



« Les Copains d'Avord »
BA 702
Avenue de Bourges
18520 Avord
lescopains.avord@orange.fr

Bulletin de liaison de l'Association



Groupement 212
Fédération Nationale
André  aginot
Avril 2021



Le mot du président

Chers Amis,

Selon un cycle immuable, le 8 septembre 2020, le colonel Olivier KALADJIAN a succédé au colonel Arnaud LABORIE en qualité de commandant de la base aérienne d'Avord et de la base de défense de Bourges Avord.

Nous souhaitons au colonel KALADJIAN, à sa famille, la bienvenue en Berry et une pleine réussite dans l'exercice de son commandement.

Un grand merci au colonel LABORIE pour l'intérêt qu'il a bien voulu porter aux activités patrimoniales, durant ces deux années passées à Avord. En nous associant au projet de déménagement du musée de traditions, vous nous avez fait vivre quelques mois exaltants, redonné de l'énergie, un objectif. Mais hélas, le couperet des responsables infrastructure de l'administration centrale est tombé et nous devons nous contenter de l'existant, un peu à l'étroit maintenant, compte tenu des dons reçus enrichissant l'histoire de l'aviation à Avord.

Dans un tout autre domaine, le 17 mars 2021 est, comme chacun sait, la date anniversaire du début du premier confinement : l'année passée, ce virus, fort persistant, ne nous a laissé que peu de temps de répit et frappé parfois durement un certain nombre d'entre-nous. Sachez combien la majorité des membres du comité directeur sont restés attentifs et solidaires et je vous renouvelle, à nouveau, en leur nom, notre amical soutien.

Dans notre bulletin de mai 2020, j'espérais "une stabilité retrouvée dès le premier trimestre 2021", force est de constater qu'il n'en est rien et que notre vie "associative" s'en trouve toujours fort réduite. De ce fait, comme d'autres associations, nous avons pris la décision, en attendant des jours meilleurs, d'organiser, par courrier, la partie "statutaire" de l'assemblée générale annuelle et d'en profiter pour vous transmettre quelques informations complémentaires.

Restez vigilants et gardez confiance, c'est long certes, mais nous nous retrouverons pour partager, à nouveau, ces moments de convivialité et d'échanges qui nous caractérisent.

Jacky Reuter

NOS PEINES:

Nous avons le regret de vous apprendre les décès de monsieur BILLEBAULT Robert adhérent nmr 32, de monsieur THEILLAC Bernard adhérent nmr 205, de madame CHABOT Anne-Marie adhérente nmr 445, de monsieur GOUGNOT Alain adhérent nmr 583, de madame CAMAIN Marie Noelle adhérente nmr 15, de mademoiselle JACQUET Claudine adhérente nmr 225 et du général PAYEN René membre honoraire.

Les nouvelles de votre association

Musée :

Bien évidemment, comme vous devez vous en douter, toutes les visites au musée ont été suspendues. Seules ont repris les visites des collégiens des classes de 3ème en stage sur la base. Ce qui nous a amené, pour respecter les consignes sanitaires à organiser un circuit pour éviter les croisements, mise en place de gel, masques, etc et limiter les groupes à 6 élèves. Pour le bilan, nous avons eu 61 visiteurs en 2020 et nous en sommes aujourd'hui à 47 visites pour 2021.

Enfin, un petit moment de nostalgie : pour les plus anciens qui se sont posés sur la piste 13/31, pour les « un peu plus jeunes » qui ont assistés sur cette piste à toutes les cérémonies (prise de commandement, présentation au drapeau du CI, macaronage, couleurs mensuelles et toutes les diverses manifestations), sachez que cette vieille piste vient d'être détruite pour laisser place à de nouvelles installations. Mais, d'une certaine façon elle continuera de vivre car le vieux béton est recyclé et incorporé pour faire partie du revêtement de la nouvelle piste. Ainsi les nouveaux pilotes d'une certaine façon continueront à atterrir encore sur cette vieille piste.

