De l'avion au char: le camp militaire

Notre région a connu, depuis bien des siècles, les affrontements guerriers des hommes. Jules César déjà, dans ses récits (la Guerre des Gaules), narre ses combats contres les Belges, entre Corbeny et Berry-au-Bac. Depuis ces temps anciens, maintes fois, les populations de l'Aisne ont été meurtries et ont vu le sang se répandre sur leur sol.

Les progrès matériels dans les armées n'ont cessé au cours des siècles de se développer. La première guerre mondiale est sans conteste la déflagration qui a le plus marqué les esprits ici, par son aspect technique, mais aussi par la présence de la ligne de front qui, durant quatre années, a coupé notre département en deux zones, l'une se trouvant occupée pendant de longs mois.

L'aviation, cantonnée au début du conflit dans des rôles de reconnaissance, d'observation et de réglage de l'artillerie, est devenue rapidement une véritable « armée combattante ». La plaine laonnoise se prêtait naturellement à l'implantation de se que l'on appelait alors « des champs d'aviation ». Peut-on faire remonter à cette époque la première présence d'avions militaires dans notre ciel covéronnais ? Certes, ceux-ci se sont installés sur le territoire de Vivaise, mais si près de l'aérodrome actuel que l'on ne pouvait pas ne pas intégrer leur histoire à la nôtre.

Il faut attendre la création en France de l'Armée de l'Air (1933) et la montée en puissance de cette jeune Armée face aux évènements observés en Allemagne pour que notre commune soit retenue pour accueillir l'aviation à cocardes tricolores.

La Campagne de France (mai-juin 1940) s'achève par le déferlement des forces mécaniques allemandes sur le territoire national. La Luftwaffe s'installe sur le site de Couvron, l'agrandit , réalise de nombreuses infrastructures dont deux pistes cimentées.

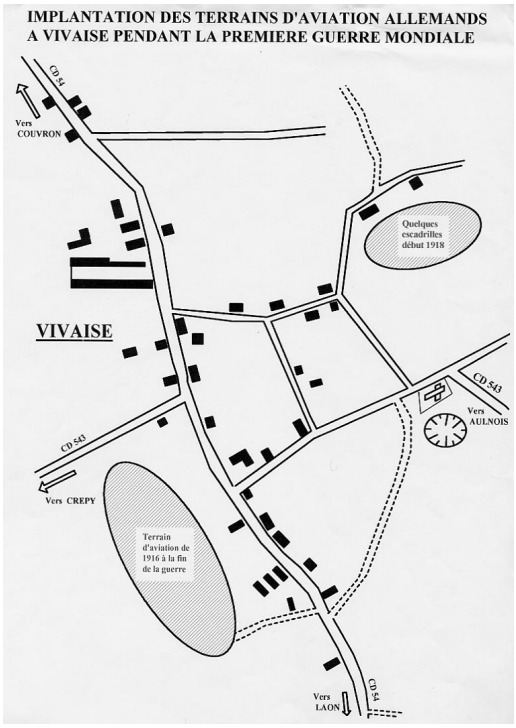
En 1944, l'avance des Armées alliées contraint la Luftwaffe à évacuer Couvron. L'USAF utilise aussitôt la plate-forme et la quittera en 1945.

Mais la victoire de 1945, tout comme celle de 1918, n'éteint pas les tensions internationales. Les alliés d'hier deviennent très vite adversaires potentiels. C'est l'époque de la guerre froide. La France, engagée dans de coûteux conflits coloniaux, n'a pas les moyens de faire face à la défense en Europe. Elle est donc très favorable au déploiement sur son sol des forces de l'OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord). Couvron et Laon vont vivre quinze années à l'heure et à la mode « made in USA ».

L'arrivée aux affaires du Général De Gaulle en 1958 marque un premier accroc dans cette présence « yankee » qui connaîtra son épilogue en 1966 avec des conséquences très graves pour la population civile de toute la région.

Au départ des Américains, la base est attribuée à l'Armée de terre française qui y fait stationner au cours des années un nombre important d'unités de diverses Armes : Arme Blindée cavalerie, Artillerie, Train, Matériel.

C'est cette saga que nous vous proposons dans ces pages, où vont se côtoyer petite et grande histoire de ce terrain au destin étonnant.



I – LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

La fin de l'année 1914 met en évidence la réalité de cette guerre: elle sera longue; les grands élans d'août et de septembre ont épuisé les armées. On creuse, on s'installe face à face, la guerre de mouvement est remplacée par la guerre de position. Une ligne de front continue s'établit de la Mer du Nord à la Suisse. Une partie du pays est occupée. Le Département de l'Aisne est coupé en deux, le front s'étant stabilisé dans le secteur du Chemin des Dames, ligne de crête dominant toute la région et position stratégique de premier ordre. Les belligérants vont donc s'employer à s'approprier ce secteur qui n'aura jamais le label de « front calme ».

Le développement de l'Arme aérienne à partir de 1916 amène les responsables militaires à rechercher la maîtrise du ciel par l'augmentation des parcs d'aéronefs et, par voie de conséquence, par la création de nouveaux terrains pour les accueillir lorsqu'ils ne sont pas en mission. *C'est vraisemblablement en cette année 1916 que s'est implanté à Vivaise un aérodrome de campagne allemand.*

Situé le long du village, bordant la Route Départementale 24, celui-ci connaît une activité jusqu'à la fin du conflit en 1918 **(Souvenirs de Mr Delaître de Vivaise***) d'abord avec des escadres d'observation, puis, à partir de 1917, en abritant des escadres de chasse.*

La cellule de base de la flotte de chasse allemande est l'escadre de chasse appelée jagdstaffel (en abrégé Jasta); quatre escadres forment un escadrille de chasse dénommée jagdgeschwader. Le choix de la région laonnoise pour implanter des jastas s'explique par la proximité du Chemin des Dames et, plus tard, par les besoins générés par la deuxième offensive allemande de 1918 ainsi que la protection du Paris Geschütz, le canon qui tirait sur Paris (improprement appelé par les Français « Grosse Bertha ») **(Monsieur Dr.-Ing. Nierdermeyer)**

Les offensives allemandes de 1918

Mars 1918, l'Allemagne est à bout de ses ressources, son industrie est exsangue, la population souffre de malnutrition en raison du blocus. Elle trouve cependant l'énergie nécessaire à la relance de la guerre sur le front ouest pour atteindre la victoire définitive. Les Alliés, Français et Britanniques, résistent. Ils disposent de renforts fournis par les Américains, les Italiens, les Portugais, les Polonais et les Tchèques.

Les arguments pour déclencher la grande offensive.

Depuis la révolution russe d'octobre 1917, le gouvernement bolchevique demande l'armistice. Une paix de capitulation est signée à Brest-Litowsk entre l'Allemagne et l'URSS le 3 mars 1918. L'Allemagne se trouve donc déchargée d'un front majeur, ce qui lui libère de nombreuses troupes. En outre, il lui faut attaquer à l'ouest avant que les renforts américains ne soient opérationnels. Ludendorff propose à Hidenbourg cette offensive décisive qui a toutes les chances de lui donner la victoire finale.

La stratégie retenue consiste à séparer les armées anglaises et françaises, mais en portant de préférence les attaques sur les secteurs tenus par les anglais. Ludendorff, qui ne croit pas aux chars d'assaut (l'armée allemande en possède fort peu en 1918), se contente d'adapter l'artillerie de tranchée à la lutte anti-chars. Il préconise une offensive très puissante mais de courte durée. L'emploi des camions est limité; l'essence doit être réservée aux avions. Dans ce domaine, la préférence va à la « chasse », chargée de la lutte contre les avions de reconnaissance et de réglage d'artillerie alliée. Pour cela Ludendorff fait installer de nombreux aérodromes en Picardie.

1ère offensive

Le secret de l'axe de l'attaque allemande a été bien gardé. Dans l'expectative, les généraux français ne peuvent positionner les divisions de réserve là où elles seront nécessaires, et cela pénalisera gravement la riposte.

Le 21 mars à quatre heures, 6 200 canons allemands ouvrent le feu entre Arras et La Fère. L'effet de surprise est complet. La ligne de front recule de Saint-Quentin à Montdidier.

Conjointement à cette attaque, le canon à grande portée Paris Geschütz, en position au Mont Joie à Crépy, commence ses tirs sur la capitale le 23 mars.

Pour résister avec efficacité aux attaques menées aux jonctions des Armées alliées, il convient de mettre en place un commandement unique. Le 26 mars 1918, le Général Foch est désigné « Généralissime ».

Le 28 mars, l'offensive allemande s'essouffle. Ludendorff s'arrête au nord de la Somme et le 30 il est bloqué au sud de ce fleuve.

Le 9 avril, les allemands lancent une attaque d'une violence inouïe entre Béthune et Ypres. Durant 20 jours, le front britannique va être ébranlé mais Belges et Anglais résistent vaillamment. Fin avril, la bataille s'achève. Les pertes sont lourdes, mais les allemands n'ont pas investi les ports de la Manche. En revanche leurs réserves sont encore disponibles. Ludendorff peut encore gagner.

2ème offensive

Le 29 mai 1918, dans la surprise la plus complète, Ludendorff attaque sur le Chemin des Dames. Le bombardement commence à une heure du matin. L'avance fulgurante est menée par la 7ème Armée allemande (von Boehm) et la 1ère Armée (von Below). Le 30, la Marne est atteinte, Paris est à portée de canon.

C'est alors qu'un malheur supplémentaire apparaît : l'épidémie de grippe espagnole s'est répandue dans toute l'Europe « à la vitesse d'un train express ». Les médecins disent que « ses effets s'apparentent à la peste, au choléra et au charbon ». Elle sera la cause en France de 22 000 morts dans les Armées et de 91 000 morts dans la population civile.

Alors que la bataille de l'Aisne est perdue pour nous, les causes de cette défaite sont analysées par l'Etat-Major général allié. Les Allemands ont usé des principes modernes pour mener l'assaut :

- préparation d'artillerie très puissante
- attaque d'une rapidité jamais atteinte à ce jour
- appui de l'aviation de chasse et de bombardement

On voit bien là les germes de la « blitz Krieg » qui sera pratiquée en mai et juin 1940 lors de l'invasion de la France. Et c'est la panique dans nos rangs : Paris est menacé, on se bat à un contre deux. Les mots d'ordre maintes fois évoqués réapparaissent: « Ils ne passeront pas » (Général Chrétien), « J'exige que tout le monde se fasse tuer plutôt que de reculer »(Général Duchêne). Le Député Brunet demande à la Chambre « des sanctions contre les généraux responsables ». Clemenceau contient la pression parlementaire en refusant le « comité secret ». Par 377 voix contre 110, la Chambre des Députés ajourne le débat.

Pendant ce temps, le Général Franchet d'Esperey dispose en toute hâte le long de la Marne des troupes chargées d'empêcher le franchissement. La situation est telle que Pershing propose de mettre en ligne deux divisions américaines encore insuffisamment instruites. Ludendorff a de nouveau Paris à sa portée.



Vfw. Niedermeyer, observateur et son pilote Uffz. Gerlach.
Bataille de Reims et de Soissons. Juin 1918.
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne.

Curieusement le 31 mai, il choisit d'attaquer avec 30 divisions entre Marne et Oise, sans franchir la Marne.
Le Général Pétain, à l'issue de l'entrevue qu'il a eu à Trilport avec Clemenceau et le Général Foch, et de laquelle il n'obtient pas les renforts espérés, reçoit en revanche l'ordre d'arrêter la marche ennemie sur Paris. Pour exécuter, il décide de rompre avec la guerre de position et de reprendre immédiatement la guerre de mouvement. Château-Thierry est envahi par l'Armée allemande, Soissons l'est peu de temps après, mais Reims ne tombe pas. Des signes de faiblesse apparaissent dans les rangs germaniques. Le 5 juin, Ludendorff stoppe l'offensive sur ce front. Le 9 juin, il lance une nouvelle attaque sur une ligne Montdidier-Noyon, arrêtée par une contre-offensive alliée sur Matz.
En Allemagne, de plus en plus, l'opinion publique s'élève pour que la guerre s'arrête et que la paix soit activement recherchée.
En France, on attend un nouvel effort allemand. Le 2ème bureau français a appris que Guillaume II et le Kronprinz ont visité l'Etat-Major de la 7ème Armée allemande près de Braine et que de nombreux trains de munitions sont acheminés dans cette région. On sait aussi que les pontonniers s'activent dans la région de Dormans et entassent les matériels nécessaires à la construction des ponts.
A partir du 7 juillet, tous les généraux français savent que la prochaine attaque comprendra deux axes : à l'ouest de Reims et à l'est de Châlons. Cette fois, l'effet de surprise ne jouera pas en faveur des Allemands. Les réserves sont placées judicieusement et les 6ème et 10ème Armées françaises reçoivent l'ordre de mener une contre-offensive puissante à partir du 18 juillet entre l'Aisne et la Marne.

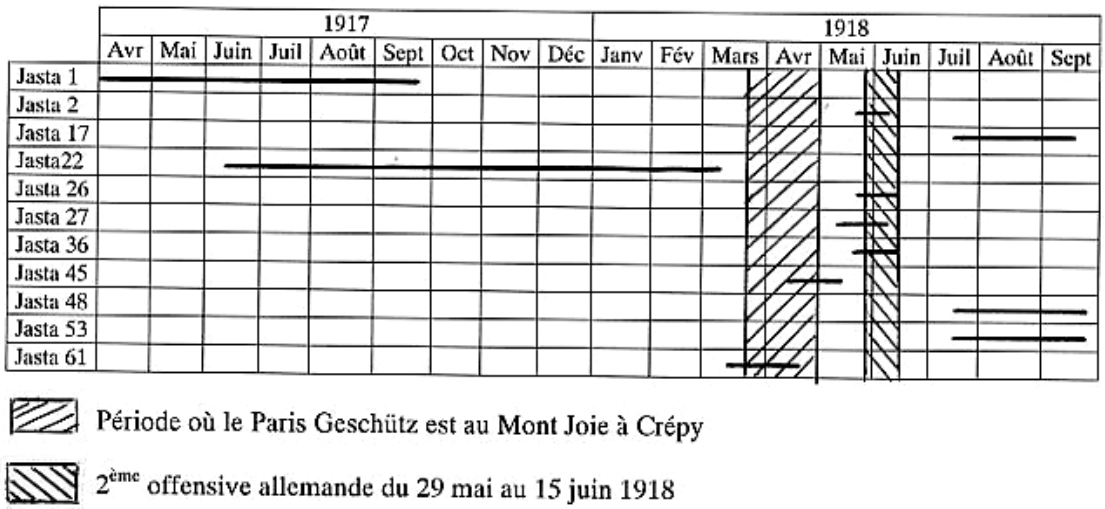
3ème offensive

L'attaque allemande est déclenchée le 15 juillet. Elle est repoussée, fantassins, chars, avions de chasse alliés ayant la supériorité matérielle, à défaut d'avoir la supériorité numérique. Ludendorff renonce à son attaque le 17 juillet.
A partir du 18 juillet, c'est Foch et les Armées alliées qui ont l'initiative des opérations; les 6ème et 10ème Armées se lancent sur Fère-en-Tardennois avec plus de 2 000 pièces d'artillerie. La victoire ne peut plus échapper aux alliés.

