'autre dans le Vaucluse, pouvant se suppléer, armés par 2 officiers de tir chacun, sont enfouis dans la montagne et également conçus pour résister aux effets d'une explosion nucléaire. La disponibilité du système est de 98 %.

La protection du site est assurée par une unité de défense sol-air, les rondes des hélicoptères de l'EH 4/67 « Durance » et les patrouilles de l'Escadron de protection.

Il est à noter que cet EP a la particularité unique dans l'armée de l'air de comporter une section équestre d'une quinzaine de chevaux pour des rondes pouvant aller jusqu'à 80 kilomètres.

La décision d'abandonner ce système SSBS est prise en 1995 et la BA 200 est chargée de son démantèlement. L'alerte des missiles du 1^{er} GMS prend fin le 16 septembre 1996. La 95^e EMS et l'EMS 1/95 sont dissous le 31 août 1998, ainsi que l'EH 4/67 « Durance ».

Le démantèlement des missiles S3 et de leurs têtes terminé, la BA 200 est dissoute le 30 juin 1999 ainsi que le CPA 40. Un régiment du génie de la Légion étrangère s'installera ensuite.

Insigne

L'insigne de la BA 200 est celui du 1^{er} GMS : insigne des FAS (colombe posée sur un gantelet prêt à sortir l'épée du fourreau, symbole de la dissuasion) surmonté du sigle « 1^{er} GMS ». Homologué A.999 le 8 février 1971. Fabricants : Delsart, Drago.

6

AULNAT (Puy-de-Dôme)

Base aérienne
« Commandant Fayolle »

BA 745
ex-BA 288
ex-BE 745
ex-BA116



1



2



3

Historique

En 1916, à la demande des *Michelin* constructeurs du bombardier *Breguet*, le gouvernement décide l'aménagement d'un terrain à Aulnat près de Clermont-Ferrand. Une piste revêtue, sans doute la première au monde, y est construite. Les Américains l'utilisent pour leur instruction avant la fin de 1918.

Avant la 2^e guerre, la SA 2/105 d'Aulnat supporte un atelier industriel de l'Air, le GAO 513 et un entrepôt de stockage. Durant la guerre, le GC II/9 y est installé sous le contrôle de la Luftwaffe. Détruite par les bombardements et reconstruite après la guerre, la base d'Aulnat est chargée d'assurer au sein du CIM 236 l'instruction des recrues à vocation technique et celle des candidats pilotes avant leur admission en école de pilotage. La BA 116 est créée le 1^{er} juillet 1949, elle devient la BE 745 le 1^{er} février 1952 puis la BA 288 le 1^{er} février 1958.

Administrée par la CA 2/288, elle comprend un AMB, une section photographique, une STB et abrite alors le Centre d'instruction de l'aviation légère 320, chargé d'instruire les pilotes de *T-6* et de *MS 733* pour l'AFN. L'atelier industriel de l'Air de Clermont-Ferrand lui est rattaché. Le CIAL 320 d'Aulnat succède le 1^{er} janvier 1957 au Centre d'instruction des équipages de l'aviation légère 330 de La Reghaïa. Le 30 juin 1958, le CIAL 320 est dissous, la BA 288 l'est à son tour le 31 juillet 1958 et le terrain est mis en gardiennage. La BE 745 est recrée le 1^{er} décembre 1960 pour accueillir les *T-6* de la division des moniteurs de pilotage repliée de Marrakech. 3 EIV sont ensuite créés pour constituer le GE 313.

La BE 745 devient la BA 745 le 1^{er} juillet 1964. 1970 voit le début de l'école de formation initiale. 2 EIV sont dissous à partir de 1973, puis en 1983, la décision est prise de fermer la base et de transférer progressivement les unités aériennes à Avord et à Cognac. Le 1^{er} août 1985 la BA 745 est fermée, seul subsiste à Aulnat, l'atelier industriel de l'Air.

