

Historique de la Base Aérienne 106 « Capitaine Croci »



« Ecu ancien de Bordeaux (les lys seuls règnent sur la lune, les flots, le château et le lion) posé sur un vol d'argent soutenu d'un avion du même ». L'insigne reproduit fidèlement les armes de la ville de Bordeaux, lieu de stationnement de la base aérienne 106, encadrées d'un avion et d'ailes qui symbolisent l'armée de l'air. Il est donc inspiré pour sa partie principale de l'écusson de la ville de Bordeaux : les fleurs de lys représentent les rois de France, le léopard rappelle les armes de la Province de Guyenne, le château reproduit les tours de l'ancien hôtel de ville dont il reste aujourd'hui la grosse cloche, le croissant figure la courbe décrite par la Garonne devant la ville, les eaux du fleuve baignent l'hôtel de ville.

1909-14, les précurseurs

1909-11, des aérostats au terrain de Beau-Désert

En 1909, la première exposition internationale de l'aéronautique, et surtout la traversée de la Manche le 25 juillet par Louis Blériot ¹ signe le triomphe de l'aéronautique française et de son développement engagé quelques années auparavant.

Encore faut-il rappeler que le domaine aéronautique existait déjà bien avant 1909 dans la région bordelaise. En effet, dès 1901 est créé l'aéro-club bordelais et, en 1905, l'aéro-club du Sud-Ouest présidé par Charles Baudry.

A cette époque, l'aérostation locale reste toutefois omniprésente en défaveur des « *plus lourds que l'air* », pourtant objets d'un succès de plus en plus retentissant à l'image de la création de la première école de pilotage à Pau, le 3 janvier 1909, par Wilbur Wright. On retrouve ainsi Charles Baudry à l'origine de la création de l'aérodrome de Croix d'Hins et, les 19 et 20 juin 1909 ont lieu deux journées aéronautiques permettant de qualifier Bordeaux de « *ville des aéroplanes* ». Comptent comme visiteurs de prestige, Louis Blériot qui effectuera la traversée de la manche dans un mois, Esnault-Pellerie constructeur d'avion.

Le 4 janvier 1910 est un jour de deuil pour l'aéronautique bordelaise. Au cours d'un vol de démonstration, Léon Delagrange fait une chute mortelle après que les ailes de son Blériot XI se plient. Ce fait marquant pourrait être à l'origine de la création du terrain de Mérignac Beau-Désert où atterrira le 3 septembre Jean Béliovucic au terme d'un raid aérien de 635 kilomètres entre Paris et Bordeaux. A ce raid extraordinaire succède, du 11 au 18 septembre, la Grande Semaine d'Aviation avec la présence, entre autre, de Morane, Gibert, Legagneux, Féquant.

La présence militaire apparaît en février 1911 après que soit décidé l'affectation de vingt-cinq lieutenants au 144^{ème} régiment d'infanterie de Bordeaux en qualité d'officiers aviateurs.

Marcel Issartier

Autant pionnier de l'aviation que créateur du terrain de Bordeaux- Mérignac, Marcel Issartier² est une figure et un monument incontournable de l'aéronautique bordelaise.

¹ Le 25 juillet 1909 à 4 heures 41 du matin, Louis Blériot décolle avec son Blériot XI de Sangatte près de Calais.

Il traverse « le Chenal » et rejoint Douvres en Angleterre à 5 heures 13. Il venait de parcourir environ 38 kilomètres.

² Marcel Issartier, pionnier bordelais, restera toutefois l'oublié de la région jusqu'en 2001. En effet, au prix de recherches actives et poussées, Marie-Claude Jean et Dominique Barraud ont réussi à reconstituer la vie de Marcel Issartier tout en explorant l'Histoire aéronautique générale et en faisant ressortir les aboutissements de son œuvre. **Marcel Issartier, les débuts de l'aviation à Bordeaux-Mérignac**, Marie -Claude Jean & Dominique Barraud, Editions de l'Entre-deux-Mers, 2001.

Marcel Issartier est né le 8 mars 1888 à Sonchamp et est incorporé le 7 octobre 1909 en tant que secrétaire d'état-major à l'état-major du 18^{ème} corps d'armée. Sous l'influence des débuts de l'aéronautique, il suit le mouvement et est envoyé en juin 1911 à Reims pour passer son brevet de pilote qu'il obtient le 17 juin 1911 (il mettra ainsi quatorze jours, fait extraordinaire pour l'époque, pour se préparer à piloter). Il volera tout d'abord au terrain de Sarcignan puis, libéré du service militaire le 24 décembre 1911, il part à la recherche d'un nouvel aérodrome potentiel.