Onze Jastas ont séjourné à Vivaise entre avril 1917 et septembre 1918 (**D'après le livre "The jastas Pilots". Informations, Mr Jocelyn Leclercq)**

Jasta	Présence à Vivaise	Chef de Jasta	Type d'avions
Jasta 1	1er avril au 21 septembre 1917	Oberleutnant Hans Kummetz	Albatros DII et DIII
Jasta 22	Juin 1917 à ? 1918	Leutnant Alfred Lenz	Pfalz DIII
Jasta 61	10 mars au 18 avril 1918	Oberleutnant Maximilian Edler von Daniels	Inconnu à Vivaise, doté d'Albatros DVa ensuite
Jasta 45	18 avril au 18 mai 1918	Leutnant Hans Rolfes	(Fokker DVII) ?
Jasta 2	21 mai au 5 juin 1918	Karl Bolle	Fokker Dr. 1
Jasta 27	21 mai au 8 juin 1918	Oberleutnant Hermann Göring	Fokker Dr.1
Jasta 36	23 mai au 6 juin 1918	Leutnant Hary von Bülow-Bothkamp	Fokker (Dr.1 ou DVII)?
Jasta 26	24 mai au 7 juin 1918	Leutnant Fritz Loerzer	Fokker Dr.1
Jasta 17	25 juillet au 25 septembre 1918	Leutnant Günther Schuster, blessé le 01/08/1918, remplacé par Lt. Julius Buckler	Fokker D VII
Jasta 45	25 juillet au 25 septembre 1918	Kurt Küppers, remplacé le 23/08/1918 par le Lt. Walter Stock	?
Jasta 53	25 juillet au 24 septembre 1918	Leutnant Théodore Quandt, remplacé le 28/08/1918 par Oberleutnant Robert Hildebrandt	Fokker D VII

On peut rapprocher les missions de ces jastas aux évènements du printemps 1918 en les plaçant dans le planning ci-dessous:



Souvenirs du Corporal Kurt JENTSCH

Le Corporal Jentsch, pilote de chasse durant la Première Guerre Mondiale, a écrit ses souvenirs une fois la paix revenue. Cet aviateur a séjourné à deux reprises à Vivaise. Ce récit nous est communiqué par Monsieur Dr.-Ing. Niedermeyer. Traducteur: Mr Michel Schmitt.

Extraits

1ère période avec la Jasta 1

« C'est le 19 mai 1917 que je suis muté au groupe d'aviation 7 pour servir à la Jasta 1 basée à Vivaise. Nous sommes logés dans la maison de maîtres du village. C'est un biplan Albatros DII qui m'est attribué. L'appareil est très usagé et souffre même de vieillesse. Il est lent, comparé aux Albatros DIII affectés aux Officiers. Ce matin, je reçois l'ordre de faire une démonstration en vol. Après quelques virages à plein régime et des loopings à basse altitude, une fusée rouge est tirée : c'est le signal pour atterrir immédiatement. Je ne suis pas descendu de mon albatros que je reçois une réprimande verbale et l'interdiction d'effectuer des loopings.

Mon secteur de chasse s'étend de Reims, en passant par Berry-au-Bac, Craonne, Chemin des Dames, Allemant, Brancourt, jusqu'à La Fère, ce qui correspond au secteur de la 7ème Armée. Nous avons en face de nous les Français.

Jusqu'au 5 juin, j'effectue 15 missions au front, dont 3 missions de protection pour un avion de l'Armée de terre qui pénétrait jusque dans la région de Soissons et filmait les lignes ennemies. Chaque fois le pilote filmeur est rentré sain et sauf.

Dès qu'il ne tombe pas des cordes, nous sommes tous les jours au front. Nous volons à différentes heures de la journée et pas toujours en escadrille complète, mais aussi par groupe de trois ou quatre suivant les ordres reçus.

Aujourd'hui toute l'escadrille est au front. De l'autre côté des lignes, près des ballons captifs français, le trafic aérien est dense. Le chef de mon escadrille donne le signal du retour, mais nous sommes suivis par un Spad qui s'accroche à nous. Lang l'a également aperçu, renverse son avion et, tel un aigle, pique vers le bas en faisant crépiter ses armes. Le Spad tombe comme une pierre et s'écrase dans nos lignes. Peu après notre atterrissage à Vivaise, quelques pilotes retournent vers le front pour vérifier le crash et prendre des photos. L'appareil français est entièrement détruit, excepté le gouvernail qui sera récupéré et accroché dans la chambre de Lang.

Un matin, après le petit déjeuner, l'escadrille se dirige en convoi vers le front. Au-dessus de Cerny, nous encerclons un Nieuport qui cherche à attaquer nos ballons captifs. Dans la mesure du possible, nous voulons le capturer vivant ; c'est pourquoi nous le mettons au milieu de notre formation. Il essaye de s'échapper mais le tir de nos mitrailleuses le ramène vite à la raison et il se résout à atterrir à Vivaise. Le Commandant amène le pilote, un Sous-Lieutenant français, dans notre cantonnement ; il doit prendre le repas de midi avec nous. Le français est élégant, il porte un uniforme de couleur kaki, des sous-vêtements de soie et des souliers de ville brun-foncé : « gentleman » des pieds à la tête. D'un point de vue personnel, « il a très belle allure ». Son visage allongé très soigné, ses cheveux noir foncé et ses yeux sombres lui donnent un bel aspect. A Paris, où, d'après ses dires, il réside, sa famille va prononcer des injures à notre encontre dès qu'elle saura qu'il est prisonnier. Entre la soupe et le rôti, on s'entretient avec lui, mais uniquement en français. Le pilote dit appartenir à une escadrille basée près de Fismes. D'habitude il pilote un Spad. Il dit qu'il devait partir en permission le lendemain. Hélas pour lui, la guerre est terminée. Il boit du vin mais cela ne lui délie pas la langue. Comme beaucoup de français il croit à la victoire de son peuple. Le soir il est emmené à la division.

A 3 kms de notre aérodrome, en direction de l'ouest, se trouve Crépy. Je sais qu'il s'y trouve des dépôts de munitions. L'Etat-Major français le sait également et vient de s'y intéresser. Depuis des heures le « magic-circus » des bombardiers est en action. Ils sont attaqués par nos canons anti-aériens qui aboient violemment. Je suis assis à la fenêtre de ma chambre et je contemple le feu d'artifice. Un avion français doit se trouver au-dessus de Crépy, on perçoit le bruit clair et chantant caractéristique de son moteur. Un bref éclair dans la direction de la Gare de Crépy et un hurlement soudain dans l'air. Des détonations et des éclairs surgissent, d'une intensité telle que je n'en ai jamais vu de pareils. L'avion français a certainement largué une bombe dans le dépôt de munitions. La porte de ma chambre s'ouvre avec un bruit infernal, le plâtre tombe des murs, toute la maison est secouée. Le ciel se colore rouge sang. Pendant plus d'une heure, c'est l'enfer au dessus de Crépy. Puis le silence tombe. Seul, au loin, le front résonne. C'est le pouls de la guerre que le chaos momentané de Crépy à surpassé. »

2ème période avec la jasta 61

« Le 10 mars 1918, nous nous déplaçons de Voyenne à Vivaise, aérodrome situé plus favorablement par rapport au front. Je connais ce terrain de par mes activités en 1917 à l'escadre de chasse n°1. La plupart d'entre nous habite dans la maison de service édifiée à côté de la maison de maître. Notre mess y trouve également sa place. Le parc est en friche, chemins et plantations sont piétinés, on ne peut plus reconnaître le petit bijou des années passées. J'espère que tout sera remis en ordre. Les nombreuses plantations avec leurs fleurs étaient un plaisir pour tous, et, par les temps qui courent, chacun a besoin d'un peu de plaisir.

Jour après jour, à moins qu'il ne tombe des cordes, nous sommes au front et souvent trois ou quatre fois de suite.

C'est le 23 mars 1918 que les « canons de Wilhelm » commencent à tirer sur Paris. Pour rendre le travail des troupes de repérage par le son des français plus difficile, des canons montés sur des wagons de chemin de fer stationnent près de Crépy et tirent en même temps. Les gros calibres foncent sur l'ennemi du matin au soir.

Nous sommes l'escadrille de protection pour ces canons magiques. Ils sont stationnés près de Fourdrain. On nous a interdit de survoler leurs positions. Cela fait des heures que nous attendons, étendus dans des transats, à côté des avions prêts à décoller. L'escadrille décolle à 2h50. Pendant deux heures, nous croisons au-dessus des lignes de notre Armée. Nous nous envolons à nouveau en direction du front vers 6 heures. Le trafic aérien des français est situé loin au-delà de ce front. Le temps où le monde élégant de l'aviation se donnait rendez-vous tous les soirs appartient au passé. Jusqu'à la tombée de la nuit, aucun avion ennemi ne s'approche du front. L'escadrille atterrit à 7h40.

Chaque matin, l'un d'entre nous est de service « du matin ». Il doit être prêt au décollage avant le lever du soleil. Si cela dépendait de moi, je ferais voler ma machine en guise de barrage, car on ne sais jamais ce qui peut arriver. Je sais par expérience que chaque engagement, suite à des informations, arrive trop tard. Avant que nous atteignons l'altitude des appareils ennemis, ils ont le plus souvent terminé leur mission et se retirent.

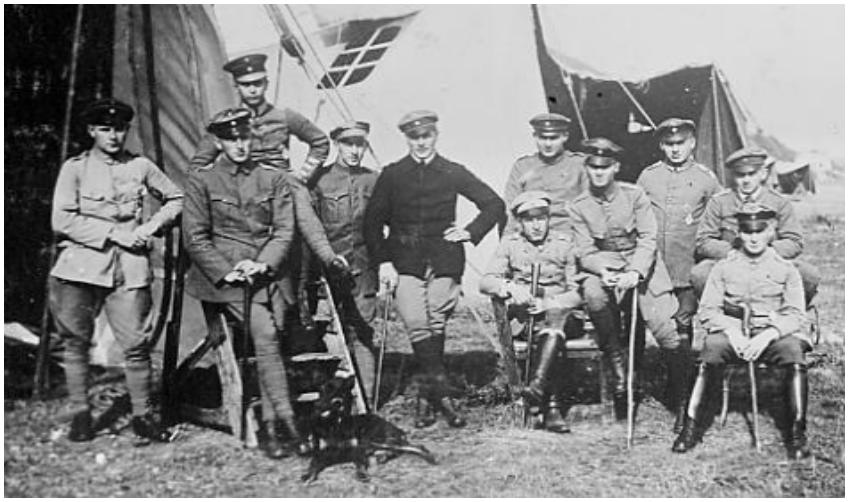
Les français répliquent maintenant aux feux de l'artillerie lourde. Une grenade après l'autre éclate près de Crépy. Des geysers de débris s'élèvent près des points d'impact. Le tonnerre des impacts de grenades nous parvient toute la matinée. Le duel d'artillerie

se déroule sous nos yeux. Nous sommes situés tout à proximité. Dès que nos canons montés sur chemin de fer ont lâché leur salve, les locomotives les déplacent. Les obus d'en face ne les atteignent pas et ils peuvent à nouveau tirer sur leurs objectifs.
Le 24 mars nous décollons pour un vol de barrage à 24 heures. Aujourd'hui, personne ne se présente devant nos mitrailleuses Seuls les canons anti-aériens crachent leur feu.
Le 26 mars, notre secteur opérationnel est élargi. Nos troupes ont pris d'assaut Chauny et Noyon. Le canal Crozat se trouve loin derrière. Notre intendance change en fonction de la situation stratégique. Nous recevons des rations de combat spéciales. Une amélioration bienvenue pour nos repas pas séduisants.
Le 27 mars, nous intervenons en combat vers Noyon. Sous le commandement du Leutnant von Daniels, nous survolons La Fère, Chauny, en direction de Noyon qui est en feu. Près de la cathédrale, les flammes sortent des maisons. L'air est devenu très chaud. Nous évitons de survoler les foyers, la chaleur est cause d'une mauvaise portance.
L'escadrille de chasse 61 vient d'être dotée d'avions neufs, des Albatros D Va. En quelques jours, nous nous sommes familiarisés avec ces appareils. Ce sont de bonnes machines et les mitrailleuses tirent impeccablement. L'escadrille a reçu l'ordre de s'implanter à Ercheu, près de Roye. Nous quittons Vivaise le 18 avril 1918. »

Le 11 novembre 1918 à 11 heures, le clairon sonne sur tout le front le « Cessez le feu ». Avec lui, les avions militaires quittent notre horizon.