Insignes

1 - La BA 116 donne aux jeunes gens venant du civil, les premiers rudiments de l'instruction militaire aérienne, ce qui est symbolisé par des poussins prenant leur essor à la sortie de l'œuf pour effectuer leur premier vol. Homologué 17577/CAB/EMGFA le 27 octobre 1949. Fabricant : Drago.

2 - La BE 745 instruit au sol et en vol les candidats PN avant de les diriger vers Marrakech ou les USA. L'insigne représente sur fond du Puy-de-Dôme un escalier menant à l'étoile du pilote pour symboliser l'élève qui s'élance du pied des montagnes, gravit les échelons pour accéder à la carrière de pilote. Homologué A.537 le 2 mars 1953. Fabricants : Arthus Bertrand, Mourgeon.

3 - L'insigne représente le Puy-de-Dôme, site géographique, un avion-école en vol symbolisant la mission de l'école et une forme très stylisée du macaron de pilote pour rappeler la pureté du style de pilotage à laquelle la Division des moniteurs de pilotage doit allégeance. Homologué A.858 le 22 janvier 1962. Fabricant : Drago.

AUXERRE - MONTEAU (Yonne)

BA 177
ex-BET 723
ex-BA 723
ex-BEST



1A



1B



2

Historique

A la libération, l'armée de l'air a un besoin urgent de téléélectriciens à cause du très grand développement des applications de la radio et du radar. Fin 1944, la création d'une école de mécaniciens radio et de mécaniciens électriciens est décidée et hâtivement installée dans une centaine de baraques en bois à proximité du terrain de l'aéroclub d'Auxerre où une base équipée a été créée le 16 novembre 1944 succédant à une base de chasseurs de la Luftwaffe.

En mars 1945 la base qui vient d'être nommée « Base école des spécialistes téléélectriciens » reçoit les premiers matériels glanés dans les unités et les premiers élèves arrivent en mai. En 1946 une division d'instruction radar s'installe.

Le 1^{er} mai 1949 la BEST devient la BA 723, puis le 1^{er} août 1952, la Base école des télécommunications 723. L'école est dissoute le 30 juin 1960 et l'enseignement de base des spécialités électroniques est transféré à l'ETAA de Rochefort. La base est alors mise en sommeil avec un détachement de gardiennage. L'école a reçu 15 700 élèves (dont 2 000 étrangers) et plus de 3 500 stagiaires.

Une deuxième période débute pour la base d'Auxerre le 1^{er} août 1961 avec la création sur la BE 723 de l'École de formation militaire des engagés de l'armée de l'air. Jusqu'alors à Nîmes cette école a pour mission de rassembler et d'incorporer les engagés du PN, du PNNS ou du PNNSG et de leur donner l'instruction militaire de base.

La BE 723 devient alors le seul CIM du CEEA. A la mi-1963, l'école retourne à Nîmes où de nouvelles infrastructures l'attendent. Le 1^{er} juin 1964, la BE 723 devient la BA 177 et reçoit à compter du 1^{er} mai 1965 l'École d'enseignement du service général de l'armée de l'air 317, similaire à celle de Saintes.

Plus de 2 600 jeunes y sont formés avant sa dissolution le 30 septembre 1970 pour transfert à Nîmes. La BA 177 est ensuite fermée le 31 octobre 1970.

Insignes

Modèles 1 : insignes de la Base école des téléélectriciens ; ils représentent l'aigle de l'armée de l'air tenant les foudres des transmissions sur la roue dentée des mécaniciens portant le sigle BEST (1A) ou ensuite BET (1B). Non homologués, l'insigne de la BEST est fabriqué par Augis et par Drago, celui de la BET par Drago.

Modèles 2 : insignes de la Base école des jeunes engagés, ils présentent un aiglon, symbole du jeune, tenant dans ses serres un glaive, symbole de l'instruction militaire et les armes de la ville d'Auxerre. 2 variantes existent différant par la taille de l'aiglon et du glaive. Cet insigne est repris en 1998 par le CFMTA de Saintes qui assure une mission similaire. Homologué A.864 le 14 mai 1962. Fabricant : Drago.