Parcourant les terrains environnants celui de Beau-Désert, Marcel Issartier découvre un espace relativement plat qu'il s'empresse d'acheter le 28 mars 1912 pour y créer une école d'aviation. Ainsi, dès le 10 avril 1912, deux hangars s'élèvent du terrain représentant la partie Nord de l'actuel aéroport.

Les 27, 28 et 29 mai voient la consécration de Marcel Issartier et de son terrain. En effet, le grand meeting d'aviation qui s'y déroule est un succès considérable et le journal *«Petite Gironde»* écrira au début de la manifestation *«l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac, mis à disposition des organisateurs par l'aviateur bordelais Issartier, est fort bien situé et l'installation parfait»*. L'entraînement des nouveaux pilotes tels Dupont et Bentéjac continue sous les ordres de Marcel Issartier, de même que les sorties avec passagers.

1913-1914, vers la guerre

Malgré la forte notoriété de Pau³, l'école d'aviation de Marcel Issartier fait son chemin grâce à la clairvoyance de son créateur qui en fait un lieu de rencontre agréable. Néanmoins, le spectre de la guerre approche et la question de l'avion militaire se fait de plus en plus pressante. C'est ainsi que les frères Michelin lancent le prix de l'Aéro- Cible Michelin consistant en un lancé de projectiles de 22 kilos dans une cible de 25 mètres de diamètre. Peut-on y voir les balbutiements de la notion de bombardement ?

Marcel Issartier participe au prix, remporté par le lieutenant Varcin, comme un citoyen prêt à défendre sa Patrie. Il exécutera aussi une mission d'éclaireur lors de manœuvres du 15^{ème} régiment de dragons au camp de Saint-Médard. Doté d'un hydravion à l'été 1913, il s'en sert pour accueillir le Président de la République, Raymond Poincaré, le 20 septembre.

Mettant son aérodrome à la disposition du Rallye aérien de Monaco de 1914, le terrain devient une escale obligatoire pour les trajets Paris- Monaco et Madrid -Monaco. Notons le passage du lieutenant Vuillemin, futur chef d'état-major de l'armée de l'air à la veille de la seconde guerre mondiale, s'y posera à la mi-avril.

Le 1^{er} août 1914, les armes se déchaînent et Marcel Issartier est incorporé comme conducteur au 18^{ème} escadron du train et des équipages militaire. Ses compétences dans le domaine aéronautique font qu'il ne tardera pas à être dirigé sur le camp d'Avord où il réceptionnera les avions. Le 23 novembre, alors qu'il revenait d'un vol d'essai, une panne moteur survint et fit plonger l'appareil vers le sol. La colonne vertébrale brisée, il ne survécut pas à l'accident.

Ainsi s'achevait la vie d'un des pionniers bordelais. La Grande Guerre allait aussi mettre un terme, certes temporairement, à cette aviation de début de siècle, sportive et conviviale, au profit d'une production d'avions militaires.

Ainsi s'achevait la vie d'un des pionniers bordelais. La Grande Guerre allait aussi mettre un terme, certes temporairement, à cette aviation de début de siècle, sportive et conviviale, au profit d'une production d'avions militaires.

1914-36, l'installation militaire

1914-1918, la Grande Guerre

Après le décès de Marcel Issartier, le terrain n'est utilisé que par les avions Spad destinés au front et fabriqués par la société de Marçay installée sur les bords de la Garonne.

Cependant, à partir de 1917 et l'entrée en guerre des américains, la vocation du terrain change et devient une zone du service de santé avec la mise en place de deux hôpitaux militaires d'une contenance de 2 000 lits environ. L'activité aérienne est quant à elle déplacée au lieu-dit Teynac après que l'état se soit porté acquéreur de ce terrain.

Cette même année, l'état acquiert 45 hectares à Lartigues et Teynac dans la perspective d'établir un camp d'aviation nécessaire à l'aviation civile.

Suite aux grèves de février 1920, un service postal aérien est mis en place afin d'acheminer le courrier entre Paris et Bordeaux. C'est aussi l'année de la création des lignes commerciales (Bordeaux- Toulouse) avec Dieudonné Coste comme pilote.