Janvier 1918 . jasta 22 à Vivaise.
Lt (Chef) Lentz (1-6) et Lt von Borries(0-1)
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne

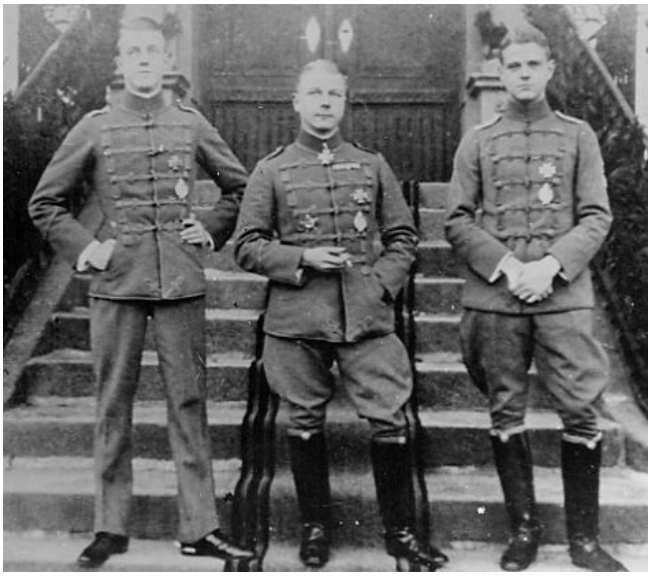


24 août 1917. jasta 22 à Vivaise. Les pilotes Wunsch, Fischer (4), Büttner (13), Fichter (6), Sobek, Vwf. Bohnenkamp (5), Lt (Chef) Lenz(1-6), Oblt. Karbe (2), Vwf. Bergmann, Lt. Monnigton (7), Lt Unger
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne



Oberleutnant Göring Commandeur de la Jasta 27 à partir du 17 mai 1917
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne

<u>Nota</u>: (1-6): une victoire au moment de la photo et six à la fin de la guerre



Jasta 36. Les frères Bülow à leur domicile :
Lt Konrad von Bülow (2), Lt. Walter von Bülow (Pour le Mérite (28), Lt Harry von Bülow (6)
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne

Albatros DII à la Jasta 22
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne



Fokker Dr.I à la jasta 36
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne





FOKKER DVII, mis en service à partir de mai 1918, produit par l'usine Albatros.
© Dr.Ing NIEDERMEYER, 63128 Dietzenbach, Allemagne

II – LES ANNEES 30 - UNE PERIODE TROUBLEE

L'ambiance de cette époque

Le 30 janvier 1933, Hitler accède au pouvoir en Allemagne avec pour ambition la création du Grand Reich. En janvier 1935, la Sarre se rattache à l'Allemagne. En mai, Goering amorce le rétablissement du service militaire obligatoire et crée la Luftwaffe. En France le pouvoir politique persiste à prôner le désarmement, montrant ainsi une méconnaissance effrayante des réalités. Un nouveau plan d'équipement de l'Armé de l'Air est élaboré (Plan II) qui limite considérablement l'aviation de bombardement.

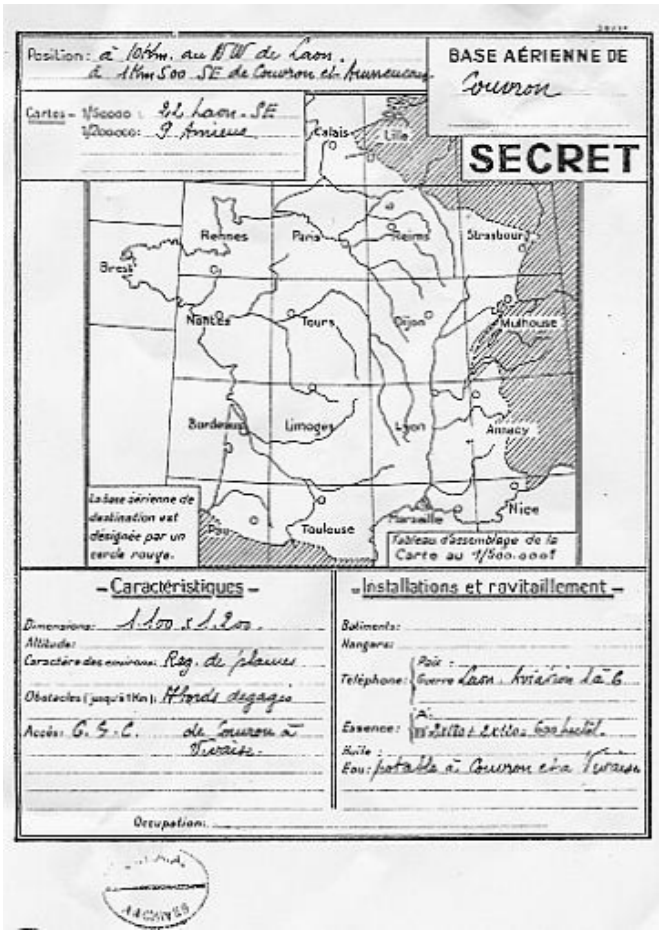
En mars 1936, la Wehrmacht réoccupe la zone démilitarisée de la Rhénanie. La France est incapable de réaction à cette provocation de Hitler pas plus qu'à l'occupation de l'Ethiopie par l'Italie. Les élections de juin 1936 donnent la victoire au Front Populaire. Monsieur Daladier devient Ministre de la Défense et Ministre de la Guerre, Monsieur Pierre Cot, Ministre de l'Air.

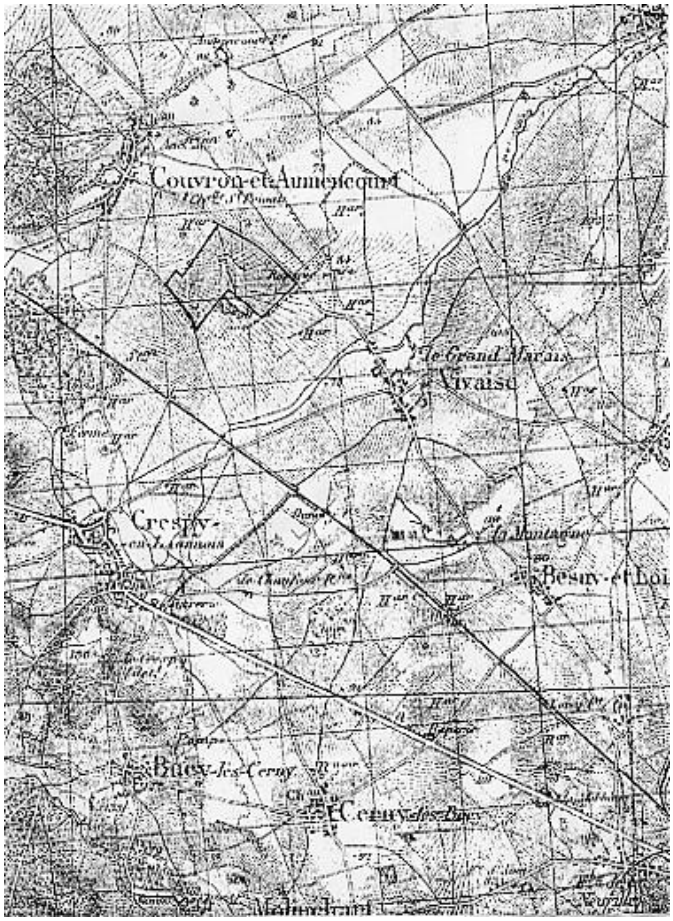
Le haut commandement français considère "astratégique" la zone frontière entre Montmédy (où se termine la ligne Maginot) et Hirson. Il estime que pour une armée mécanisée, la traversée des Ardennes n'est pas concevable. Toutefois, devant l'évidence de la remilitarisation de la Rhénanie, ont ressent un danger latent. Pour boucher ce "trou", il est décidé de mettre sur pied le Détachement d'Amée des Ardennes (D.A.A.) dont le commandement est confié au Général Corap. Ce détachement deviendra début 1939, la IXème Armée Française. En juillet 1936 se déclenche la guerre d'Espagne.

C'est dans ce contexte que le Front Populaire, élu sur un programme de défense de la paix, se voit contraint de consentir un accroissement énorme de l'effort de réarmement. Il vote le 25 août 1936 le plan quinquennal de défense nationale:

- Renouvellement complet de la flotte aérienne sur cinq ans
- Augmentation du nombre des unités aériennes
- Création de nouveaux aérodromes

Ce plan n'ira pas bien loin, victime des tergiversations des divers décideurs et il sera remplacé par d'autres plans toujours aussi difficilement tenus. C'est cette situation - mise en œuvre du plan quinquennal et création du détachement d'armée des Ardennes - qui amène à choisir Couvron pour accueillir une base aérienne. L'achat du terrain est réalisé le 19 juin 1936. L'emprise est de 71 hectares, située à l'ouest des ruines de l'ancienne râperie (sur la droite de la route de Couvron à Vivaise). Aussitôt, on érige les premières constructions, modestes puisqu'il s'agit d'un terrain de campagne. La piste est de type "enherbée".



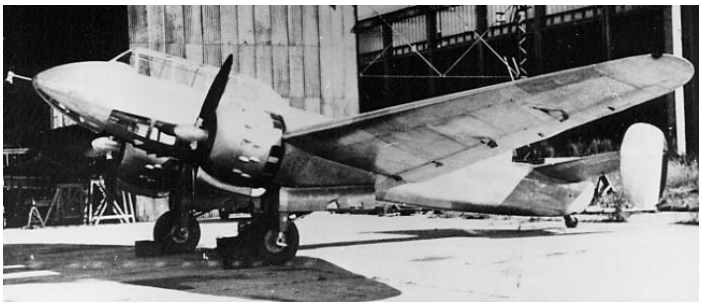


Les deux documents ci-dessus appartiennent au dossier de terrains datant de l'immédiat avant-guerre.
Ils montrent la précarité des équipements et l'emprise militaire encore très modeste. © SHAA

Il semble que le site est opérationnel dès 1938, mais il n'a pas été possible de retrouver l'unité qui aurait occupé les lieux à cette époque. Y en a-t-il eu une, ou bien est-ce que ce terrain a été placé "en sommeil" jusqu'à la déclaration de la guerre avec l'Allemagne le 3 septembre 1939?

L'utilisation **(Les renseignements concernant les groupes de reconnaissance II/36 et II/52 proviennent du Service Historique de l'Armée de l'Air à Vincennes SHAA)**

Le 16 septembre 1939, le II/36 Groupe de Reconnaissance de l'Armée de l'Air française quitte le terrain de la Malmaison pour rejoindre celui de Couvron où ses pilotes commencent à se former sur Potez 63/7 et Potez 540.



Potez 63.7
© Musée de l'Air



Potez 63.11
© Musée de l'Air



Potez 540 © Musée de l'Air

Les uniformes de l'Arme de l'Air 1935
© en **SHAT**



ormes de l'armée de l'Air en 1935.

Il est l'un des groupes de reconnaissance de IXème Armée et est commandé par le Commandant Poutier. L'historique de ce groupe relate les événement vécus par cette unité sur notre commune:

- Le 29 septembre 1939, au retour d'un vol de nuit, un Potez 540 heurte à l'atterrissage le talus qui borde la route. L'avion est détruit, l'équipage est indemne.
- En novembre 1939, des Bloch 131 sont affectés au groupe ainsi que des Potez 63/11. Les pilotes poursuivent leur entraînement.
- Le 9 novembre, le Général d'Astier de la Vigerie, commandant la zone d'opérations aérienne nord passe une visite d'inspection à Couvron. Le 12 décembre, c'est au tour de Monsieur Laurent-Eynac, Ministre de l'Air, de visiter le terrain de Couvron.

Des liens se sont tissés en quelques mois avec les Covéronnais puisque le 19 décembre, un Arbre de Noël est organisé au profit des enfants du village. Le Commandant Poutier quitte le II/36 le 28 décembre et est remplacé par le Commandant Bailly.

Durant le mois de janvier 1940, l'activité du groupe consiste en quelques missions photo sur les Ardennes et de nombreux exercices d'atterrissage.

Le Ministre de l'Air, Laurent-Eynac, est à nouveau à Couvron le 13 janvier. Le 28 janvier, le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur le terrain d'Herbéviller (région de Lunéville). Les conditions climatiques de cet hiver 39/40 sont extrêmement difficiles. L'exécution ne pourra se faire qu'en février.

Le groupe de reconnaissance II/52 stationne depuis septembre 1939 sur le terrain d'Herbéviller et opère au-dessus de la rive droite du Rhin et de la Forêt Noire. Il exécute un grand nombre de missions en dépit de la supériorité de la chasse ennemie, ce qui lui vaut un très belle citation à l'ordre de l'Armée avec

attribution de la Croix de Guerre avec palme. Dans ces actions, le groupe a subi de lourdes pertes. C'est pourquoi il est désigné pour rejoindre le terrain de Couvron, secteur considéré comme étant calme. Il devient donc à son tour Groupe Organique de la IXème Armée. A ce titre, il dépend du groupe de reconnaissance des forces aériennes n°109 dont le PC est à Marle.
Lui aussi éprouve des difficultés à effectuer le mouvement de Meurthe-et-Moselle à l'Aisne. L'échelon roulant part le matin du 9 février et arrive à Couvron le lendemain vers 14 heures, tandis que le déplacement de l'échelon volant, prévu le 14 février, est ajourné en raison des conditions atmosphériques. Il pourra se faire quelques jours plus tard.
Le groupe a pour mission le survol des frontières belges et luxembourgeoises et exécute des reconnaissances photographiques.
Dans la nuit du 9 au 10 mai, les Allemands envahissent la Hollande, la Belgique et le Luxembourg.
L'historique de ce groupe a consigné avec précision les évènements vécus à Couvron:
- Dans la nuit du 9 au 10 mai, à 4h30 du matin, six Dorniers 17 attaquent le terrain. Au cours des trois premiers passages, ils lancent des bombes de 35 kg de type "cigogne" qui portent sur l'empennage des petites bombes incendiaires; puis, lors des trois autres passages, des bombes de 50 kg. Ensuite, ils descendent à 50 mètres du sol et mitraillent successivement un poste de défense du terrain ainsi que des avions se trouvant en bordure de piste; trois appareils (deux Potez 63/11 et un Mureaux) sont incendiés, deux autres (un Potez 63/11 et un Potez 63/7) sont endommagés.



Dornier DO 17Z
© Dr.Ing
NIEDERMEYER, 63128
Dietzenbach, Allemagne

- Le 13 mai 1940 à 0h50, un avion décolle en vue d'effectuer une mission de reconnaissance de nuit sur les lignes ennemies. Pour une cause inconnue, il percute le bois qui se trouve à 2 km à l'ouest du terrain. Les trois membres de l'équipage, le capitaine Baud, le Lieutenant Bouillon et le sergent-Chef Bour sont carbonisés.
- Le 15 mai, le terrain de Couvron est attaqué à deux reprises à 4 h 40 et 4 h 55 par trois Dornier 17. La première fois, les avions mitraillent la base à très basse altitude. Quelques avions sont atteints au sol et un appareil de transport est incendié. La défense du terrain réagit vivement: un bombardier est probablement touché et abandonne sa formation. A la deuxième attaque des bombes de 100 kg et de 200 kg sont lancées à l'altitude de 2 500 m. Elles tombent en bordure de terrain et ne causent que des dégâts insignifiants.
En raison de l'avance des troupes allemandes, le II/52 reçoit, dans la nuit du 15 au 16 mai 1940, l'ordre de faire mouvement sur le terrain de Château-Thierry. Dès l'aube du 16, les avions du II/52 décollent et quittent définitivement Couvron.
En neuf mois, au cours de la "drôle de guerre", comme pendant les quinze premiers jours de la Campagne de France, l'aérodrome de Couvron a connu une activité soutenue et a pleinement justifié les sacrifices imposés à nos agriculteurs, qui se sont vus exproprier des terres au titre de la défense de la France.

