

# LE MAGAZINE **CAP** 132

N° 190 - mai 2001

12 MAI 2001  
OBERENTZEN

**DOSSIER :**  
La BA 132  
50 ans d'existence



LE MAGAZINE  
DE LA BASE AÉRIENNE  
DE COLMAR - MEYENHEIM

## LA BASE AÉRIENNE 132 - 50 ANS D'EXISTENCE

**Après 3 ans de concertation entre les différents ministères, le Ministre des transports fit connaître en date du 15 janvier 1951, que le Secrétaire d'État aux Forces Armées Air décidait de retenir l'aérodrome de SAINTE-CROIX-EN-PLAINE (COLMAR Sud) comme terrain d'opérations.**

Dossier rédigé par le Slt (CR) Aubert



Mess sous-officiers (5.10.55)

Dès lors, le service technique des bases aériennes du Ministère des transports fut chargé de procéder à l'établissement de l'avant projet pour répondre aux nouveaux besoins formulés par l'État major de l'Armée de l'air.

La plate forme de COLMAR Sud d'une superficie de 100 hectares, distante de 5 km au Sud-Est de COLMAR et située en bordure de la RN 422, était un terrain de manœuvre appartenant à l'Armée de terre, qui avait été utilisé en 1939 par l'aviation de tourisme.

Compte tenu de l'inexistence d'installations, diverses études s'avèrent nécessaires pour son futur aménagement. Ces dernières révélèrent beaucoup d'inconvénients, principalement par la présence de deux lignes à haute tension qui contraignaient l'axe d'envol à 3 300 mètres.

Entre temps en date du 16 mai, l'État major de l'Armée de l'air avait signalé qu'il existait quelques kilomètres plus au sud un emplacement bien supérieur. Cette nouvelle zone offrait, d'une part de plus grandes possibilités d'extension avec de meilleurs dégagements, d'autre part les terrains de valeur agricole étaient net-

tement inférieurs ainsi que le risque de bombardement pour la population civile qui était moindre du fait de l'éloignement de la ville. Ce nouveau site allait s'appeler COLMAR RÉGUISHEIM, situé dans la plaine d'ALSACE à 18 km au Sud/Sud-Est de COLMAR, 20 km au Nord-Nord-Est de MULHOUSE, et à 14 km à l'Est de GUEBWILLER et bordé à l'Est par une zone boisée sur les bancs des communes d'OBERENTZEN et NIEDERENTZEN. L'ensemble de cette zone représentait un rectangle d'environ 4 000 x 2 000 m. La plupart des parcelles étaient cultivées en céréales, principalement dans la partie Est. Il y avait ainsi de meilleures possibilités de camouflage car la zone bordant l'aérodrome à l'Est permettait de dissimuler les mouvements au sol par rapport à l'observatoire terrestre du Kaiserstuhl situé au bord du Rhin. Afin de profiter au mieux des énormes possibilités de camouflage et de protection offertes par la zone boisée, l'Armée de l'air demanda l'aménagement de 36 alvéoles comme aire de dispersion.

À tout cela s'ajoutait une plus grande possibilité d'extension de la bande d'envol, sans compter sur les facilités de drai-

nage grâce à la proximité du canal Vauban.

Sur le plan économique, ce nouveau terrain présentait l'avantage de se trouver au centre de l'activité industrielle du HAUT-RHIN. Enfin après diverses tractations entre l'Armée de l'air et le Ministère des transports, l'emplacement fut trouvé. Par décision n° 7611/S/BD/IA en date du 14 septembre 1951, le Ministère des Travaux Publics, des transports et du tourisme prononça la prise en considération du projet du plan de masse relatif à la future base de COLMAR-RÉGUISHEIM.

Mais ce projet, n'avait pas laissé les américains indifférents car ils voulaient développer leurs futures bases aériennes dans l'Est de la FRANCE (PHALSBOURG-CHAUMONT et TOUL). Mais soucieuses de garder une certaine indépendance, les autorités françaises réagirent. L'État major de la 1<sup>re</sup> Région aérienne fit connaître que le Commandant des Forces américaines en Europe demandait de faire connaître les emplacements des terrains en cours de construction ou dont cette dernière était envisagée.



Dès lors le Ministre de la Défense fit connaître que ces reconnaissances ne pourraient avoir lieu que lorsque les terrains en question feraient partis du domaine de l'État Français.