Une nouvelle école s'installe à Beaudésert. Il s'agit de l'école de pilotage Camplan dont le chef pilote, Louis Bastié, épousera Maryse Bombec en 1917. L'année suivante, le terrain est classé aérodrome d'état par décret du 27 juin et il sera doté des équipements nécessaires (personnel spécialiste, station météo et radio, etc.). En 1922, l'aérodrome, qui occupe 102 hectares de terrain, est nommé sous le nom d'aérodrome public de Bordeaux-Teynac.

1923 voit la mise en place des évacuations sanitaires par voie aérienne en utilisant le Bréguet XIV T bis. Maryse Bastié, après avoir appris à piloter sur le terrain de Beaudésert, passe son brevet de pilote le 26 septembre 1925. Brevetée avec succès, elle passera avec son Caudron G3 sous le pont transbordeur de Bordeaux le 6 octobre 1925.

Le 10 juin 1931, la surface de l'aérodrome est de 230 hectares dont 120 aménagés. Il est constitué d'une piste en herbe de 2 000 mètres. En juin 1932, un hangar de 6 000 m² s'élève sur le terrain, bientôt suivi d'un second de 3 750 m².

1934-36, création de l'armée de l'air et de la base aérienne

A partir de 1920, les troupes aéronautiques étaient organisées selon le modèle régimentaire de l'armée de terre et ce n'est qu'en avril 1933, avec une indépendance toute relative (il s'agit des principes généraux d'emploi et d'organisation donnant naissance à cette nouvelle armée), que l'armée de l'air peut se former à sa guise. Le point de départ sera la création des bases aériennes.

³ L'école d'aviation de Pau fut la première créée en France. Ouverte le 29 décembre 1908, les trois premiers élèves de l'école des frères Wright furent le Comte de Lambert, Paul Tissandier et le capitaine Lucas - Gérardville.

1934-36, création de l'armée de l'air et de la base aérienne

A partir de 1920, les troupes aéronautiques étaient organisées selon le modèle régimentaire de l'armée de terre et ce n'est qu'en avril 1933, avec une indépendance toute relative (il s'agit des principes généraux d'emploi et d'organisation donnant naissance à cette nouvelle armée), que l'armée de l'air peut se former à sa guise. Le point de départ sera la création des bases aériennes.

En 1935, le Ministre de l'Air Pierre Cot obtient l'autorisation de transformer l'aérodrome de Bordeaux- Mérignac en aéroport mixte civil- militaire. De fait, la Chambre de Commerce rétrocède à l'Etat 278 hectares sur lesquels sont construits les éléments principaux (hangars métalliques, logements, etc.) nécessaires au bon fonctionnement d'une base aérienne.

Le 19 novembre 1936, par décision ministérielle, la Base Aérienne de Bordeaux-Mérignac voit officiellement le jour (Base Aérienne principale, elle se voit attacher la Base Aérienne de Cazaux, devenue secondaire). La visite d'inauguration a lieu en février/mars, en présence du ministre de l'Air Pierre Cot. Les premières unités à y stationner sont le Centre de Mobilisation d'Aviation n°115, la Station de Transit n°2 et le Centre Aérien Régional.

1936-44, la seconde guerre mondiale

1936-39, vers une préparation à la guerre ?

La Base Aérienne créée, une montée en puissance des forces aéronautique a lieu. La première unité navigante, le Groupe Aérien Régional n° 518, s'installe le 1er janvier 1937 suivi par la 1^{ère} brigade aérienne le 1er avril 1937. Cette dernière comprend :

- La 19^{ème} escadre aérienne,
- La 21^{ème} escadre aérienne,
- Le GAR 518.

Le commandant de cette brigade devient par la même occasion le commandant de la base aérienne. Il est secondé par un major de base, commandant le bataillon de l'Air n°106.

En juin 1937 est inauguré l'aérogare de Bordeaux Mérignac. Le terrain permet de relier, par lignes régulières, Madrid, Paris et Toulouse. L'année suivante est décidée la construction d'une piste en dur dans le cadre d'une liaison transatlantique Bordeaux-New-York.

En 1938, alors que les tensions internationales s'amplifie, les escadres de bombardement sont placées en alerte et exécutent activement des exercices.

Equipés de bombes en ciment, les avions survolent le quartier de Nansouty quand l'une d'elles se détache et traverse une maison, sans faire de victime fort heureusement.