AVORD (Cher)

BA 702
Base Aérienne
« Capitaine
Georges Madon »

ex-BE 702
ex-BA 127



A



B

Mission

La base d'Avord près de Bourges est installée sur 1 100 hectares et dispose d'une piste de 4 300 mètres, c'est une des plus grandes bases françaises. Elle assure des missions au profit de nombreux grands commandements, principalement :

- le CFAS : la BA 702 accueille régulièrement l'EC 2/4 « La Fayette » qui trouve à Avord les installations nécessaires à l'armement et à la prise d'alerte des *Mirage 2000 N*. La base est également un support à la prise d'alerte des ravitailleurs *C 135 FR*.
- le CASSIC : le 36^e Escadron de détection et de commandement aéroportés équipé de 4 avions radar *E3 F* est installé à Avord ainsi que 2 unités de défense sol-air, l'EDSA 2/950 « Sancerre » et le GERMaS 15/950 chargé des matériels *Crotale NG*, bitubes et *Mistral* ; d'autre part la station hertzienne d'Henrichemont à 15 kilomètres d'Avord a son support assuré par la BA 702.
- le CEAA avec le Centre de langue aéronautique spécialisé qui forme à l'anglais 1 500 élèves/an et l'École de l'Aviation de transport 319 qui assure la transformation sur bimoteurs de 75 élèves pilotes/an de l'armée de l'air et de l'armée de terre et aussi ceux de la Marine depuis septembre 1997.
- le FCAC avec l'EC 1/2 « Cigognes » dont Avord est le terrain de déploiement préférentiel.
- la DCIA avec la 4^e Compagnie opérationnelle du 25^e RGA, chargée du nettoyage et de la remise en état des pistes.
- la DCMAA dont l'Entrepôt 605 de munitions conventionnelles pour toute l'armée de l'air, installé à Savigny-en-Septaine à proximité de la BA 702 lui est rattaché.

Historique

Le Camp d'Avor (ainsi écrit à l'époque) existe depuis 1871 comme terrain de manœuvres ; le 23 juillet 1912 le Centre d'aviation d'Avord est créé pour devenir le « Saumur de l'aviation ». La 1^{re} promotion de 10 élèves-pilotes arrive en octobre 1912. Au cours de la guerre le centre de formation au pilotage va se développer. A la fin de la 1^{re} Guerre mondiale on y trouve 1 300 avions, 6 000 personnes et 30 pistes ; plus de 9 000 brevets du personnel navigant y ont été délivrés, notamment ceux de Georges Guynemer, Georges Madon et de très nombreux autres As de la 1^{re} Guerre mondiale. L'École est dissoute en 1919, les avions sont stockés dans les hangars construits en 1915, un détachement du 32^e Régiment d'aviation de Dijon assure le gardiennage du terrain. La vocation école d'Avord renaît en 1921 avec la création d'une école d'observateurs par transformation d'une partie du détachement puis, en 1923, une école de pilotage pour les officiers est créée. Ces 2 écoles forment l'École pratique d'aviation de la base d'Avord qui prend la dénomination de Base n° 127 en 1927. De nombreux terrains environnants sont utilisés par l'école : le Colombier, les Ridonnes, St-Michel de Voulangis, le Grand Aubilly, Nohant, Ste-Solange. Salon-de-Provence est retenu en 1933 pour recevoir l'École de l'air, il ne reste plus à Avord que l'École d'observateurs. Mais en 1935 la 15^e escadre de bombardement est créée sur la BA 127. En 1939, la 15^e EB quitte Avord pour le front et l'École d'observation est évacuée sur Châteauroux pour laisser la place au Groupement des écoles de chasse réplé du Sud-Est, avec un groupe à Dun s/Auron, 2 groupes à Avord et un groupe au Colombier. La base est sévèrement bombardée le 10 mai 1940 puis elle est occupée par la Luftwaffe qui y construit 2 pistes bétonnées et des marguerites. Bombardée par les Alliés au printemps 1944, la base est évacuée en septembre par les Allemands qui détruisent le reste des installations.