Entre temps compte tenu des crédits de paiement disponibles, l'administration supérieure, soucieuse de créer une concentration d'importants moyens, avait prit contact avec la Fédération des entrepreneurs afin de constituer un groupeement d'entreprises.

Les travaux préparatoires furent confiés à un géomètre qui disposait de six semaines pour fournir les relèves préliminaires.

Et puis le grand jour arriva ! Par décret en date du 1<sup>er</sup> octobre, les travaux furent déclarés d'utilité publique et urgents.

Le 5 du même mois, le service des ponts et chaussées du HAUT-RHIN fut chargé de procéder à la construction de la base sur le ban des communes de MEYENHEIM et d'OBERTENZEN.

Dès lors, tout alla très vite, puisque le 4 décembre au bout de 10 jours de travail, 4 hommes avaient déboisé 2 210 m<sup>3</sup> des 3 boqueteaux situés dans les emprises de la piste d'envol et du taxiway.

Au début de 1952, le chantier de terrassement était bien avancé, malgré les rudes conditions climatiques.

Le 3 mai, grand bouleversement dans le programme. Par dépêche ministérielle, le Secrétaire d'État de l'Air fit connaître que l'aérodrome de COLMAR-MEYENHEIM qui avait été initialement retenu comme terrain de diversion au titre de la 2<sup>ème</sup> tranche d'infrastructure interalliée, serait classé aérodrome principal au titre de la 3<sup>ème</sup> tranche. Cette modification impliqua

une deuxième tranche de travaux importants.

Dès lors, la base devint un aérodrome tactique qui allait appartenir à la FRANCE pour les besoins de l'Armée de l'air, susceptible d'accueillir en déploiement des escadrons de l'OTAN.

Les travaux de cette nouvelle réalisation devaient être effectués au cours de cette même année, tout était à revoir car les travaux de bétonnage du taxiway qui avaient débuté 3 semaines auparavant n'étaient plus conformes aux nouvelles normes (NATO ou normes SCHAPE).

Il fallait aussi revoir : le parking, les dispositions techniques de la piste, l'élargissement, et l'allongement du taxiway, ainsi que l'établissement des aires d'alertes.

Le ministre disposait déjà des autorisations de programmes nécessaires, dont certains étaient financés intégralement par des crédits français, d'autres sur des fonds alliés.

En août, la piste et la para piste furent achevées conformément aux normes OTAN.

En janvier 1953, les travaux de terrassement n'étaient pas terminés, ces derniers étant exclusivement exécutés en hiver ; Or, l'hiver 52, 53, rendit très difficile la cadence des travaux. Soit, il pleuvait et les engins de terrassement s'enlisaient littéralement dans la terre végétale qui recouvrait le sol, ou alors le gel interdisait les travaux. Par ailleurs, les travaux furent sérieusement ralentis par la forme très découpée des ouvrages alors que les terrassements de la piste avaient été relativement simples.

En 1954, la part importante des travaux était celle du parking avions.

Il fallut prévoir, la préparation du terrain par enlèvements d'arbres, de broussailles et souches.

- le décapage de terre végétale,
- la mise en place d'une sous-couche en remblais,
- la construction d'un revêtement bétonné de 20 cm d'épaisseur.

La surface totale des travaux à réaliser couvrait 68 300 m<sup>2</sup>.

La répartition des dépenses était répartie respectivement de 28,34 % à la charge du NATO et 71,66 % à la FRANCE.

Vingt-quatre entreprises qualifiées en matière de revêtements bétonnés pour aérodrome furent consultées. Après dépouillement, le chantier fut confié aux entreprises suivantes :

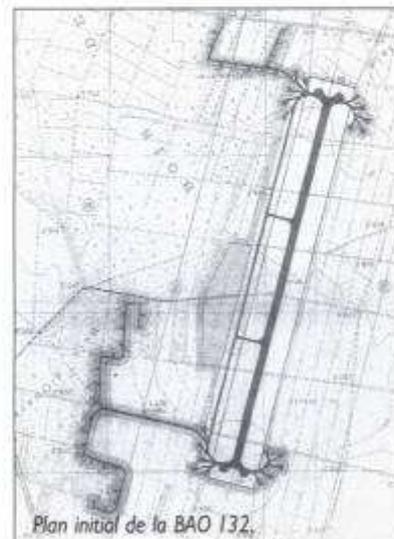


- entreprise pilote : la SACER,
- travaux de terrassement et génie civil par la S.A.T.P.

Le sable et les cailloux étaient en provenance des ballastières locales. Le ciment étant fourni par la société anonyme des chaux et ciments Portland du HAUT-RHIN.