III – LA LUFTWAFFE FAIT SIENNE LA BASE DE COUVRON

En pleine campagne de France, dans la deuxième quinzaine de mai 1940, la Luftwaffe s'installe à Couvron, avec tout d'abord une unité de chasse volant sur Messerschmitt BF109. mais on voyait aussi des bombardiers Heinkel 111 et Junker 88.

"Rapidement la base est agrandie en tous sens par réquisition des terrains nécessaires. Pour remédier aux inondations fréquentes des parcelles situées après le cimetière, les Allemands réalisent des drainages et ouvrent un fossé d'évacuation des eaux en direction du ruisseau "Le Broyon" qui prend sa source entre la ferme d'Aumencourt et le village de Remies. Ce fossé existe encore de nos jours et continue à remplir son office. **(Tour de Ville n°15 décembre 1989, Souvenirs de Mme LIRMAN)**
En 1941 sont créées les pistes en béton.

Les archives anglaises **(Ministry of Defense. Londres)** nous donnent un descriptif précis de cette base de Couvron, dorénavant allemande, telle qu'elle était en 1943:

- Altitude: 245 pieds (75 mètres)
- Positionnement: 6 ¼ miles (10 km 500) au nord-ouest de Laon
  1 miles (1 km 600) au sud-est de Couvron

Située de part et d'autre de la route de Couvron à Vivaise (route qui fait partie intégrante du terrain de nos jours)
La voie ferrée traverse dans le sud-ouest du terrain.

- Obstacles: Une colline boisée de 575 pieds (175 mètres) de hauteur à l'ouest du terrain.
  La ville de Laon, au sommet d'une colline de 530 pieds (161 mètres) de haut
- Dimensions: 1 350 yards (1 235 m) côté nord-est et sud-ouest sur 1 300 yards (1 190 m) côté nord-ouest et sud-est (surface primitive de l'aérodrome français). Le terrain a été étendu vers le nord-est. Un déboisement et un terrassement sont en cours.
- Pistes: 2 pistes de 1 850 yards (1 690 m) orientées nord-nord-est/sud-sud-ouest et est-sud-est/ouest-nord-ouest forment les côtés d'un V.

Les pistes sont hors de la base et sont clôturées au nord-ouest de leur intersection. Un décapage le long du terrain est commencé pour simuler une piste.

- facilités

a) **Fuel et huile**: fuel stocké à l'est et au sud dans les zones de dispersion. Route d'évitement au nord de la base
b) Eau**:** potable
c) **Téléphone** – radio – télégraphie: radio et télégraphie installées dans une station à un miles (1 km 600) au nord de la base.
d) **Hangars – ateliers**: un grand hangar dans la zone de dispersion nord avec une aire macadamisée. Des bâtiments adjacents doivent être des ateliers
e) **Munitions**: de petites zone de stockage sont implantées au nord et au sud dans les zones de dispersion.
On soupçonne un dépôt de munitions à un miles (1 km 600) à l'ouest-nord-ouest, dans une petite propriété vers l'ouest de la route de Couvron à Crépy-en-Laonnois.
f) **Equipement de nuit de la base**: les deux pistes sont équipées d'éclairage permanent et d'un système visuel Lorenz. Ce système permet des atterrissages sans visibilité. Il y a un éclairage sur la route périphérique nord-est.
g) **Logements**: de nombreuses baraques (casernes) ont été construites au village de Vivaise à 1,5 miles (2,4 km) au sud-est et d'autres à Couvron. Le quartier général est dans le château de Besny-Loisy.

- **Dispersion**: il y a trois zones de dispersion aménagées:
  - au coin nord de la base
  - au coin nord de la piste nord-nord-est/sud-sud-ouest
  - au sud du terrain entre la piste est-sud-est/ouest-nord-ouest et la voie de chemin de fer principale. Cette dernière zone est éloignée du terrain d'aviation et ont peut y accéder par une voie de communication qui traverse la route de Vivaise à Crépy.

- **Abris couverts**:

Nord:	12
Est:	15
Sud:	12
Total:	39 abris

- **Accès**:

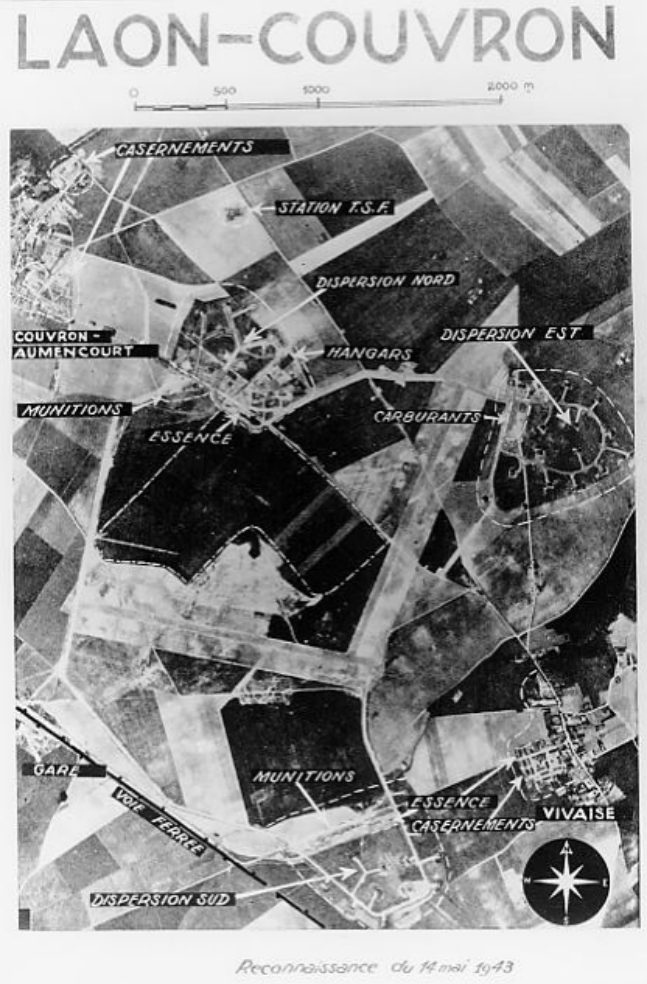
a) Routes: routes locales de Couvron, Vivaise et Crépy-en-Laonnois. Crépy est sur la route principale de Laon à Saint-Quentin (RN44) et Laon possède d'excellentes routes de communication.
b) Trains: Une petite gare sur la ligne de Laon à La Fère, à un mile (1 km 600) au sud-ouest de la base a été agrandie et sert de centre principal de ravitaillement.
Une voie ferrée éclairée part de cette gare vers le point d'intersection des deux pistes et une autre entre les zones nord et sud.
Laon est un important centre ferroviaire.

- Conditions météorologiques: pour mémoire
- Remarques: Laon-Couvron était utilisé en juin 1940 par une sorte d'unité de G.A.F. qui participa à la campagne de bombardement de la France au moyen de Dorniers 17. A partir de juillet 1940, des éléments équipés de Junkers JU 88, probablement un groupe de bombardement, ont opéré d'ici dès 1941.
Début 1943, une unité de bombardement R.T.U. a été basée à cet endroit.
- Leurre: Laon-Chambry est un ancien terrain d'aviation français qui a été utilisé pour des opérations pendant quelques temps en 1940 et est maintenant utilisé comme leurre. Il se trouve à 5 miles (8 km) au sud-est.
- Flak : Les positions suivantes ont été validées:

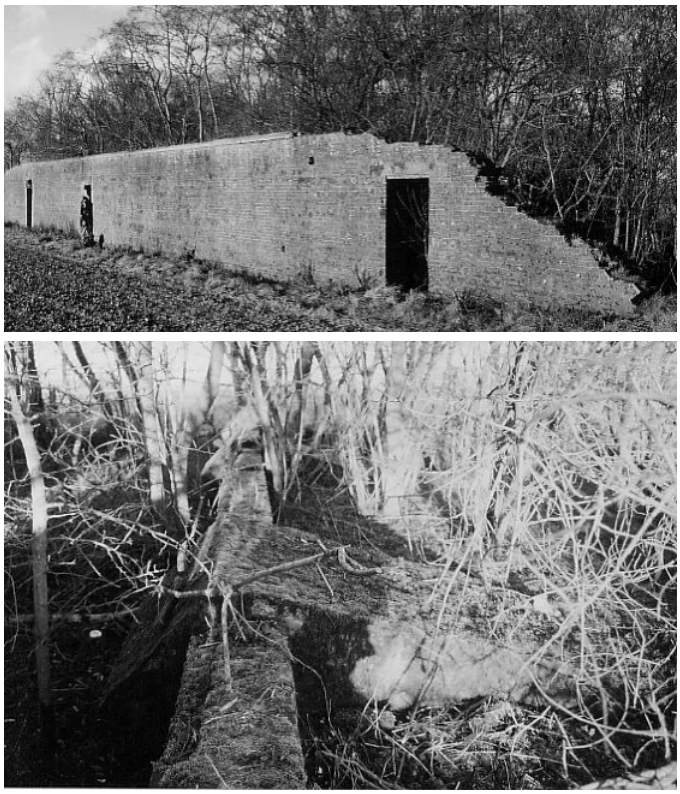
Moyens lourds:	1100 yards (1 km) au sud-sud-ouest: 6 canons
Moyens légers:	a) dans la zone de dispersion nord: 2 ouvrages
	b) à ¾ de mile (1,2 km) au nord-est
	c) à ¾ de mile de l'est-sud-est
	d) à un mile 3/4 (2,8 km) au sud-est
	e) à 1100 yards (1 km) au sud-sud-ouest
	f) à ¾ de mile (1,2 km) à l'ouest-nord-ouest

- Défense passive:

a) Près du nord de la piste nord-nord-est/sud-sud-est
b) à 1 mile ½ (2,4 km) en lisière de la surface de dispersion sud
Toutes les routes à proximité du terrain sont fermées au trafic par du fil de fer barbelé et des blocs de béton; elles sont surveillées par des sentinelles.



Aérodrome de Laon-Couvron en 1943 © SHAA



Vestiges des abris de la zone de dispersion sud (état actuel) (Collection M. Pierrot)

Pour les alliés, un tel site correspond à un objectif important. Ceux-ci n'ont pas manqué de tenter de compromettre l'activité de cet aérodrome. Ainsi pour l'année 1944 **(Mr Jean Hallade):**

12 février 1944	Chasseurs bombardiers Typhon			
9 mai 1944	43 B17 68 B24	De la 3ème Division de bombardement	79 tonnes de bombes 164 tonnes de bombes	Pas de perte
16 juin 1944	17 B17		48 tonnes de bombes	Pas de perte
28 juin 1944	72 B 17		91 tonnes de bombes	Pas de perte
23 juillet 1944	61 B24		120 tonnes de bombes	Pas de perte
29 juillet 1944	36 B24		103 tonnes de bombes	Pas de perte
12 août 1944	61 B24		156 tonnes de bombes	3 B24 perdus

Tous ces raids sur le terrain de Couvron provoquent des destructions considérables.
"Les hommes présents au village, ainsi que ceux des communes avoisinantes, sont réquisitionnés tous les jours et rassemblés le matin près du calvaire. Dirigés sur la base, ils sont employés au rebouchage des trous, conséquences des bombardements. Cette main d'œuvre contrainte met beaucoup de mauvaise volonté à accomplir les tâches prescrites." **(Tour de Ville n°15 décembre 1989, Souvenirs de Mme LIRMAN)**
De tous ces bombardements, il en est un que Couvron ne peut oublier; c'est celui du 29 juillet 1944:
"36 Libérators B24, escortés de 12 B21 (chasse) attaquent l'aérodrome de Laon-Couvron le 29 juillet 1944 et larguent 103 tonnes de bombes dans des conditions de 100% de nuages, sans résultats constatés. Faible et imprécise est la Flak rencontrée; aucun avion ennemi n'est en l'air." **(The Air Ministry War Room. Air Staff Operationnal Summary n°1347, part I, page 7)**
Que s'est-il passé se jour-là? **(Renseignements tirés du journal "L'Argus de l'Aisne" du 4 août 1944)** Alors qu'un épais brouillard recouvre la région, un raid de bombardiers anglo-américains, croyant frapper l'aérodrome, a largué une partie de ses charges sur le village, détruisant 20 maisons dont la mairie et les commerces qui lui font face, ainsi que la forge et l'habitation de la famille Ladeux.
Trois personnes trouvent la mort dans cette catastrophe:
- Monsieur Tavernier, 39 ans, ouvrier de culture à Bucy-les-Cerny
- Monsieur Carlos Pereira, 36 ans, sujet portugais
- Monsieur Anatole Ernest Ladeux, 70 ans, ancien maréchal-ferrant, ancien Adjoint au Maire, décoré de la Médaille de la Reconnaissance Française. Croyant le raid terminé, il est sorti de sa cave pour constater les dégâts. Hélas, une ultime explosion l'a fauché, lui faisant perdre la vie.

Les blessés sont:
- Monsieur Jules Schovaerts, 54 ans, sujet belge, charretier à Crépy-en-Laonnois
- Monsieur Henri Dumont, 55 ans, sujet belge, manouvrier

- Monsieur Pierre Marliot, 20 ans, peintre
- Monsieur Charles Theenuws, 47 ans, sujet belge, ouvrier agricole à Pouilly
- Monsieur Théodore Ludwiezat, 16 ans, ouvrier agricole
- Monsieur Ernest Montigny, 16 ans, ouvrier agricole
- Madame Veuve Estelle Romarri, 62 ans

Fin août 1944, les allemands, contraints au repli, quittent l'aérodrome de Laon-Couvron; un bon nombre d'entre eux n'ont d'autre moyen que de partir à pied.







Série de trois photos d'une épave d'avion de la Luftwaffe abandonnée sur le Camp de Couvron (Dornier 17). Clichés pris en 1946. Collection Mme Mastriau-Vindre

IV – LES AMERICAINS S'INSTALLENT A LEUR TOUR SUR LA PLATEFORME

"Arrivés le 30 août 1944 par Vivaise, les Américains demandent à un groupe de civils*:"Est-ce qu'il y a des Allemands dans le camp?"* Alors qu'il leur est répondu par la négative, les nouveaux arrivants réquisitionnent ces civils qu'ils embarquent dans leurs jeeps pour participer à la reconnaissance de l'aérodrome. Celui-ci est inutilisable tant il a été mitraillé et bombardé par l'aviation alliée.