Des baraquements sont installés et le 1^{er} janvier 1945, la base est ouverte sous la dénomination de Base gardiennée III/103 rattachée à la BA 103 de Châteauroux. La BA 127 renaît alors comme base école provisoire des troupes aéroportées de l'armée française, les avions sont des *C 46 Curtiss* et des *C 47 Dakota* de l'USAF. Reconstituée en 1946, la base est affectée à la transformation des pilotes sur bimoteurs *Siebel* puis *MD 315* à partir de 1952, mission qui se poursuit aujourd'hui sur *Xingu* depuis 1984.

L'école entraîne également au VSV ; ainsi de 1948 à 1953, 40 promotions de pilotes de chasse y suivent cet entraînement. En 1947, Avord devient la Base école 702. En 1956, un dépôt de munitions y est installé, qui devient l'EAA 605 de Savigny-en-Septaine.

En 1964 la BE 702 devient la BA 702 ; une piste de 3 500 mètres est construite ainsi que les infrastructures d'une base FAS. En 1966, Avord accueille l'état-major de la 94^e EB, formation des FAS, avec l'EB 1/94 « Bourbonnais » sur *Mirage IVA* et l'ERV 4/94 « Sologne » sur *C135*. En 1978 la défense sol-air de la base est confiée à l'EMSA 2/950 « Sancerre » équipé de missiles *Crotale*. L'EB 1/94 « Bourbonnais » prend le nom d'EB 1/94 « Guyenne » en 1976 et l'ERV 4/94 devient l'ERV 2/93 « Sologne ».

En 1986 l'EB 1/94 sur *Mirage IVA* est dissous mais dès le 1^{er} juillet 1989, la base, équipée en 1988 d'un DAMS pour ASMP, retrouve sa vocation nucléaire en devenant un terrain de déploiement des *Mirage 2000 N* du 2/4 « La Fayette ». Le 1^{er} mars 1991 la 36^e EDA, futur 36^e EDCA, est créée à Avord avec 2 escadrons le 1/36 « Berry » et le 2/36 « Nivernais », une unité de préparation de mission et de transformation 10/36 et un GERMaS 15/36. Cette formation équipée de 4 *E3F* (AWACS) est opérationnelle depuis 1992 et participe en particulier aux opérations sur l'ex-Yougoslavie. Le 1^{er} juillet 1993 le « Sologne » quitte Avord pour Istres.

Enfin le 1^{er} août 1994, l'École de formation initiale du PN qui a été transférée d'Aulnat à sa fermeture 10 ans plus tôt, quitte Avord pour Salon-de-Provence.

Insigne

Il porte les armes de Bourges, encadrées par les ailes de l'armée de l'air et surmontées d'un dragon symbolisant la force, le dragon étant survolé par une comète verte dont nous ignorons l'origine. 2 modèles se sont succédés, l'un marqué Base École 702 (A) et l'actuel marqué Base Aérienne 702 (B). Il fut homologué 2816/EMGA/3.I/S le 15 juin 1946. Fabricant : Drago.

9

BISCARROSSE (Landes)

CEL 330

Centre d'essais
des Landes

Mission

Placé sous l'autorité de la DGA, le CEL a été créé en 1962 pour mettre à la disposition des Armées et de tout organisme scientifique ou technique français les moyens permanents nécessaires à l'exécution d'activités scientifiques, techniques et militaires ayant besoin de zones de sécurité physique contrôlées étendues. Le CEL a pris la succession des centres d'essais du Sahara essentiellement pour la mise au point des missiles français ; mais il a aussi servi par exemple, aux essais du char Leclerc dans ses dunes.

La base principale est installée sur 15 000 hectares à Biscarrosse et dispose de 10 000 hectares à Captieux et d'autres annexes à Hourtin, Quimper, Bayonne, Santa Maria et Flores. Avec la mise à disposition du navire « Henri Poincaré », il peut utiliser des axes de tir de 4 000 kilomètres vers les Antilles et de 6 000 kilomètres de Quimper vers le Brésil.

Prix TTC : 150 F / 22,87 €

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7531 00060964 5

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