Ces entreprises offraient de sérieuses références techniques et financières, disposant d'un personnel qualifié ainsi que d'un matériel adapté, (d'ailleurs la SAGER avait déjà participé à la construction de la piste et des aires d'alerte). De plus, il avait été envisagé de réaliser un camouflage au moyen d'une couleur sombre.

Le 2 septembre, fut signé le marché pour le transport et le déchargement des charpentes métalliques pour les hangars avions. Au cours de cette même année, commença l'élaboration des plans de calcul des futurs dépôts de carburants K1-K2-K3.



Le 1<sup>er</sup> insigne de la  
13<sup>ème</sup> Escadre de  
Chasse tout temps  
homologué en  
1956.



## 1955

Le 18 février par dépêche n° 174/infra/TO.1 le Ministre de la Défense Nationale donna son accord pour l'installation du réseau téléphonique intérieur de la Base. Mais par la suite le comité des paiements de l'OTAN avait différé la demande d'autorisation d'engagements des fonds, dans l'attente de la mise au point définitive des nouvelles normes de transmissions.

En avril, fut signée la soumission pour l'installation des cuisines, des travaux accessoires des conduites, et des divers branchements électriques, vapeur et mazout.

Le 26 juillet, suite à la décision du Secrétaire d'État aux Forces Armées air, Monsieur Eugène Hoffmann ingénieur en chef du service des Ponts et Chaussées du Haut-Rhin confia à la Société Générale des Constructions et Montage (SOGECOMO) dont le siège social était à Chateaudun, les travaux de montage et de peinture des hangars avions. Ces derniers répartis en 3 lots, étaient constitués d'éléments en acier et couverts de tôles ondulées.

1<sup>er</sup> lot : 3 hangars composés chacun de 3 cellules de 31 m x 16 m, sachant que le poids approximatif de chacun de ces hangars était de 95 tonnes.

2<sup>ème</sup> lot : 1 hangar composé de 4 cellules de 31mx20m d'un poids de 150 tonnes.

3<sup>ème</sup> lot : 1 hangar composé de 6 cellules

de 31 x 16 m d'un poids de 180 tonnes. Par un rapport en date du 30 juin, il avait été rendu compte des résultats de l'appel d'offres relatif à la construction du château d'eau de 300 m<sup>3</sup>, d'une hauteur de 38 m, entièrement en béton armé, ainsi que des 2 citernes de réserve d'eau potable pouvant contenir chacune 350m<sup>3</sup>.

À la fin l'année, le chantier du château d'eau fut interrompu durant une période de 4 mois du au froid exceptionnel de l'hiver 55/56. En effet, des températures de l'ordre de trente degrés au-dessous de zéro avaient été enregistrées sur le terrain.

## 1956

### Travaux d'infrastructure.

En ce début d'année, le froid rigoureux avait persisté. Cette persistance du froid, empêcha la poursuite des travaux du réseau de distribution d'eau potable de la base. Ce dernier ayant causé d'importants dégâts sur un tronçon qui était encore à l'essai.

La 13<sup>ème</sup> Escadre étant appelée à mettre en œuvre sur la base de Colmar l'avion américain du type SABRE F-86K, équipé d'un réacteur " Général Electric " J 47 GE 17B, il était donc apparu nécessaire que cette unité dispose d'un banc d'essai spécial " Sheward " Eastes pour le contrôle des réacteurs.

Après avoir été consultées, les autorités du MAAG, firent connaître, que la seule solution était le prélèvement d'un banc sur les trois que possédait l'A.I.A \* de Casablanca. Dès lors, le Secrétariat d'État aux Forces Armées air, adressa un courrier au service du matériel de l'armée de l'air pour mettre à sa disposition un banc d'essai, en spécifiant que la transformation de ce dernier, serait faite par l'Armée de l'air à l'aide d'une trousse de

transformation spécialement prévue à cet effet par les autorités U.S. déjà présent sur la base.

Par décision ministérielle 9382 /infra/EGP du 23 octobre 1955, le Secrétaire d'État aux Forces Armées air demanda d'étudier la possibilité de porter la longueur de la piste à 2 990 mètres. En effet, la longueur standard de 2 400 m était devenue insuffisante pour les besoins opérationnels, ainsi que par la mise en service d'appareils tactiques de plus en plus exigeants.