L'Armée américaine met aussitôt en œuvre d'énormes moyens: bulldozers, niveleuses, dameuses et pelleteuses pour remettre en état les pistes. En huit jours, celles-ci sont aptes à servir au trafic aérien." **(Mr Simphal, Maire de Vivaise)**

Le 8 septembre 1944, l'aérodrome reçoit l'appellation "Aérodrome de Couvron A70". Le 366th Fighter Group y stationne avec 80 chasseurs bombardiers monomoteurs République P47 Thunderbold, ainsi que des P 38 Lighting et des P51 D Mustang. Il appartient à la 9th Air Force qui a en charge les opérations tactiques. Le 366th est constitué d'un état-major et de trois Squadrons:

- Le 389th Fighter Squadron
- Le 390th Fighter Squadron
- Le 391th Fighter Squadron

La mission du 366th consiste à effectuer des raids sur les objectifs militaires allemands à l'est de la France et sur l'Allemagne. Parfois, des forteresses volantes, victimes d'avaries, se posent à Couvron en escale provisoire. Le ravitaillement de la base en carburant se fait exclusivement par Dakota.

Compte-tenu de l'avance des troupes de libération, le 366th Group quitte Couvron le 26 novembre 1944. Il est remplacé par le 409th Group, armé de bombardiers Douglas A 26 Invader, qui arrive sur le terrain le 12 février 1945. Il y restera jusqu'à l'Armistice. Le 409th Bomb Group comprend un état-major et quatre Squadrons:

- Le 640th Bombardment Group
- Le 641th Bombardment Group
- Le 642th Bombardment Group
- Le 643th Bombardment Group

La mission du Group consiste à "préparer" le terrain afin que les chars du Général Patton poursuivent leur progression vers l'Allemagne.

Entre les périodes de stationnement à Couvron de ces deux groupes (soit entre fin novembre 1944 et mi-février 1945), les Américains utilisent l'aérodrome en secours, tout en mettant ce temps à profit pour procéder à de lourds travaux d'aménagement et d'agrandissement, en prévision de l'arrivée des A26 du 409th. Durant l'épisode de l'offensive allemande sur les Ardennes belges lancée le 17 décembre, la Luftwaffe vient bombarder le camp de Couvron le jour de Noël, preuve que celui-ci est bien répertorié comme objectif à traiter.



Avril 1945. Accident d'un avion américain près de la gare de Crépy-Couvron Collection Madame Maestriau-Vindre

"Après la capitulation de l'Allemagne le 8 mai 1945, la base sert durant six mois de camp de transit pour les Américains rentrant d'occupation en Allemagne, en attendant leur rapatriement vers les Etats-Unis" **(Renseignements communiqués par Mr Jean Hallade, Mr Simphal et Mr Jocelyn Leclercq)**

Après une période où seul subsiste sur l'aérodrome un gardiennage, et faute d'affectation, les terres sont rendues aux agriculteurs en 1948; ceux-ci vont devoir accomplir un travail considérable pour les remettre en état et faire disparaître une partie des infrastructures devenues inutiles.

V - UNE BASE OTAN A COUVRON

L'OTAN (OTAN: Organisation du Traité de l'Atlantique Nord ou NATO: North Atlantic Treaty Organization)

Précédé par le traité de Bruxelles ratifié le 17 mars 1948 et par lequel la France autorise les forces des Etats-Unis à transiter et à séjourner sur son territoire en raison de l'occupation de l'Allemagne et de l'Autriche, **l'Alliance Atlantique** est créée par le traité de Washington le 4 avril 1949 en pleine guerre froide **(Guerre froide:état des relations internationales caractérisé par une politique constante d'hostilité sans prendre la forme d'un conflit armé).** Son objectif est "*sauvegarder la paix et la sécurité, développer la stabilité et le bien-être dans la région Atlantique Nord".*

Mais son origine remonte au 12 mars 1947, date de la déclaration du Président Harry Truman dans laquelle il préconisait "*la solidarité entre militaires au sein du monde occidental".*

Douze Etats signent le traité de l'Atlantique Nord: Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, France, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni, que rejoindront la Grèce et la Turquie en 1952, l'Allemagne Fédérale en 1954 et l'Espagne en 1982.

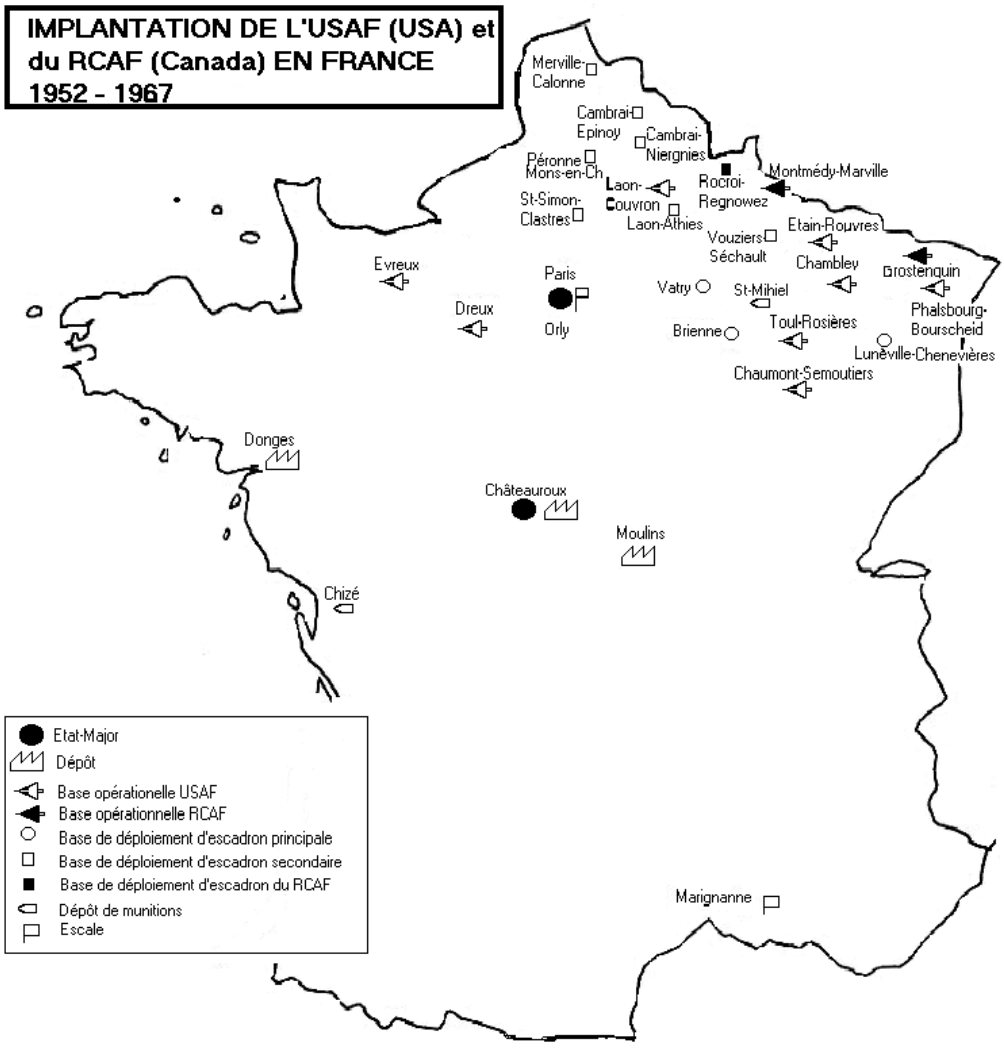
Le déclenchement de la guerre de Corée conduit l'Alliance à se doter d'une structure politique et militaire. Elle met en place une organisation internationale de défense: **l'OTAN**, officialisée par la convention d'Ottawa signée le 20 septembre 1951. Son organe exécutif, le **Conseil de l'Atlantique Nord**, s'implante à Paris en 1952, tandis que son organe militaire est représentée à la tête par le **Comité des Chefs d'Etat-Major** qui siège à Washington. De ce comité dépend le **Collège de l'OTAN** avec:

- Un quartier général Centre-Europe installé à Fontainebleau
- Des organes d'instruction et d'études
- Quatre grands commandements:
  - Le **SHAPE** (Supreme Headquarters Alied Powers in Europe) qui est l'organisme de commandement en Europe installé à Rocquencourt près de Versailles. Son chef est le **SACEUR** (Supreme Alied Comander Europe)
  - le **SACLANT**, qui est le commandement supérieur allié compétent sur tout l'Océan Atlantique et qui s'établit à Norfolk (USA)
  - Le comité de la Manche qui siège à Portsmouth (Grande-Bretagne).
  - le groupe stratégique Canada-Etats-Unis, chargé de la défense du continent nord-américain.

Parallèlement plusieurs accords sont conclus dans la même période:

- 6 novembre 1950, établissement d'une ligne de communication de l'US Army (Armée de Terre) dont le QG s'installe à Orléans
- 4 octobre 1952, création du dépôt aérien de Châteauroux et d'une dizaine de bases sur le territoire français.
- 17 juin 1953, installation d'un QG pour l'Armée américaine à Saint-Germain-en-Laye
- 30 juin 1953, réalisation d'un pipeline pour l'US Army.

La France accorde également l'autorisation pour l'implantation d'une division aérienne canadienne dans l'hexagone (QG près de Metz et deux bases).



Les militaires s'installent en France avec leur famille. Aussi s'érigent avec les bases des lotissements "à l'américaine". La base elle-même comporte les écoles, l'hôpital-maternité, une station-service, une salle de cinéma avec une séance quotidienne, un grand théâtre, une poste, un dépôt-presse, les installations sportives utiles à cette population ainsi que des magasins coopératifs (les PX) achalandés par des denrées venant en direct des USA. En outre, de grosses cylindrées se mettent à sillonner nos routes Cadillac, Chevrolet, Ford…

Les gouvernements de la IVème République, englués dans de coûteuses guerres coloniales, voient dans la présence américaine sur notre sol la garantie de la défense effective de l'Europe. Cette présence nous permet d'engager nos propres forces au maintien de l'Empire. Mais elle montre le déclin du pays et la perte de sa souveraineté. En effet, les accords passés prévoient que la France conserve sur les bases de l'OTAN toutes ses prérogatives au plan territorial

(concrétisées par la présence du drapeau français et d'un officier de liaison représentant les autorités françaises), mais ce commandement territorial reste théorique alors que le commandement opérationnel est purement américain et le contrôle de l'activité militaire des bases pratiquement inexistant.
L'arrivée au pouvoir du Président Eisenhower en 1953 marque un changement dans la politique de défense en Europe et le début de la "nucléarisation" de cette défense. Ce nouveau concept établit que la France doit garder son rôle de soutien logistique de l'avant, mais qu'elle doit aussi abriter des unités nucléaires tactiques (les forces stratégiques restant basées au Royaume-Uni). Dès 1954, les Américains demandent l'autorisation d'installer des missiles nucléaires sol-sol Matador B61 à Chaumont et à Couvron. Le gouvernement français ne s'oppose pas à cette implantation, mais celle-ci ne sera pas réalisée en raison de difficultés techniques rencontrées et liées au choix des sites.
En 1957, la diplomatie américaine tente à nouveau d'introduire en France des armes nucléaires qui seraient stockées à proximité des bases abritant des escadres de chasseurs-bombardiers F100 Supersabre (Chambley, Chaumont, Etain, Toul). Le Gouvernement accepte encore, mais assortit son autorisation de quatre conditions:

- que les stocks puissent être utilisés par l'Armée française
- que les emplacements soient connus des autorités françaises
- que leur emploi soit subordonné à un accord commun
- qu'une coopération franco-américaine soit créée en matière nucléaire entre les deux pays.