1939-40, de la drôle de guerre au départ du général de Gaulle

Alors que les escadres de bombardement sont en Afrique du Nord⁴ la base devient base aérienne groupes d'écoles de Bordeaux-Mérignac. En effet, elle accueille depuis le 28 août 1939 l'école de l'Air partie de Salon- de- Provence. Le 3 septembre, la France et l'Angleterre déclarent la guerre à l'Allemagne⁵.

De retour d'Afrique du Nord, les 19^{ème} et 21^{ème} escadres sont dirigées vers l'Est tandis que les 200 élèves de la promotion de 1939 sont convoqués à Beutre. La période de la Drôle de Guerre est mise à profit pour construire deux pistes en dur de 1 300 et 1 500 mètres (cette dernière sera achevée sous l'occupation).

En mai 1940 débute l'offensive allemande. Bordeaux est bombardée pour la première fois dans la nuit du 6 au 7 juin 1940 et, comme une réponse à cette violation, le «*Jules Verne* » décolle pour Berlin et entre pour la première fois dans le ciel berlinois (fait qui ne recommencera qu'à partir de 1943). Face à l'avance foudroyante, le gouvernement se replie sur Tours puis sur Bordeaux.

Le 15 juin 1940, le terrain est saturé d'avions avec l'arrivée du GB 1/11 (qui doit se rendre à Blida), du groupe de chasse belge Rabatel et du GB 7. Deux jours plus tard, le général de Gaulle décollait pour Londres. Voici ce qu'il écrit le 8 novembre 1948 à Winston Churchill : « *C'est le 17 juin au matin que j'ai quitté Bordeaux en compagnie du général Spears. Nous sommes arrivés à Londres au début de l'après-midi. L'avion qui nous y a amenés était celui-là même que vous m'aviez prêté le 16 au soir pour regagner Bordeaux, et qu'en prévision de ce qui allait suivre je vous avais demandé de laisser à ma disposition jusqu'au lendemain à midi. Le général Spears ayant appris par moi à Bordeaux, au cours de la nuit du 16 au 17, dans la propre chambre de Sir R. Campbell, votre ambassadeur, que je me proposais d'utiliser cet avion, a aussitôt décidé qu'il m'accompagnerait et donné les ordres à l'équipage. Nous sommes partis vers 9 heures en prenant quelques précautions mais sans difficultés. D'ailleurs, c'est ce matin-là seulement que M. Paul Reynaud a transféré ses pouvoirs au maréchal Pétain et, jusqu'à l'accomplissement de cette formalité, j'étais membre du gouvernement et ne courais guère de risque. C'est vous dire ce qu'ont d'exagéré certains récits romanesques concernant mon départ* »

6

D'autres équipages prennent la direction de l'Angleterre tandis que certains, non familiarisés au pilotage des divers appareils, se crashent en bout de piste. Le 19 juin, Bordeaux est de nouveau bombardée, faisant 63 morts et 180 blessés tandis qu'après le départ du colonel Bonneau (il prend la direction de l'Afrique du Nord avec 250 élèves pilotes de l'école de l'air), le lieutenant-colonel Chambarière prend la tête de la Base. Il est sera chargé de la remise des installations aux allemands, après la signature de l'armistice le 22 juin.

1940, remise de la base aérienne aux allemands

Les accords de cessez-le - feu intervenant le 25 juin, les trois jours sont mis à profit par toutes les unités, aussi bien navigantes que non navigantes pour rejoindre La Réole (où la Base Aérienne se replie), la future zone libre et l'Afrique du Nord. Le 27 juin, le lieutenant-colonel Chambarière cache les drapeaux de la base pour les soustraire aux allemands.

Le 29 juin, un détachement allemand occupe la base et le 1er juillet, le général Musshoff vient en prendre officiellement possession. Le lieutenant- colonel Chambarière en fera un rapport au général Massenet de Marancourt. Voici quelques extraits :

« [...] Il a réuni dans la salle d'honneur du poste de commandement, les officiers Allemands placés d'un côté de la table, et les officiers Français placés de l'autre côté et nous a dit en allemand qu'au nom du führer, il venait prendre la base aérienne [...]. Il a rendu hommage à la valeur des aviateurs français, insisté sur le désir des allemands de vivre en bonne intelligence avec les français, envers lesquels ils n'avaient aucune haine.