Cette extension allait permettre, une plus grande souplesse dans le déploiement et la mise en œuvre des forces de l'OTAN. Bien évidemment, cette nouvelle mesure posa un certain nombre de problèmes, notamment pour l'acquisition de nouveaux terrains. Pour pallier à ces difficultés, il fut admis que l'extension de la piste déjà réalisée, serait exécutée dans le cadre de l'emprise définie de façon que la longueur la plus voisine de 2 990 m puisse être obtenue par l'utilisation de l'overrun et des zones dégagées sur toute leur longueur.

**L'ampleur des travaux à effectuer était la suivante :**

**Décapage du terrain : 15 000 m<sup>3</sup>**

**Confection de fondation en gravier tout venant : 180 000 m<sup>3</sup>**

**Dalle en béton de 0,20 m d'épaisseur : 2 600 m<sup>3</sup>**

Le 15 novembre les travaux du château d'eau étaient terminés. L'entreprise avait exécuté ces derniers dans les règles de l'art avec le souci d'obtenir une finition parfaite grâce à une direction technique très qualifiée.



Un hangar d'Escadron (10.08.56)

Au cours de ce mois, le réseau de distribution d'eau accusait une fuite souterraine très importante. C'était environ 500 litres qui se perdaient régulièrement chaque jour. D'après les ingénieurs, il ne s'agissait sans doute pas d'une rupture sur une partie à forte section, car le débit aurait été encore plus important. Ils pensaient que cette fuite était due à plusieurs joints insuffisamment étanches. Pour pallier à cet incident, il a été fait appel à l'entreprise "Sud-Est Hydraulique" d'Annecy spécialisée dans la détection des fuites d'eau. Elle garantissait de trouver toutes les fuites, et ceci sans terrassements préalables.

#### Vie sur la Base :

Au printemps de cette année 1956, les constructions étaient terminées. Les travaux d'aménagement intérieur des bâtiments étaient à environ 80 % de leur achèvement. Des tranchées destinées à recevoir les dernières tuyauteries, les câbles électriques, et téléphoniques souterrains sillonnaient la base dans tous les sens, entourant les bâtiments. Ce fut grâce à des passerelles en planches, que les premiers militaires affectés purent prendre possession des premiers édifices.

#### Création de la 13<sup>ème</sup> Brigade aérienne et de la Base aérienne d'opérations n° 132

L'État-Major de l'armée de l'air avait prévu la création de la 13<sup>ème</sup> brigade aérienne et de la Base aérienne d'opérations n° 132 pour l'année 1956 par décision ministérielle n° 5215/EMAA/1/O/DR du 2 février 1956.

#### La Base aérienne 116 de LUXEUIL et le G.T 132

C'est sur la Base aérienne 116 de LUXEUIL, au Groupe Territorial 116 qui lui a servi de support pendant toute sa formation, qu'a été rassemblé le personnel affecté au Groupe Territorial destiné à la Base 132.

Dès le mois de Février, un détachement de gardiennage composé d'un Sous-Officier (l'Adjudant Freyburger) et 20 hommes de troupe était en place sur le terrain de MEYENHEIM.

Le 18 mars arrivèrent à LUXEUIL les premiers cadres provenant des différentes unités de la 1<sup>ère</sup> Région aérienne.

Ce personnel constitué en "Élément Divers" rattaché administrativement au

G.T 116 de LUXEUIL, était commandé provisoirement par le Capitaine Gallien.

C'est donc le 5 mai 1956 que le personnel du G.T 132 fit mouvement sur la Base de COLMAR MEYENHEIM.

Deux cars "Chausson" avaient quitté Luxeuil avec à bord 2 officiers, une quinzaine de Sous-Officiers, et environ 80 hommes de troupe, sans oublier les 2 cuisines roulantes.

Dès lors, le détachement et toute l'unité s'installa au bâtiment T.3, qui était le premier terminé. Il servit à la fois de bureau et de logement. Au rez-de-chaussée se trouvent les bureaux, au premier étage les chambres des Hommes de troupe, et au second étage les chambres des Sous-Officiers célibataires et mariés provisoirement séparés de leur famille. Les officiers logeaient à COLMAR et MULHOUSE, bientôt suivis par les Sous-Officiers mariés qui avaient pu trouver un logement pour les épouses et enfants. Bien évidemment, les installations étaient très sommaires. Les deux roulantes furent placées devant le foyer du soldat. Pendant six mois, la salle de consommation du foyer servit de réfectoire aux Officiers, Sous Officiers, et Hommes de troupe réunis en une même communauté.