Le gouvernement américain accepte sous réserve d'une règle stricte: "*les têtes nucléaires resteront sous contrôle américain*".
Il n'y aura pas de réalisation de ce projet: en mai 1958 la IV^{ème} République est abolie. Le Général de Gaulle, revenu au pouvoir, ne remet pas en cause, dans un premier temps, les accords passés précédemment, mais, très attaché au principe d'indépendance et de grandeur de la France, adresse le 17 septembre 1958 un mémorandum au Général Dwight Eisenhower, Président des Etats-Unis, ainsi qu'à Harold Mac Milan, Premier Ministre britannique, dans lequel il marque une rupture avec les options prises jusqu'alors. Il considère que, désormais, les bases américaines ne sont plus un gage de sécurité pour la France. Il propose une direction de l'OTAN par les Etats-Unis, l'Angleterre et la France afin qu'aucune décision ne puisse être prise sans que la France n'y soit associée. Bien sûr, ce mémorandum est repoussé.
Le 7 mars 1959, le Général retire nos forces navales de Méditerranée du commandement de l'OTAN. Le 25 mai, il déclare officiellement que "*la France refuse le stockage d'armes nucléaires sur son sol*". L'OTAN répond le 24 juin 1959 en annonçant le retrait des escadres de chasseurs-bombardiers de Chaumont, Etain et Toul (Chambley est désactivée depuis un an).
Le 13 février 1960, la première bombe atomique française explose sur la base de Reggane au Sahara. La France vient d'entrer dans le collège encore très fermé des puissances nucléaires.
La crise de Berlin et l'érection du mur en août 1961 entraîne un renforcement important de la présence américaine en France. Avec l'accord du gouvernement français, huit escadrons de chasseurs se déploient sur les bases de Chambley, Chaumont, Etain, Phalsbourg et Toul. Le Général de Gaulle veut faire preuve de souplesse auprès du Président Kennedy, tant que cette présence se cantonne sur les sites existants. En revanche, il refuse que soient réquisitionnés d'autres sites s'ils ne sont pas placés sous l'autorité française. Cette crise de Berlin s'achève dans le courant de l'année 1962 et les bases réactivées en 1961 sont à nouveau mises en sommeil, tandis que les effectifs américains en France sont, une fois de plus, en nette régression.
Le 27 juin 1963, les forces navales françaises de l'Atlantique et de la Manche sont à leur tour retirées du commandement de l'OTAN.
L'engagement des USA au Vietnam en 1964 va avoir pour conséquence un régime d'économies budgétaires pour les forces américaines en Europe: en particulier, réduction des effectifs allant jusqu'à compromettre l'efficacité de ces forces. En outre les américains se désintéressent de la France et élaborent un nouveau concept logistique en Europe basé sur l'Angleterre et l'Allemagne. La France est considérée seulement comme pouvant éventuellement rendre des services. Seules les bases spécialisées dans les missions de reconnaissance et de transport aérien restent utiles à USAFE (Châteauroux, Evreux, Couvron, Toul). Le reste des forces déployées (US Army et USAFE) sont l'objet dès 1965 d'études sur leur retrait probable, et d'ailleurs cette année-là, le gouvernement français prévoit "*de subordonner à l'autorité française tous les éléments américains sur le territoire français en temps de paix et en temps de guerre"* **(Charles de Gaulle:"Lettres, notes et Carnets").** Mais le commandement américain hésite à mettre en pratique cette politique. Il craint que celle-ci soit l'objet d'interprétation de la dislocation de l'OTAN. Il décide donc de ne pas précipiter les évènements et de ne pas prendre cette décision unilatéralement. A partir de cette année 1965, la rumeur s'est installée en France concernant la fermeture des bases et le départ probable des américains. Les élections présidentielles de décembre 1965, quoique la réélection du Général de Gaulle soit prévisible, fait que cette attitude d'attentisme s'impose.
En 1966, les relations se dégradent encore; la France décide unilatéralement son retrait du commandement intégré de l'OTAN, tout en restant dans l'Alliance. Dans sa conférence de presse du 21 février 1966, le Général de Gaulle précise qu'il s'agit de quitter "*non certes l'Alliance, mais bien l'intégration…de rétablir une situation normale de souveraineté dans laquelle ce qui est français... ne peut relever que des autorités françaises*". Dans une lettre qu'il adresse le 7 mars au Président Lyndon Johnson, il dit souhaiter sortir de l'organisation militaire intégrée et que les troupes étrangères quittent le sol national: "*La France se propose de recouvrer sur son territoire l'entier exercice de sa souveraineté… de cesser sa participation au commandement intégré et de ne plus mettre de forces à la disposition de l'OTAN*". Cette décision est dictée par le danger que présente pour notre pays d'être soumis à la stratégie de l'OTAN, entièrement dictée par les Etats-Unis, et qui risque de nous entraîner dans une guerre qui n'est pas celle de la France. Dans sa réponse su 22 mars 1966, le Président Johnson reste modéré; il condamne certes la décision française et prend acte de la décision de sortir de l'organisation militaire tout en restant membre de l'Alliance. Dans une nouvelle conférence de presse, le 28 octobre 1966, le Président français déclare: *"les militaires, les navires, les avions qui souhaitent rester chez nous, le feront en vertu d'une autorisation que nous leur donnerons au cas par cas et pour le temps limité qu'ils seront en France ou dans notre ciel, défèreront aux ordres du gouvernement français"*.
Le départ des américains est cette fois décidé; la France fixe une date "butoir": le 1er avril 1967. Le transfert touche 69 576 personnes, 813 276 tonnes de matériel et l'abandon de 437 sites. L'opération reçoit le nom de code "Locon Study", mais c'est le nom de code de l'étude de ce transfert qui est resté dans les mémoires: "Freloc", abréviation de "Fast Relocation" (transfert rapide). Cette évacuation se fait essentiellement en direction de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Italie. La date du 1er avril est respectée. Les conséquences sont lourdes:

- l'OTAN ne pourra plus augmenter ses forces en Europe en cas de guerre

- En France, sur les 18 000 salariés employés par les américains et les canadiens, 7 730 perdent leur emploi et n'en retrouvent pas un autre.

Une motion de censure est déposée à l'Assemblée Nationale en avril 1966 contre le retrait des forces de l'OTAN. Elle n'obtient que 137 voix au lieu des 242 nécessaires. Elle était défendue par la gauche non communiste et une partie du centre. Le problème du chômage est l'objet de nombreuses interventions au Parlement où le Député Louis Deschizeaux, Maire de Châteauroux déclare: "*Le plus grand licenciement collectif que notre pays ait jamais connu*". Tous les députés concernés par cette situation se mobilisent pour trouver des solutions tandis que des manifestations sont organisées dans toutes les villes touchées par ce cataclysme. La plus importante a lieu à Paris le 16 octobre 1966.

Le gouvernement met, quant à lui, en place des mesures telles que:

- Versement d'indemnités de licenciement
- Aides fiscales
- Aide à l'embauche pour les entreprises acceptant de s'installer dans les régions sinistrées.

Mais, dans ce domaine, rien ne peut être parfait et le Secrétaire d'Etat aux affaires sociales de l'époque, Jacques Chirac, déclare que le système est "*perfectible*". Le départ des américains a été un révélateur pour les élus de certaines villes, montrant les fragilités de l'économie et du développement de leur cité une fois estompé le "rêve américain".

Depuis cette époque, l'OTAN a continué son œuvre, transportant son siège de Paris à Bruxelles. L'Organisation s'est constamment adaptée aux changements géostratégiques et s'est maintenue lors de l'effondrement du Pacte de Varsovie, faisant suite à la chute du mur de Berlin. On peut dire que depuis sa création, l'OTAN a garanti efficacement le maintien de la paix en Europe.

<u>LAON AIR-BASE</u> (la rédaction de ce chapitre a été réalisée à partir de plusieurs sources, principalement l'article de Mr Jean-Pierre Hoehn paru dans la revue Air Fan n°150 et 151)

C'est à partir de septembre 1951 que les américains acquièrent les autorisations pour entreprendre les travaux destinés à la réalisation d'une base américaine conforme aux standards OTAN. L'emprise atteint désormais la superficie de 518 hectares, répartis sur les Communes de Couvron, Vivaise, Crépy et Chéry-les-Pouilly.

Au début c'est un embryon de base avec une piste utilisable mais en mauvais état que l'occupant avait laissé et que les américains des armées de libération avaient réparé pour un usage malgré tout provisoire.



L'entrée de Laon Air-base ou maingate
L'insigne est celui du
38th Bomb Wing
© USAF via J.P. Hoehn

Les premiers aménagements sont réalisés sous la direction du Major Gilette. Le personnel américain est logé dans un camp de toile provisoire qui, un soir de tempête, sera entièrement anéanti, laissant ses occupants hébétés, errants à la recherche d'un abri. L'hiver 1951-1952 est très rude, les tentes sont alors renforcées par des planches.

Bientôt le béton recouvre les champs de betteraves. Des routes "au carré" sillonnent l'emprise et une ville de 3 000 âmes sort de terre.

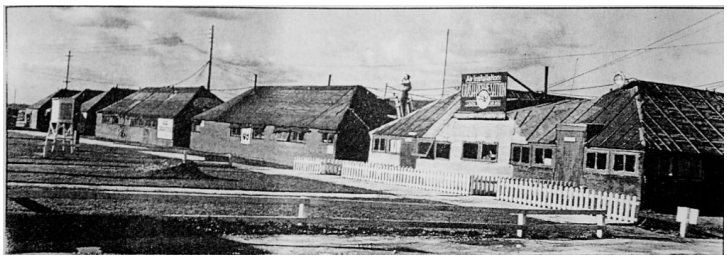
"Plusieurs entreprises venues du midi de la France ont été soumissionnées pour ce chantier. En raison du nombre important d'ouvriers qui travaillent sur la base, une cantine provisoire s'est installée, tenue par Mr et Mme Sermoise, propriétaires du café de la Rue du Château à Couvron. Devenue sans objet, elle disparaît en 1954. **(Tour de Ville n°21 décembre 1992, Souvenirs de Mme ROGER)**



Laon-Couvron en 1952.
Construction du camp de tentes
Collection C. Goret



Laon-Couvron en 1952.
Camp de tentes
(Droits réservés)



Laon-Couvron. De gauche à droite: tente opérations, unité transmissions et centre SAR avec poste d'observations
© USAF via J.P. Hoehn



Laon-Couvron. Construction des pistes
Centrale de dosage

Approvisionnement en gâchées sèches

Collection M. Delozanne



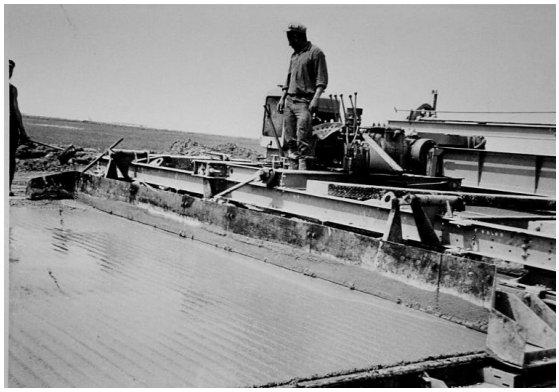


Laon-Couvron.
Construction des pistes

Répartiteur
Blaw-Knox

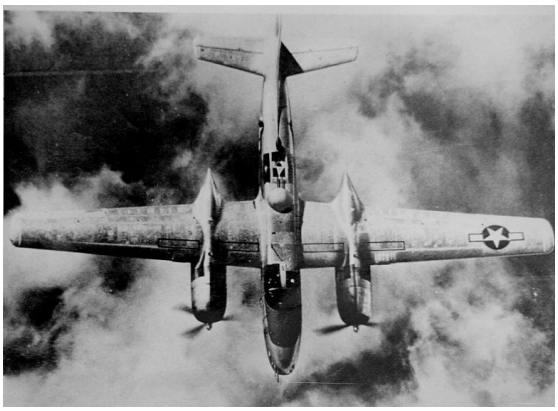
Lisseuse
Blaw-Knox

Collection M.
Delozanne



Le 22 mai 1952, le 126th Bombardment Wing, composé de trois escadrons, le 108th, le 168th et le 180th Bomb Squadrons, arrive à Laon-Couvron avec ses 48 B 26 C et B Invader, bombardiers légers, bimoteurs à hélice, de jour et de nuit. C'est un avion fin et élégant dont la durée des services sera très longue. Les hommes sont issus de la Garde Nationale, en somme des réservistes vétérans de la 2ème guerre mondiale et de Corée.
L'activité du 126th, en dépit des équipements rudimentaires dont il dispose, s'avère importante. Il participe en particulier à l'opération "Grandslam", manœuvre aéronavale de l'OTAN.

Il faut signaler aussi sa participation à l'instruction de plusieurs centaines de pilotes, navigateurs, radios, bombardiers, mécaniciens et mitrailleurs de l'Armée de l'Air française en partance pour l'Indochine, théâtre où les B26, livrés à la France dans le cadre du plan d'assistance militaire pour l'Extrême-Orient (PAMED) ont été largement utilisés.



B26 C Invader
Collection M. Delozanne



B26 C Invader à Couvron le 22 mai 1952
Collection M. Delozanne

Le premier crash déploré par le 126th à cette époque a eu lieu à Pernant, près de Bourg-et-Comin, où un B26 s'est abattu dans un bois. L'équipage de deux hommes a péri.



A la suite d'un accident, les couleurs américaines et françaises sont hissées, alors que la formation effectue un défilé aérien, en ayant laissé vacante la place du disparu.
Collection M. Delozanne

Le 1er janvier 1953, le 126th Bombardment Wing regagne les Etats-Unis laissant ses avions sur place au profit du 38th Bombardment Wing Light, unité de l'USAFE **(United States Air Force in Europe)** intégrée à la 12th Air Force et qui poursuit les missions de son prédécesseur sur les mêmes B 26 C. Ses trois escadrons sont le 71st, le 405th et le 822nd Bomb Squadrons. Ses B26 sont peints en noir, rehaussés de bandes de couleur sur la dérive sur laquelle figure une lettre code servant à identifier l'appareil. Les missions qui lui sont dévolues consistent à effectuer des bombardements au profit des troupes au sol, attaquer et détruire les lignes de communication ennemies, les ponts ferroviaires, les bases aériennes, les dépôts de carburant et de munitions ainsi que tout matériel militaire déployé. C'est la mission classique des bombardiers légers, couramment pratiquée durant la seconde guerre mondiale et encore exécutée par les USA en Corée. En outre, le 38th continue d'assurer l'instruction et l'entraînement des équipages et mécanos français devant combattre sur B26 en Indochine. Pour rentabiliser au mieux cet entraînement en bénéficiant de conditions météorologiques favorables, le 38th se déplace régulièrement avec le nombre d'appareils nécessaire sur le terrain d'Istre-le-Tubé.

Dans la période du 3 au 14 février 1953, l'unité subit une inspection en vue de l'évaluation de son degré opérationnel. Les conditions météo sur zone lors de ces journées étant très mauvaises, les trajets aller-retour entre la base et les objectifs sont effectués de nuit, au-dessus de la couche nuageuse, requerrant l'usage des masques à oxygène pour les équipages.
Pendant ce temps, les travaux se poursuivent et les bâtiments définitifs poussent comme des champignons, tels les salles de gymnastique et le complexe hospitalier.



Laon-Couvron.
Un gymnase,
état actuel
Collection M. Pierrot



Laon-Couvron
L'hôpital américain
Etat actuel
Collection M. Pierrot

La tour de contrôle provisoire de style Word War II est remplacée par la tour habituelle sur les bases OTAN, comportant, outre les services de vigie, les opérations et la sécurité incendie.



Laon-Couvron en 1954
Au premier plan,
l'ancienne tour de contrôle
provisoire et derrière la
nouvelle tour encore en travaux
© USAF via Mr J.P. Hoehn



Laon-Couvron
La tour de contrôle.
Etat actuel
Collection M. Pierrot

Trois marguerites offrent une capacité d'accueil importante grâce à leur ensemble de 51 pétales-parkings et 3 grands hangars, dont les toits constitués d'une suite d'arêtiers reliés entre eux par une noue plate, constituent une particularité qui fait de Couvron la seule base française à avoir été dotée de ce modèle de couverture sur ce type d'édifice.