J'ai répondu en français, que c'était pour nous, aviateurs français de la Base Aérienne de Bordeaux -Mérignac, un jour de grande tristesse, que nous exécuterions loyalement les engagements qui avaient été pris par nos chefs. [...]

⁴L'on comprend aisément ce mouvement loin du front. En effet, les avions désuets tels les MB 210 ne pouvaient être adaptés au combat contre les appareils récents de la Luftwaffe. Ainsi, occupés à des tâches secondaires en attendant de nouveaux appareils, les équipages restaient en activité.

⁵ En effet, hormis la menace allemande sur la frontière de l'Est, il fallait compter sur la menace Italienne. Le groupe d'écoles comprend une école

Ils ont quitté la salle saluée à 6 pas par les officiers français qui se sont placés toujours à distance suffisante pour ne pas serrer les mains qui auraient pu se tendre vers eux.

Le général Musshoff a fait ensuite le tour du terrain et des casernements, il a donné l'ordre de hisser sur le pavillon du commandement le drapeau à croix gammée pendant que nous nous retirions dans les bureaux laissés à notre disposition.

Le général Musshof est ensuite reparti, laissant le capitaine Hofbauer, ingénieur, comme chef de la délégation. Le 2 juillet à 8 heures, les officiers allemands et les officiers français, membres de la commission de remise du matériel et des installations se sont mis en rapport pour procéder aux inventaires. [...] »

1940-44, l'occupation

Dès juillet 1940, les unités aériennes allemandes s'installent à la Base Aérienne⁷, en particulier la Kampfgeschwader 40 équipée de Fock- Wulf 200 « Condor ». Notons toutefois que seuls les 1/KG 40 et 2/KG 40 stationnent à Bordeaux, la 3./KG 40 étant à Cognac et ne stationnant à Bordeaux qu'à partir de 1942. Spécialisés dans la lutte maritime, les Condor participent activement à la bataille de l'Atlantique.

Après les bombardements allemands suivent les bombardements anglais. Le 22 novembre, 32 appareils de la RAF détruisent au sol deux Condor et le 8 décembre, Bordeaux et la base sont de nouveaux bombardés. Il en suivra bien d'autres jusqu'en 1944 avec des formations dépassant les 100 bombardiers B 17.

Dans le domaine civil, les constructions aéronautiques tournent au ralenti sous le contrôle des allemands. La SNCA- SO produit ainsi des pièces de FW 200, FW 189 et 190 mais peu sont livrées et beaucoup sabotées (les axes d'attaches principales sont plongés dans de l'acide puis recouvert de graisse, simulant un bon entretien et, l'acide faisant son effet, la pièce casse quelques jours plus tard, en général sur le front).

Les années 1943 et 1944 voient un renforcement des bombardements alliés, en particulier par les B 17 « *Flying Fortress* ». Les installations civiles et militaires sont durement touchées (à l'image du bombardement du 24 août 1944 mettant hors service pistes et installations de la base) et la pénurie en pilotes ainsi qu'en essence pousse les allemands à stopper les missions longues distances du KG 40.

Dans la nuit du 27 au 28 août 1944, les derniers échelons des forces de la Wehrmacht quittent Bordeaux et s'enferment dans la forteresse de la Pointe de Grave⁸. Ils laisseront derrière eux une région meurtrie, dont la plus dure illustration est au camp de Souges

⁷ Dans les conditions d'armistice, la zone occupée comprend toute la façade Atlantique de la France. Ce fait est d'autant plus logique que la Grande-Bretagne reste un adversaire important pour l'Allemagne : deux vecteurs sont donc à prendre en compte, soit un éventuel débarquement britannique sur la côte Atlantique, soit une présence aéro -maritime allemande capable de bloquer l'approvisionnement de l'île. Dans ces deux cas, la côte Atlantique et principalement Bordeaux (avec sa base sous-marine et sa plate-forme aéronautique), revêt une importance stratégique non négligeable, d'où les futurs bombardements Alliés.

⁸ Comprenant de nombreuses défenses anti-débarquement sur les plages, plus de 600 000 mines et 350 bunkers, la Pointe de Grave mérite bien son surnom de forteresse. Le siège commence dès la fin août avec l'arrivée des FFI et huit mois plus tard, le 13 avril 1945, la réduction de la poche est décidée. Commencée le lendemain à 16 heures, elle se termine le 20 en fin de journée après la reddition du capitaine de corvette Birnbacher et ses marins du Narvik Bataillon.