#### Le Commandement de la 13<sup>ème</sup> Brigade aérienne et de la Base aérienne d'opérations 132

Le 1<sup>er</sup> juin, le Lieutenant colonel Rouquette, désigné comme commandant la 13<sup>ème</sup> Brigade aérienne et la Base aérienne d'opérations 132 rejoignait la base. Sous ses ordres, il y avait une seule unité ; le GT 132 commandé à compter de la même date par le Lieutenant colonel Mongin.

Pendant ce temps en RFA (République Fédérale Allemande), la 13<sup>ème</sup> Escadre de chasse s'organisait et s'entraînait. Mais, il y avait encore beaucoup à faire pour préparer son arrivée en particulier dans le domaine de l'infrastructure.

Les travaux d'aménagement allaient bon train, lorsque brusquement éclate en août l'affaire du canal de SUEZ. Pour la base, cela s'appelait "opération 700" et s'est traduit par l'envoi en moins de 24 heures de plus de la moitié des effec-



tifs de la base. Soit 108 officiers, sous officiers et hommes de troupe.

Bien évidemment, ce départ avait provoqué de grosses perturbations dans le fonctionnement de la base, qui était en pleine période de création !

Mais l'arrivée de l'Escadre est prévue pour le printemps 1957. Aussi, malgré ce déficit soudain en personnel, il fallait quand même et qui plus est rapidement poursuivre les diverses installations techniques et opérationnelles.

En décembre se terminait l'opération 700 et le personnel revenait par fractions. Mais, la température n'était plus la même ! Les premiers grands froids avaient devancé l'eau chaude dans les tuyauteries du chauffage central... et le manteau était de rigueur dans les bureaux...

#### 1957

Ce fut l'année décisive, la base allait s'animer, et l'effectif total de 200 devait passer à 2000. Le calme de la plaine d'Alsace sera rompu par le bruit des réacteurs, et l'arrivée des premiers avions était très proche.

#### Infrastructure :

Certaines installations primordiales n'étaient pas encore installées. Les hangars avions, et les PC des escadrons n'étaient pas encore équipés de distributions de courant pour leur éclairage, ni de chauffage



Le 1<sup>er</sup> insigne de la BAO 132 homologué en 1958.

En mai, les installations suivantes étaient terminées et inspectées : Tour de Contrôle, bâtiment opérations de l'Escadre, les hangars, le magasin de fonctionnement, ateliers d'entretien des véhicules automobiles. En juillet, le NATO avait admis le principe de l'installation des barrières d'arrêt sur la piste.

Le 6 juillet, eu lieu la réception provisoire du Banc d'essai réacteur.



Mise en place d'une citerne enterrée.

En octobre, le réseau téléphonique fut déclaré opérationnel. Les téléphones ayant été achetés par l'OTAN, leur installation a été réalisée par le Service Technique des Transmissions de l'armée de l'air.

Au mois de novembre, les routes intérieures, soutes à lubrifiants, soutes à munitions à l'air libre, ainsi que les routes d'accès en dur du radar G.C.A ont été soumises à la réception OTAN.

Le 16 décembre, a été adressé pour approbation du Secrétaire d'État aux forces "armées", le marché de l'allongement de la piste.

Des difficultés administratives, qui avaient fait l'objet d'une très longue et volumineuse correspondance, ont retardé la mise en route des logements cadres. C'est ainsi que sur les 270 logements inscrits au programme, seuls 62 avaient pu être lancés et ce, grâce au maire de Colmar qui repoussa la construction des abattoirs municipaux, et fit construire avec les crédits de ces derniers des logements pour nos aviateurs. En attendant

des logements disponibles, les cadres mariés logeant à Lahr ont été repliés sur Mulheim, toujours en RFA. Deux cars assuraient, matin et soir le transport des cadres. Certaines logeaient à COLMAR, MULHOUSE, et ALTKIRCH dans des logements mis à la disposition par les municipalités. D'autres personnels mariés étaient logés dans des logements de dépannage, non seulement à Colmar et Mulhouse, mais aussi dans toutes les

petites villes et villages situés dans un rayon de 30 km autour de la base. Et puis, les moins chanceux vivaient en célibataires sur la base, les familles demeurant un peu partout en métropole. Bien évidemment, cette situation eut, comme conséquence directe, un développement anormal des moyens de transport, avec toutes les difficultés que pouvait créer un mouvement trop important de véhicules. Compte tenu des allocations restreintes des crédits au niveau carburant l'activité aérienne fut réduite.