Laon-Couvron.
30 avril 1953
Construction d'un
hangar de marguerite
Collection M. Delozanne





Laon-Couvron.
15 décembre 1953
Construction d'un
hangar de marguerite
Collection M. Delozanne

Bientôt arrivent des Etats-Unis 147 caravanes qui sont installées sur la base en remplacement des tentes. Regroupées, elles forment le "Trailer park".
En décembre 1953, une catastrophe est évitée de justesse: deux Thunderjet République F84G de la 3ème escadre de chasse de la base 112 Martin-la-Mêlée de Reims, se sont accrochés en vol au-dessus de la "Montagne Couronnée" qu'est la vieille ville de Laon, alors qu'ils effectuaient un vol d'entraînement. Aussitôt après s'être percutés, l'un des appareils a regagné sa base, tandis que l'autre, sérieusement endommagé, est venu se poser sur le ventre en urgence sur la base de Couvron. Une trentaine d'ouvriers d'une entreprise civile travaillaient à ce moment-là sur la piste. Par miracle, aucun d'eux ne fut blessé.
En 1954 est inaugurée la base aérienne de Laon-Couvron qui, presque entièrement terminée, est devenue une des plus belles et des plus importantes du nord de la France. La cérémonie est présidée par le Colonel William G. Kennedy, Base Commander. A cette occasion et pour la première fois, les couleurs américaines et françaises sont hissées côte à côte. Parmi les autorités invitées, on remarque MM. Duchatelet, Simphal, Nolle et Mazloum respectivement Maires de Couvron, Vivaise, Aulnois-sous-Laon et Crépy-en-Laonnois.
Prenant la parole, le Colonel Kennedy dit "*C'est avec une vive émotion que je constate votre présence avec nous en cette circonstance exceptionnelle. Ce qui la rend exceptionnelle, c'est non seulement l'envoi des couleurs de nos deux pays, mais, qu'en ce faisant, nous dédions ce morceau de terre française, ces appareils américains et en fait, nous mêmes, au maintien de la paix."*

…

Mais avouons-le, nous serons bien plus heureux lorsque nous n'aurons plus à nous tenir prêts avec nos machines de guerre et que viendra le jour où nous pourrons, la paix et la liberté étant assurées, descendre notre drapeau et repartir avec lui dans notre pays natal."
Et si nous nous mettons à l'œuvre d'un cœur vaillant, nous aurons le droit d'espérer que ce jour ne tardera point."

On ne peut pas ne pas mentionner le lotissement américain qui se construit à la sortie de Laon en direction de Couvron. Cité résidentielle située à l'angle des routes de La Fère et de Besny-Loisy, elle permet de loger 200 familles dans des locaux confortables, dotés des derniers perfectionnements domestiques, comparables à ceux existants aux Etats-Unis. Ces constructions sont l'œuvre d'entreprises françaises, grâce à des capitaux américains. Le village, placé sous la dépendance administrative de la municipalité laonnoise, doit contribuer à régler le problème de la crise du logement très aigue dans cette ville.
Dans son discours d'inauguration, Mr Levindrey, Maire de Laon, "*remercie les autorités américaines d'avoir donné à ce village conçu par elles et dans lequel vont vivre pendant quelques années des familles américaines, le nom tant vénéré, aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada, du Père Marquette"*. Il rappelle en outre *"que Laon n'oublie pas qu'elle a été libérée en 1944 par les forces américaines et que si, en 1918, nous avons déjà triomphé de l'Allemagne, c'est grâce à la participation de l'Amérique*." Puis il conclut par "*J'ai la conviction que l'union de véritables démocraties comme la vôtre, comme la nôtre, est seule capable de maintenir la paix dans le monde."*

Puis le Colonel Aring, après les sonneries d'usage exécutées par l'orchestre américain, découvre la stèle sur laquelle est apposée une plaque ainsi libellée: "**Marquette-sous-Laon**".

Après une courte allocution, Mgr Douillard, Evêque du diocèse, procède à la bénédiction de la cité et éparpille sur la place principale de la terre prélevée sur la tombe du Père Marquette. Puis les invités se retrouvent dans une des villas où est préparé un vin d'honneur.



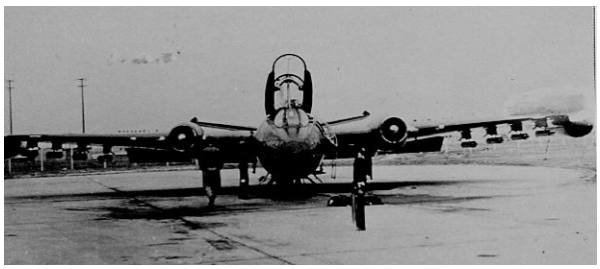
**La pierre inaugurale de la cité Marquette.
Ne devrait-on pas y fixer une plaque
comme à l'époque des américains?
Collection M. Pierrot**



**La cité Marquette à Laon de nos jours. Les pavillons ont été rachetés par des particuliers qui les ont modernisés et ont rajouté vérandas et garages ce qui a modifié considérablement la physionomie du lotissement.
Collection M. Pierrot**

Le 2 juin 1955, le Colonel Broadus B. Taylor, Wing Commander du 38th, en provenance des Etats-Unis, se pose à Couvron à la tête d'un groupe de cinq Glen Martin RB 57 Canberra (les Night Intruders); c'est un bi-réacteur, bi-place (pilote et navigateur-bombardier). Etudiés spécialement pour l'intrusion nocturne, ces avions sont entièrement peints en noir, exceptées leurs inscriptions qui sont de couleur rouge afin d'en garantir la discrétion. Il leur est attribué l'appellation de "Chevaliers noirs".

Glen Martin RB 57 Canberra
Propulsé par 2 turbo-réacteurs Curtis-Wright J65 W5. Poussée supérieure à 3 300 kg chacun
Equipage: 2 officiers placés l'un derrière l'autre et disposant de sièges éjectables et d'une cabine pressurisée.
Vitesse maxi: 960 km/h -Longueur: 20 m – Envergure 19,50 m – Hauteur : 4,50 m – Poids : 22 600 kg
Plafond de vol: 45 000 pieds (13 700 m) – Autonomie: 2 000 miles (3 200 km)
Dispose d'une soute à bombe munie d'un dispositif rotatif permettant des bombardements précis à basse altitude.
Le B 57 peut être utilisé comme vecteur nucléaire; sa vitesse et sa maniabilité sont comparables à celles des chasseurs à réaction de son époque.



**Un bombardier à réaction B57 de la 38th escadre est prêt à décoller pour la base de Landsbuhl en Allemagne où il prendra sa place dans l'exposition du collège de l'OTAN
Ce B57 possède un armement maximum pour montrer ses énormes possibilités de feu.
(Droits réservés)**

L'escadre reçoit le 1er octobre 1955 la dénomination de 38th Tactical Bombardment Wing et sa devise est "The Sun Setters " (Le soleil couchant). Les trois Squadrons deviennent :
- 71st BS (Code G) "Semper Primus"
- 405th BS (code A) "The Green Mousters"
- 822nd BS (Code M) "The Falconeers"

Avec ce nouveau matériel, le 38th accède aux missions de "Strike Nucléaire" (frappe nucléaire) déjà dévolues aux unités dotées de F 86 Sabre avec la particularité qu'offre le B 57 de possibilités d'interventions nocturnes tous temps, ce qui le place au rang des "vecteurs redoutables".

Le commandement a fixé la date butoir du 20 novembre 1955 pour que le 38th soit opérationnel dans sa nouvelle mission sur ses nouveaux appareils. 60 pilotes vont s'astreindre autour de Couvron à un entraînement intensif sur les Canberra afin d'être aptes à temps à assurer l'alerte nucléaire: vol de familiarisation, procédure de vol aux instruments, vol de nuit aux instruments, vol de croisière haute altitude avec procédures européennes, vol en formation et navigation en haute altitude.
Le 4 octobre 1955, le 38th perçoit le premier des six B 57 C prévus (le modèle bombardier nucléaire). La dotation sera atteinte en décembre et l'entraînement se poursuit avec les techniques de lancement d'une arme nucléaire. Mais ces six Canberra ont-ils réellement été armés "nucléaire" à Couvron en dehors de l'accord des autorités françaises? Officiellement non: un détachement du 38th Tac Bomb Wingt est créé le 25 février 1956 à Landstuhl en RFA, chargé d'assurer l'alerte en vue d'une riposte nucléaire, acte interdit aux américains en France. Mais… l'absence de contrôle des activités opérationnelles sur la base et parce que l'activité de ces avions était essentiellement nocturne, font que le doute est permis. La seule certitude est que la politique pratiquée dès 1958 par le Général de Gaulle a entraîné le départ des escadres "Strike" hors de France et que le 12th Air Force a décidé de désactiver le Tac Bomb Wing. Transféré en Allemagne, il est rebaptisé Tactical Missile Wing et met désormais en œuvre à partir de cette période des missiles nucléaires Matador et Mace.



B57 B Canberra.
© Martin Co Via J.P. Hoehn

C'est le 2 novembre 1955 qu'est édité le premier exemplaire d'un hebdomadaire intitulé **"Laon-Sentinel"** et qui paraît le vendredi. Organisme d'information de la base, il est d'abord élaboré sur les presses de l'imprimerie Bruneteaux; en 1960 il l'est sur celles de l'Aisne Nouvelle à Saint-Quentin. On doit au conseiller civil de la base l'initiative d'y insérer à partir du 3 janvier 1957 une colonne intitulée **"L'à-propos français**" à l'intention du personnel français.

Mais avant de poursuivre l'histoire de Laon Air base, il convient de rapporter ici un épisode étonnant du 38th: *"En 1956, cette escadre a constitué une patrouille acrobatique. L'entraînement et les démonstrations se pratiquaient bien entendu hors missions militaires, en particulier dans la zone de la ferme de But. Ce fut la seule patrouille qui ait existée sur bombardier bi-réacteur. Elle était composée de cinq appareils, quatre en formation et un en solo. Ses évolutions étaient toujours appréciées lors des journées des forces armées. Les équipages étaient choisis parmi les meilleurs des trois Bomb Squadrons Les figures présentées étaient aussi complexes qu'audacieuses avec des passages à grande vitesse:*
" Alignement sur la piste des B 57 B – Ready to go – Décollage en formation (Take off) – Montée vers le ciel (line asterne) – Vol en ligne de front en formation – En échelon refusé – Box très serré – En diamant – Formation as de carreau – Eclatement de la Bomb – Passage en solo."
Ainsi, la patrouille réalisait plusieurs passages, allant du "rase-mottes" à la "chandelle" et au "looping" vertigineux.
La patrouille fut, hélas, supprimée en juillet 1958 pour céder la place à une autre formation acrobatique volant sur mono-réacteur de chasse Skylazers F86 du TFM de Chaumont, qui elle-même fut dissoute en 1961." **(D'après Michel Gérard. L'Union du 5 décembre 1985)**

Les turbulences de la politique étrangère de la France en 1958 n'ont pas fait subir à la base de Laon-Couvron le sort cruel d'autres bases du territoire. Son importante infrastructure et la qualité de celle-ci (les constructions ont été accomplies pour 1957) lui vaut de continuer son service pour l'OTAN.



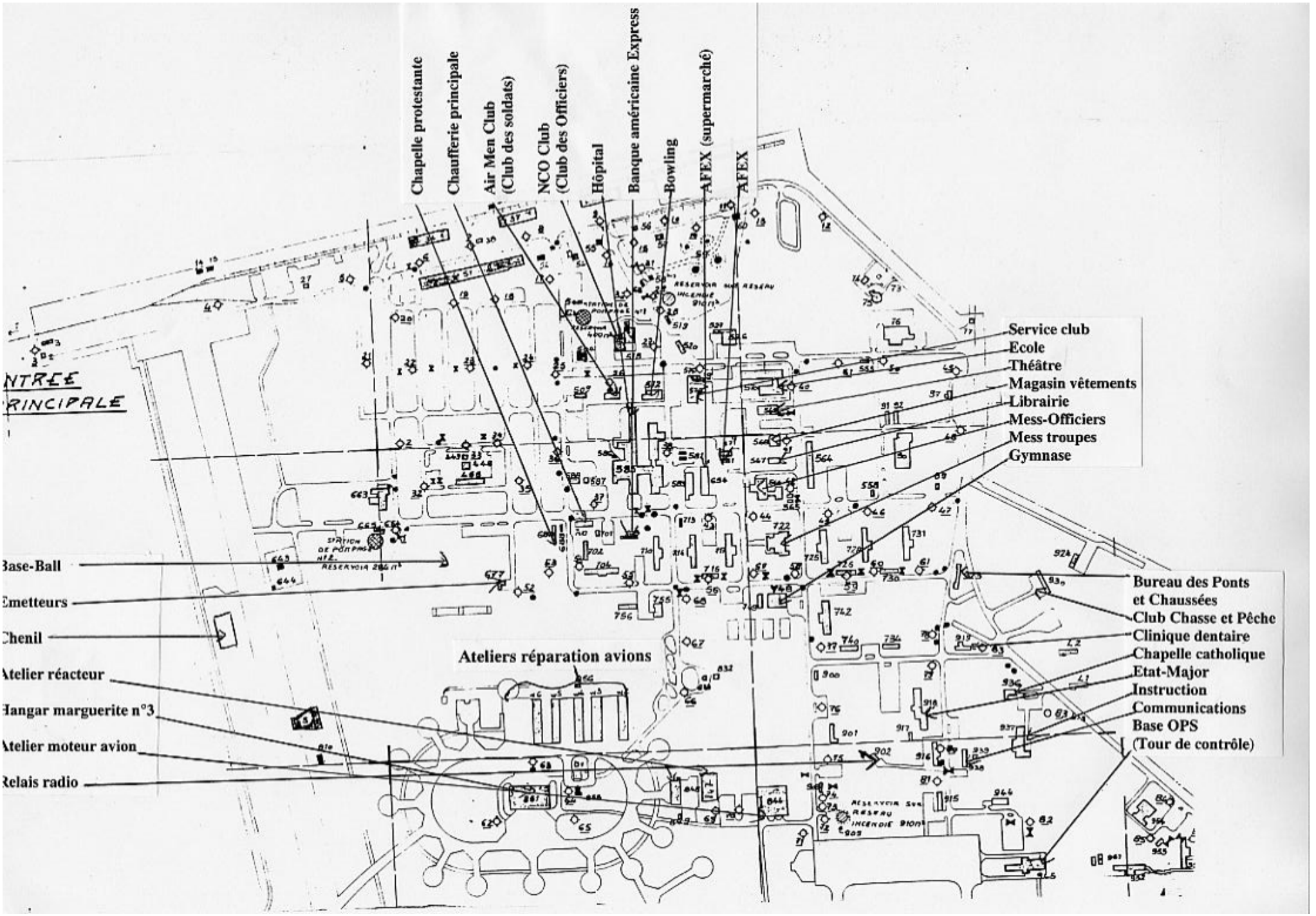
LAON AIR BASE
Superficie: 518 ha - Surface bâtie: 83 070 m²
Routes: 10 km de routes jusqu'à 3,50 m de large - 37 km de routes de 6 m de large
Pistes: Piste OTAN 14 ha - Piste allemande 8 ha 20
Voie ferrée: Embranchement particulier 4 voies
Réseau électrique: Livraison EDF 2 500 KVA en 15 Kvolts - 11 km de réseau HT enterré - 36 km de réseau BT enterré- Secours : un groupe électrogène de 250 KVA
Eau: 3 stations de pompage de 60 m3/heure (pompe immergée à 40 m de profondeur)
5 réservoirs d'eau pour un total de 2 832 m3
2 réservoirs incendie de 910 m3 chacun
Evacuation:Une station d'épuration
Chauffage:Une centrale principale au fuel lourd comprenant 4 chaudières, 20 millions de Kcal. Consommation 11,2m3/jour
Une centrale annexe au fuel lourd comprenant 2 chaudières. 5 millions de Kcal. Consommation 3m3/j
Carburant:Avions: 4 580 m3 - Auto: 2 x 20 m3 et 2 x 38 m3