1944-61, de l'hélice au réacteur

1944, la fin de la guerre en Aquitaine

Par décision ministérielle du 24 septembre 1944, la concession de l'aéroport est retirée à la Chambre de Commerce de Bordeaux. Un mois plus tard, le groupe de bombardement 1/34 « *Béarn* » stationne sur la Base afin de participer à la réduction des poches de Royan⁹ et de la Pointe de Grave. Le 19 décembre, une Section Avion de Liaison est mise sur pied pour l'état-major de la 3ème région installé à Bordeaux.

Dans le domaine civil, le mot d'ordre est relance et toutes les chaînes de constructions encore valides sont remises en fonctionnement. Ainsi, dès août 1944, des ouvriers relancent les chaînes de montage de la SNCA- SO. Citons aussi Marcel Bloch qui, dès son retour de Buchenwald, lance le projet d'hexamoteurs transatlantique MB 360.

1944-61, le renouveau de la base aérienne

Le 8 mai 1945, les pilotes de chasse du GC 2/18 « *Saintonge* », alors sur le terrain de Bordeaux depuis février, apprennent la capitulation sans condition des forces allemandes. Le second conflit mondial s'achève enfin en Europe.

Bien que les plaies – causées par quatre années de bombardement – ne soient pas encore totalement pansées, la « base équipée 106 » est choisie pour accueillir les groupes lourds 2/23 « *Guyenne* » et 1/25 « *Tunisie* » de retour d'Angleterre. Ils forment alors la 21^{ème} escadre de bombardement, tout en englobant le commandement de la base. L'escadre étant dissoute en 1949, la base aérienne prend le numéro 106 le 20 juin. Toutefois les 1/25 et 2/23 restent stationnés sur la plate- forme tout en étant renommés Groupe de Transport.

Le 10 décembre 1951, l'USAFE (US Air Force in Europe) réactive la base de Bordeaux-Mérignac en la plaçant sous le contrôle de la 12th Air Force. Considérée comme base temporaire, cette décision vient de la réunion entre les autorités des armées de l'air française et américaine le 13 novembre de cette même année. Deux jours plus tard, les premiers éléments du 126th Wing arrivent à Bordeaux- Mérignac. Ils quitteront le terrain le 25 mai 1952.

En 1956, la base accueille les Nord 2501 « *Nordatlas* » de l'Escadron de Transport 2/63 « *Sénégal* » tandis que sortent les premiers bombardiers à réaction Vautour, consacrant la renaissance de l'aviation de bombardement française¹⁰. Ils équiperont la 92ème escadre de bombardement, formée deux ans plus tard à Cognac.

⁹ Royan est l'une des six forteresses allemandes avec Dunkerque, la Pointe de Grave, Lorient, Saint-Nazaire, et La Rochelle. Bouclées par les FFI en 1944, ces poches immobiliseront plus de 100 000 hommes sur les côtes françaises jusqu'au printemps 1945. Cela amènera à la création d'un Détachement d'Armée de l'Atlantique sous les ordres du général de Larminat. Au terme de l'opération « *Vénéral* », commencée le 14 avril, le reste des défenseurs allemands de Royan se rendent le 18 avril à 7h.

1961-2003, des FAS à aujourd'hui

1961-78, du bombardement à la force nucléaire

La base école de Marrakech étant dirigée sur Cognac, il est décidé de transférer la 92ème escadre de bombardement à Bordeaux- Mérignac. Il en est de même pour le Centre d'Instruction de Bombardement.

Ainsi, après être devenue base- école en 1939, la base aérienne 106 se spécialise de nouveau pour se transformer cette fois- ci en « base mère » du bombardement à partir de 1961. Outre la mission opérationnelle des deux escadrons de la 92ème escadre, le CIB est chargé de la transformation des équipages sur Vautour puis sur Mirage IV à partir de 1964.

Cette année 1964 reste importante puisque l'apparition du Mirage IV donne un nouvel essor et une nouvelle directive à l'aviation de bombardement, devenant force aérienne stratégique : la France possède le vecteur nucléaire et c'est au Mirage IV que revient la mission de dissuasion.

Le 31 décembre 1978, la 92ème escadre cesse d'exister tandis que l'année suivante, l'escadron de chasse 4/11 « *Jura* » (appartenant à la 11ème cadre de chasse basée à Toul) s'installe à Bordeaux-Mérignac. A cette époque, il y a donc trois unités navigantes : le CIFAS 328, l'ETE 43 et l'EC 4/11.