LA BASE AERIENNE 702 CHANGE DE CHEF



Le Col Laborie

Le mardi 8 septembre 2020 le colonel Olivier Kaladjian. Cette cérémonie gret commandant les Forces Aé-jian âgé de 46 ans, arrive des Etats - joint air et espace auprès de l'ambas-nel Laborie, quant à lui rejoint Mati-du Premier Ministre.



Le Col Kaladjian

Geraud Laborie a cédé le commande- « Capitaine Georges Madon » au colo- était présidée par le général Bruno Mai- riennes Stratégiques. Le colonel Kalad- Unis où il était attaché de défense ad- sade de France à Washington. Le colo- gnon en tant que conseiller Air auprès



MINISTÈRE
DE LA
SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA
SÉCURITÉ SOCIALE

PRÉFECTURE
DE LA RÉGION PARISIENNE

CONTRÔLE SANITAIRE
AUX FRONTIÈRES AÉRIENNES
AÉROPORT DE PARIS

1970 EPIDEMIE DE CHOLERA EN EUROPE



La pandémie de Covid 19 que nous subissons actuellement ainsi que les articles récents sur la vaccination, le passeport et le contrôle sanitaire aux frontières ont réveillés en moi de vieux souvenirs. En effet, en 1970, suite à une épidémie de choléra qui se déclare en Afrique et se répand en Europe, des mesures préventives strictes sont prises, en ce qui concerne le contrôle des vaccinations aux frontières. Le personnel du Contrôle sanitaire aux frontières aériennes étant insuffisant, il fut fait appel aux militaires. Alors, sergent-chef à l'Escadron de Transport 01/61 Touraine de la base aérienne d'Orléans, je fus désigné pour aller à l'aéroport d'Orly, afin de procéder au contrôle des carnets de vaccination des passagers arrivants sur le sol français.

Nous étions une quinzaine de militaires de toutes armes. Etant un des « plus anciens dans le grade le plus élevé », je fus désigné en tant que « chef contrôleur » Nous surveillons l'écran « arrivée des avions » avec pour mission ensuite d'aller effectuer le contrôle.

Dès l'atterrissage des aéronefs, nous nous rendions donc à la porte de débarquement (en adaptant le nombre de personnels suivant le nombre de passagers), afin de vérifier s'ils étaient en possession de leur carnet jaune de vaccination internationale à jour avec la vaccination contre le cholera.

Si la personne n'était pas vaccinée, elle était dirigée vers le centre de vaccination. (Tout cela s'effectuait en tenue de sortie (pour l'Armée de l'air tenue 40, veste, casquette..). Il est à noter que nous n'avions aucun problème avec les étrangers, mais certains passagers français nous voyant en tenue militaire, refusaient de nous montrer leurs papiers. Alors, « dernière solution » afin de résoudre le problème nous appelions le CRS toujours présent avec nous.

Pour information nous étions logés au sous- sol d'Orly sur des lits « picots », et cela pendant une durée de 15 jours..

A la suite de cela nous avons reçu une lettre de remerciements des autorités sanitaires d'Orly et pour la première (et la dernière fois de ma carrière) une prime de quelques francs.

A l'issue et ce jusqu'en 1991, nous étions vaccinés tous les six mois, pour les détachements en Afrique, (au début piqure et ensuite médicament pris sur un sucre).

Thouvenel jc membre n° 162

Labor omnia vincit improbus

(Un travail opiniâtre vient à bout de tout)

En 1986, la décision du Colonel Poncet, commandant la base aérienne 702, d'exposer sur un socle un Mirage IV A n'alla pas sans poser de problèmes.

Le premier : la fiabilité compte-tenu du poids et des dimensions de l'avion,

Le deuxième : les moyens en personnel et matériel pour la réalisation,

Le troisième : le coût.

En clair il fallait faire du beau, du solide et du pas cher.