Il en était de même dans le domaine du chauffage, des transports ainsi que celui de l'électricité pour lesquels les crédits ont été ramenés au strict minimum.

### Vie sur la base

#### Le matériel arrive de la République Fédérale Allemande

Au cours du premier trimestre fut entrepris le déménagement de la 13<sup>ème</sup> Escadre de chasse et de son élément principal de support : Le G.M 20.013 (groupe de maintenance) mis sur pied avec elle sur la base aérienne 139 de Lahr-Hugsweier en R.F.A.

En janvier et février, eut lieu le transfert du matériel de commissariat. Des dizaines et des dizaines de wagons se reliaient en gare de Meyenheim pour apporter le matériel de campement destiné à constituer des stocks de réserve de guerre. Tout était flambant neuf. De l'aube au coucher du soleil, les hommes déchargeaient ce matériel des wagons, remplissant les camions qui sans discontinuer assuraient les navettes entre la gare de Meyenheim et la base.

Dès le mois de mars, c'est un matériel d'un type nouveau qui était amené par trains complets : Le matériel technique destiné au fonctionnement du groupe de maintenance et de l'escadre qui provenait directement des U.S.A, et de la République Fédérale Allemande.

### La gare de MEYENHEIM

Cette petite gare allait connaître une activité jamais atteinte. Les habitants de ce petit village n'en croyaient pas leurs yeux, regardant passer les immenses remorques de "40 pieds" couvertes de caisses dûment cerclées et étiquetées que le camion grue de la base venait d'extraire des wagons. Le préposé de cette station SNCF s'étonnait et disait " tout ça pour la Base aérienne ". Il faut dire que cette gare, était le cul de sac d'un embranchement particulier à voie unique qui, le mardi et le vendredi de chaque semaine, voyait habituellement arriver de Colmar pour les besoins de la commune, une rame de deux ou trois wagons amenés par un petit loco tracteur. Mais, aujourd'hui ce sont des trains complets qui attendaient sur la voie de garage et, sitôt déchargés, étaient remplacés par de nouveaux convois pleins à ras bord.

L'étroite route départementale 3 bis, reliant le village de MEYENHEIM à celui d'HIRTZFELDEN, a mi chemin duquel se trouve la base, connaissait un trafic intense et maintes fois, des manœuvres expertes étaient nécessaires lorsqu'un véhicule privé croisait un semi-remorque.

Ce va et vient ininterrompu attirait bien évidemment l'attention et la curiosité de la population de la région. Pensez donc une base aérienne s'installait à proximité de MEYENHEIM !

Jusqu'en 1957, les militaires affectés qui arrivaient en gare de Colmar et demandaient à quiconque la route à prendre, se voyaient invariablement dirigés sur le terrain de Colmar Houssen. Imaginez la tête de ceux qui s'y rendaient !



### **La 13<sup>ème</sup> Escadre de chasse tout temps et le G.M 20.013 arrivent sur la base.**

L'échelon précurseur du groupe de maintenance 20.013 rejoint la base le 10 mars pour préparer l'accueil des avions. L'escadre n'était pas loin...

Et le 1<sup>er</sup> avril, dans un vacarme assourdissant, les 60 Sabre F.86K ainsi que les T.33

arrivèrent par vagues successives dans le ciel de cette plaine d'Alsace, pour se poser sur leur terrain de stationnement. Quel spectacle ! tout le personnel de la base était dehors les yeux rivés vers le ciel. Le défilé aérien était clôturé par 3 Siebels affectés provisoirement à la base. Et déjà, on pouvait admirer l'alignement des 68 appareils sur le parking. L'émotion était grande. Le soir, les conversations allaient bon train.

### **Mission de la base**

La mission de la base aérienne d'opérations était dans l'ensemble identique à celle de toutes les bases situées sur le territoire français. Cependant, elle avait une caractéristique particulière " la Chasse Tout Temps ". Grâce au matériel nouveau qui imposait aussi bien à l'Escadre qu'au personnel de la base des techniques nouvelles, des méthodes et des habitudes de travail différentes de celles des autres unités spécialisées dans la reconnaissance ou le bombardement.



### **Le drapeau de la 13<sup>ème</sup> Escadre de chasse**

Le 28 mai, a été un grand jour pour la base, et en particulier pour l'Escadre puisque c'est le jour où le général Bailly, chef d'État major de l'Armée de l'air, est venu remettre le drapeau à la 13<sup>ème</sup> Escadre de chasse.