1978-95, vers une restructuration

En 1982, l'état- major de la 3ème région aérienne, alors installé à l'Hôtel du Paty (au centre de Bordeaux), prend possession des nouveaux locaux construits sur la base. Deux ans plus tard suivent le Centre Administratif Territorial de l'Air 853 et le Centre Mobilisateur Air 223.

Le 25 janvier 1984, au Tchad, le capitaine Croci, du 4/11, trouve la mort aux commandes de son Jaguar. Deux années plus tard, le 2 juillet 1986, l'Escadron de Transport et d'Instruction 03/328 est dissous.

En 1987 est créé le Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine. Association type loi 1901 basée sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, le conservatoire réuni, entretient et remet en état le patrimoine aéronautique civil et militaire.

Les années 90 correspondent à de profondes restructurations de l'armée de l'air. Ainsi, en 1991, on compte trois régions militaires au lieu de quatre, dont la Région Aérienne Atlantique basée sur la BA 106. Cette même année voit la disparition du CIFAS, reliquat de l'aviation de bombardement bordelaise (il ne reste que l'Escadron de Reconnaissance et d'Instruction 01.328).

En 1992, l'Atelier de Révision de l'Armée de l'Air ARAA 623 est rattaché à la Base Aérienne 106, faisant suite à la fermeture de la base aérienne 204 de Mérignac-Beauséjour.

Cette année marque aussi la fin de la présence des unités de combat sur la plate- forme bordelaise : l'ERI 01.328 est dissout en juin et l'EC 4/11 le 3 juillet au retour de l'opération « *Daguet* », après la première guerre du Golf.

En février 1994 est créé le Commando de l'Air n°30. Il est l'un des héritiers des commandos de l'air créés en 1935. Le 23 mai 1995, la base reçoit le nom de tradition « Capitaine Michel Croci ».

A partir de 1995

Après le départ des principales unités aériennes dans les années 90, la base se réorganise autour d'un noyau articulé en trois soutiens (opérationnel, technique, personnel) et réunit un conglomérat assez hétéroclite d'unités d'importance variable, placés sous les grands commandements ou les directions. Elle joue un rôle de premier plan avec la présence de l'ESTS¹¹, chargé de la maintenance des Mirage IV P.

Durant l'année 1997, l'Escadron Régional de Transport Automobile (ERTA) est dissout tandis que plusieurs unités sont rattachées à la base aérienne, soient la station hertzienne de Saint-Philippe, l'ECIA (implanté à Mérignac- Beauséjour), la Division Information Aéronautique de la DIRCAM et le Centre de Transit provenant de l'entrepôt de l'Armée de l'Air n°603 de Limoges-Romanet.

Le 1^{er} septembre 1999, le Commando de l'Air n°30 est dissout pour prendre la nouvelle appellation de Commando Parachutiste de l'Air n°30. Unité parachutiste d'élite de l'armée de l'air, le CPA 30 est spécialisé dans les opérations MASA (Mesures Actives de Sécurité Aérienne) et ReSCo (Recherche et Sauvetage au combat). 12

La professionnalisation de l'armée et la fin du service militaire a vu la disparition des appelés du contingent sur la Base Aérienne 106 mais à partir de 2002, elle accueille la FMIR (Formation Militaire Initiale de Réserve), vivier de la nouvelle réserve de l'armée de l'air.

A compter de 2006, la base aérienne 106 accueille le tout nouveau Commandement du Soutien des Forces aériennes, élément majeur de l'architecture de commandement Air 2010, responsable du soutien de l'ensemble des forces aériennes françaises, en France comme à l'étranger, dans les domaines techniques, logistiques, de communication et du soutien de l'homme.

Le 1^{er} septembre 1999, le Commando de l'Air n°30 est dissout pour prendre la nouvelle appellation de Commando Parachutiste de l'Air n°30. Unité parachutiste d'élite de l'armée de l'air, le CPA 30 est spécialisé dans les opérations MASA (Mesures Actives de Sécurité Aérienne) et ReSCo (Recherche et Sauvetage au combat). 12

La professionnalisation de l'armée et la fin du service militaire a vu la disparition des appelés du contingent sur la Base Aérienne 106 mais à partir de 2002, elle accueille la FMIR (Formation Militaire Initiale de Réserve), vivier de la nouvelle réserve de l'armée de l'air.