Impossible n'étant pas français l'étude porta sur :

- la position à donner à l'avion, elle fut de 25° cabré ainsi que 25° d'inclinaison sur la gauche,)
- le support deux poutres d'acier soudées bord à bord engagées dans chaque tuyère du Mirage IV et engagées à l'autre extrémité dans un module (poutres et caisson) noyé dans le béton du socle,
- L'implantation : l'entrée base ne disposant pas de l'espace nécessaire, le choix porta sur la clairière près « du bois des tambours » et du PC base bien en vue de la route principale.

Les Moyens Techniques furent chargés de la réalisation. Les ateliers du GERMaC furent sollicités par les équipes d'assemblage et de soudage respectant au millimètre près, les plans conçus et effectuant 750 mètres de soudure à la baguette de 5, haute résistance.

Les poutres engagées, la mise en peinture donna une seconde jeunesse au Mirage IV n° 29.

La pose sur socle fut effectuée après la dépose des trains d'atterrissage, au moyen d'une grue de 100 tonnes de la société J.P.C. de Vierzon et de la grue de 25 tonnes « Pinguely » de la base. L'adresse des grutiers n'est plus à démontrer.

Cette réalisation qui rend hommage aux FAS et perpétuera le souvenir du Mirage IV A sur notre base (les Mirages IV P avait alors encore un bel avenir) démontre que s'il était besoin la haute technicité, la remarquable compétence et la foi des personnels du GERMaC 16.702.

Louis XIV ne disait-il pas « pour venir à bout des choses, le premier pas est de les croire possibles »

Les objectifs du « beau » et du « pas cher » sont atteints. Le solide se jugera avec le temps.



HISTORIQUE :

17 septembre 1986 : Accord du commandant des FAS de mettre en place des Mirages IV en exposition statique sur les bases aériennes.

12 mai 1987 : Arrivée par voie routière de la voilure et des trains d'atterrissage du Mirage IV.

3 juin 1987 : arrivée du fuselage du Mirage IV n° 29.

6 juillet 1987 : début de l'étude de base par l'Aspirant LEGOFF de l'EFIPN 00/307.

14 au 25 septembre 1987 : assemblage du Mirage IV par du personnel du GERMAS 15/096 de BORDEAUX MERIGNAC.

Août 1987 : remise de l'étude de base aux Moyens Techniques 10./702.

Septembre 1987 : reprise de l'étude de base par le Capitaine SAUVEUR des MT 10/702.

14 décembre 1987 : commande de matière pour la réalisation des supports.

14 janvier 1988 : arrivée de la matière (24 tonnes d'acier) au GERMAC 16/702.

18 janvier 1988 : début des travaux d'assemblage.

15 février 1988 : début du terrassement pour le socle.

23 mars 1988 : pose du module.

31 mars 1988 : coulage du béton.

3 mai 1988 : pose de la première poutre dans la tuyère droite du MIR IV.

5 mai 1988 : pose de la deuxième poutre dans la tuyère gauche du MIR IV.

9 mai 1988 : essai de roulage – lavage de l'avion.

11 au 18 mai 1988 : mise en peinture et marquage.

20 mai 1988 : transport du MIRAGE IV du GERMAS 15/319 à son socle à 4 kilomètres.

24-25 mai 1988 : dépose des trains d'atterrissage par le GERMAS 15/096 .

26 MAI 1988 : pose du MIRAGE IV sur son socle.

LES CHIFFRES :

Poids du MIRAGE IV nu sans train d'atterrissage	: 8 150 kg
Poids des poutres 6 100 x 2	: 12 200 kg
Poids du module et de son support	: 11 540 kg
Poids d'acier béton	: 3 000 kg
Pois du palonnier de levage	: 400 kg
Poids du béton 196 m ³ x 2	: 392 000 kg

Total	427 290 kg

Longueur soudure : 500 mètres

Coût : 350 000 francs pour le B.F.

Participation financière pour le complément :

Société FOUGEROLLE

DDE du CHER

SARL PERADON de SAINT FORENT sur CHER

Fait à titre gracieux : Etude du socle : Société POMAGALSKI (GRENOBLE) / Plan du socle : S.T.B.A. PARIS