A compter de 2006, la base aérienne 106 accueille le tout nouveau Commandement du Soutien des Forces aériennes, élément majeur de l'architecture de commandement Air 2010, responsable du soutien de l'ensemble des forces aériennes françaises, en France comme à l'étranger, dans les domaines techniques, logistiques, de communication et du soutien de l'homme.

En 2008, l'Etablissement central de l'infrastructure de l'air et le Groupement des télécommunications 10.803 sont accueillis sur la base aérienne 106 formant ainsi un pôle infrastructure aéronautique opérationnel.

Le 07 septembre 2011 est créé et implanté sur la base aérienne 106 de Mérignac, le Groupement aérien d'appui aux opérations (GAAO). C'est une unité du Commandement du Soutien des forces aériennes (CSFA), expert en matière de projection et d'appui opérationnels. Le GAAO est issu de la mise en synergie des anciennes compagnies d'infrastructure opérationnelle

de l'armée de l'air et est créé en parallèle de la nouvelle brigade aérienne d'appui à la manœuvre aérienne du CSFA qui comprend aussi le 25^{ème} Régiment du génie de l'air et l'Etablissement central de l'infrastructure de l'air (ECIA), il vient compléter le pôle infrastructure aéronautique opérationnel.

De plus, le premier échelon de la SIMMAD (Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense) s'installe à l'été 2011, avant son arrivée complète prévue à l'été 2012.

¹⁰ Après la guerre, la France dut faire face au prêt-bail et, ne pouvant payer les B 26, dut les rendre aux USA. Or, les ces appareils constituaient la force de bombardement et la France ne possédant pas de bombardier propre (les constructions aéronautiques, dont le rythme fut ralenti durant quatre ans, n'avaient pas encore terminé les études de projets), dû pendant quelques années vivre sans bombardiers, les Halifax des Groupes Lourds (1/25 et 2/23) ayant été transformés en appareils de transport...

¹¹ Anciennement GERMAS 15/092 jusqu'au 1er août 1993, cette unité fut créée en même temps que le CIFAS. Elle a ainsi acquis, depuis sa création, une connaissance très pointue de la technologie du Mirage IV.

¹² Les trois CPA sont chacun spécialisés dans un domaine bien précis : le CPA 10 dans les opérations spéciales, le CPA 20 dans les opérations MASA et le CPA 30 dans les opérations ReSCo.

Les commandants de la Base Aérienne 106

Lieutenant-Colonel Gama	(1936-1939)
Colonel Baston	(1939)
Colonel Bonneau	(1939-1940)
Lieutenant-Colonel Chambrière	(1940) à Bordeaux- Mérignac
Colonel Pellet	(1940) à La Réole
Lieutenant-Colonel Rebillon	(1944-1945)
Lieutenant-Colonel Catellat	(1945-1946)
Lieutenant-Colonel Puget	(1946-1947)
Lieutenant-Colonel Fourquet	(1947-1949)
Colonel Marias	(1949-1951)
Colonel Martin	(1951-1953)
Lieutenant-Colonel Gailhouste	(1953)
Colonel Rouquette	(1956-1959)
Lieutenant-Colonel Escabasse	(1959-1961)
Colonel Grigaut	(1961-1962)
Lieutenant-Colonel Rhenter	(1962-1964)
Colonel Villetorte	(1964-1966)
Colonel Simon	(1966-1968)
Colonel Uhrig	(1968-1970)
Colonel Caubel	(1970-1972)
Colonel Broussaud	(1972-1974)
Colonel Hure	(1974-1976)
Colonel de Cointet	(1976-1978)
Colonel Dumas	(1978-1980)
Colonel Verdier	(1980-1982)
Colonel Gellibert	(1982-1984)
Colonel Montigny	(1984-1986)
Colonel Pouliquen	(1986-1988)
Colonel Sabathe	(1988-1990)
Colonel Dischamps	(1990-1992)
Colonel Bessombes	(1992-1994)
Colonel Jarry	(1994-1996)
Colonel Ferrando	(1996-1999)
Colonel Dall' Aglio	(1999-2001)
Colonel Chamagne	(2001-2004)
Colonel Aubourg	(2004-2007)
Colonel Joubert	(2007-2009)
Colonel Guillemin	(2009-2011)
Colonel Batut	(2011-)