Vue aérienne de la base de Laon-Couvron du temps de son occupation par l'USAFE
Collection M. Delozanne



Etat-Major de la base de Laon-Couvron.
Etat actuel.
Collection M. Pierrot

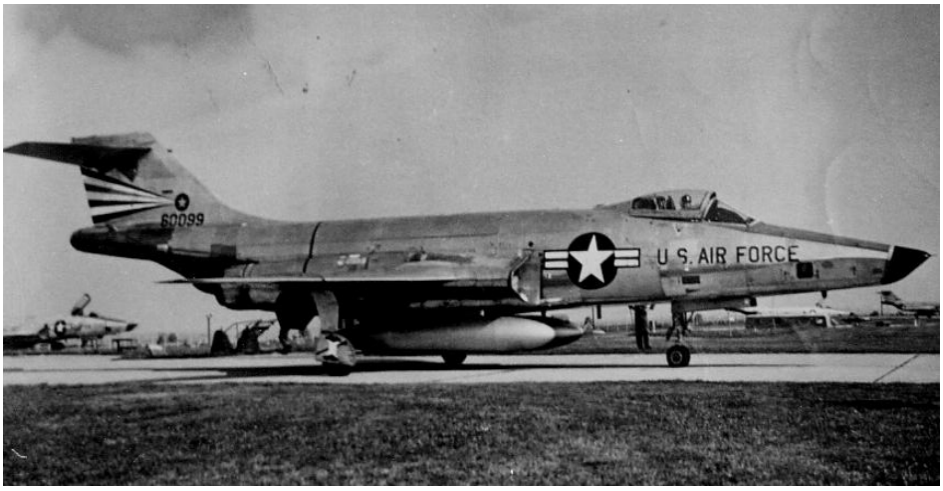
NATO-VILLE
Drôle de nom pour désigner la base. La raison de ce surnom est double: d'abord, il rappelle l'appartenance de la base au NATO (OTAN) et ensuite, parce que son aménagement provisoire, au tout début de son existence, fait de toiles et de planches, avait fait songer aux cités champignons de la ruée vers l'or. Mais la patience fut récompensée. A son achèvement, Nato-ville, c'est tout l'équipement technique pour permettre l'exécution de la mission aéronautique mais aussi tout ce qu'il faut pour vivre agréablement à Laon quand ont est américain: des clubs, une bibliothèque, un cinéma présentant les derniers films d'outre-Atlantique, des terrains de base-ball (avec l'équipe vedette de la base, The Laon Rangers), des terrains de football américain (permettant un championnat avec les autres bases US en France), un bowling de 12 pistes, des écoles (pour la rentrée scolaire de 1960, on compte 600 élèves et 27 professeurs), un grand théâtre, un hôpital (avec salle de radiographie, bloc opératoire, maternité, dispensaire), une nurserie, un jardin d'enfant, un service vétérinaire (les américains avaient beaucoup d'animaux de compagnie, certains, qui correspondaient à leur mascotte, étaient inattendus), une poste, un dépôt presse, des stations services, une banque.


Chapelle protestante
Chaufferie principale
Air Men Club (Club des soldats)
NCO Club (Club des Officiers)
Hôpital
Banque américaine Express
Bowling
AFEX (supermarché)
AFEX
Service club
Ecole
Théâtre
Magasin vêtements
Librairie
Mess-Officiers
Mess troupes
Gymnase
Base-Ball
Emetteurs
Chenil
Atelier réacteur
Hangar marguerite n°3
Atelier moteur avion
Relais radio
Ateliers réparation avions
Bureau des Ponts et Chaussées
Club Chasse et Pêche
Clinique dentaire
Chapelle catholique
Etat-Major
Instruction
Communications
Base OPS
(Tour de contrôle)

L'USAFE décide de regrouperà Laon-Couvron les forces de reconnaissance tactique en duo avec la base de Toul qui dépend de la 3rd Air Force établie en Grande-Bretagne. Le 18 juin 1958, le 66th Tactical Reconnaissance Wing rejoint Couvron avec ses deux Squadrons: le 302nd TRS et le 303rd TRS. Il est équipé des rapides et argentés Républic Thunderflash RF 84F armés de caméras capables de filmer à toutes altitudes, de jour comme de nuit. Ces appareils n'ont pas connu une grande activité à Couvron car en 1958, on refait la piste à neuf et on l'agrandit. Le 20 juin 1959,les deux escadrons de RF 84F sont dissous et leurs avions quittent Couvron pour l'Italie. En effet, le 10 mai 1959, le 17th TRS arrive sur notre base, venant de Caroline du Sud, avec Quinze Voodoo et, le 1er juin, le 18th TRS parti de la même base de Shaw, arrive lui aussi à Couvron avec quinze autres Voodoo. Couvron devient la plus importante base US en France. Ses Voodoo exécutent des missions de reconnaissance de la plus grande importance au profit des nations membres de l'OTAN.

Mc Donnel FG101 Voodoo

Propulsé par 2 turbo-réacteurs "Pratt et Wuitney J 57 P 13" - Poussée supérieure à 10 000 livres (6 750 kg) avec postcombustion.
Monoplace destiné à l'escorte des bombardiers et à l'attaque d'objectifs éloignés - Version reconnaissance RF101 C modifié pour emport de l'équipement photo.



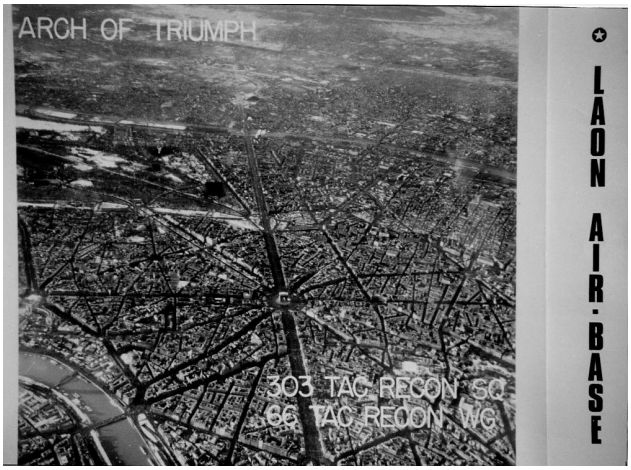
Un RF 101 C Voodoo à Couvron Collection M. Delozanne

Vitesse maximum: 1600 km/h (1 800 km/h en version lisse)
Altitude maximum: 16 000 m
Distance franchissable sans réservoirs supplémentaires: 3 040 km
Longueur: 20,55 m – Envergure: 10,09 m – Hauteur: 5,49 m – Poids en charge: 19 300 kg
Armement: 4 canons de 20m/m
Train d'atterrissage de type Tricycle
Parachute frein
Système de ravitaillement en vol.
Le RF101 est le premier avion de reconnaissance supersonique de l'histoire et le plus rapide du monde. Equipé pour la photo haute, moyenne et basse altitude.

Un voodoo sur parking
Collection M. Delozanne

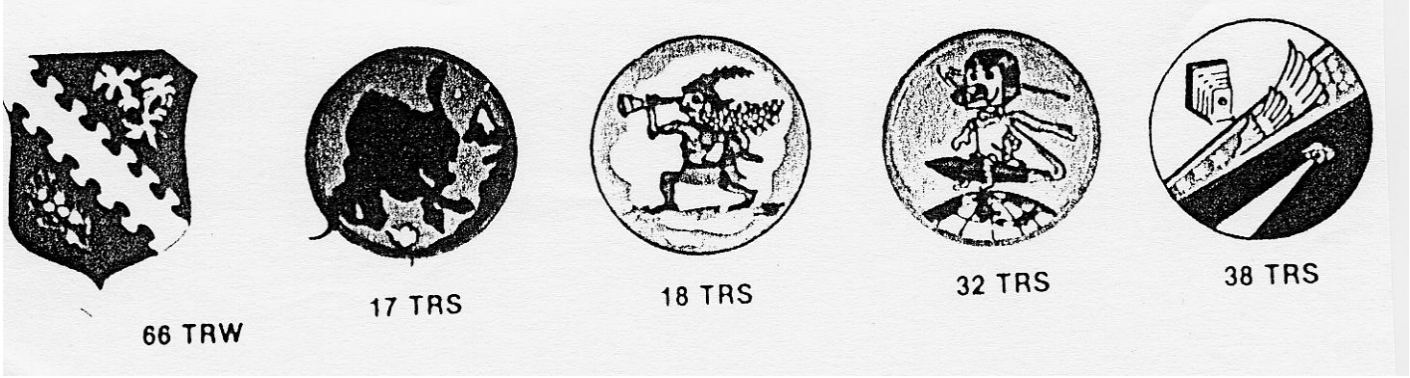






Deux photos réalisées au cours de missions d'entraînement:le Mont-St-Michel et l'Arc de Triomphe à Paris.
Collection M. Delozanne

Le 1er mars 1962, le 32nd TRS vient s'installer à Couvron en provenance de Toul, tandis que le 38th TRS quitte lui aussi Toul pour la base de Ramstein en Allemagne, mais cet escadron est placé sous le contrôle du 66th TRW de Couvron. Couvron est donc bien la plus importante escadre en Europe avec quatre escadrons dont trois résidents.



Le 1er octobre 1965, le 66th perd son 32nd TRS qui rejoint le 26th TRW récemment créé à Toul pour voler sur RF 4C. Ses Voodoo sont redistribués aux 17th, 18th et 38th TRS.

En dépit de toutes ces réorganisations, Laon restera dans les mémoires "la base des Voodoo". L'activité diurne et nocturne est des plus soutenues en cette période de guerre froide. Les missions sont secrètes, on ne les connaît pas encore aujourd'hui, mais ce que l'on peut dire, c'est que les Voodoo se rendent fréquemment de l'autre côté du rideau de fer, à grande vitesse et basse altitude, puis rentrent aussitôt en faisant escale en Turquie, au Pakistan, en Espagne ou en Grande-Bretagne avant de regagner Laon. Durant ces sorties, les Mig se contentent de guetter une erreur de navigation des pilotes de cette machine époustouflante, leur seule possibilité de les neutraliser. Ainsi plusieurs Voodoo ont été perdus à l'est sans que personne n'en parle (secret militaire oblige).



Quatre RF 1901 C volent en patrouille au-dessus de la couche nuageuse
© 33° ER via M. J.P. Hoehn



Retour d'une mission d'un Voodoo du 38th TRS.
Laon Air Base
Collection M. Delozanne

Mais à cette époque, on pouvait connaître des problèmes sans sortir de l'hexagone avec un Voodoo: ainsi ces deux Voodoo de Couvron qui ont survolé la zone interdite protégeant la centrale nucléaire de Pierrelate dans la Drôme. Le scandale est fameux, la presse française se déchaîne: "*les avions US nous espionnent chez nous*" et pire "*US go home*!". Y avait-il de bonnes raisons de s'indigner? Les britanniques ont depuis relaté l'incident en ces termes: "*Les RF 101 C ont été pris en chasse par deux Vautours. Les Voodoo ont aussitôt allumé la "post-combustion" et laissé sur place les intercepteurs français. Ils auraient fait route sur la Grande-Bretagne pour exploitation des film réalisés*". Il est probable que cette relation des faits ne soit qu'une mauvaise affabulation.

Au début de l'année 1960, un certain nombre de Voodoo de Couvron sont équipés du dispositif d'emport d'une charge nucléaire sous leur fuselage. Les pilotes, astreints désormais à une double mission (Strike et Reco), doivent se soumettre à un entraînement spécifique. L'activité aérienne de Couvron s'en trouve considérablement accrue. Pour éviter la confrontation avec le Gouvernement français, c'est le 38th TRS de Ramstein qui est chargé de l'exécution de la mission de riposte nucléaire massive. Les équipages de Laon se déplacent sur cette base d'Allemagne pour prendre part à leur tour d'alerte. Bientôt, ce dispositif est jugé incompatible et est abandonné; Laon ne participera plus désormais qu'aux missions de reconnaissance. D'ailleurs les Américains ont besoin de spécialistes hautement compétents dans le domaine de la reconnaissance pour opérer au Vietnam.
1966 annonce le chant du cygne de la présence américaine en France.

Le 10 juin 1960, l'USAFE créé à Laon-Couvron le 7379th Tactical Group chargé des formalités de fermeture de la base, lente agonie organisée dans l'ordre suivant:
1 – Licenciement du personnel civil par vague.
2 - Départ des familles, principalement vers l'Angleterre. La cité Marquette est déserte.
3 - Départ progressif des militaires avec avions et matériels.

Les Voodoo s'envolent de Couvron vers la base d'Upper Heyford en Angleterre où ils poursuivent quelque temps leurs missions. Puis, revêtus du camouflage approprié, une grande partie d'entre eux partent en Extrême-Orient où ils seront décimés. S'agissant des infrastructures, les bâtiments appartenant en propre aux Armées américaines sont démontés ou rasés. Seules doivent subsister les installations spécifiques OTAN. Tout ce qui doit disparaître est déménagé ou détruit et il n'est pas exclu qu'il y ait eu des actes de gaspillage ou de pillage.

Au cours de cette année 1966, les personnels civils de la base, à l'instigation de Mr Leblanque, Président du "Comité de défense de Couvron", manifestent à Laon: rassemblement à la gare – défilé dans les rues de la ville. Puis les organisateurs du mouvement tiennent un meeting pour exposer leurs revendications. Mr Sabatier, Maire de Laon, prend la parole, pour rappeler que selon lui *"L'Etat accorde dans les circonstances présentes, qui font suite au départ des américains, des faveurs jamais octroyées à ce jour à quiconque".*

Mr Pelletier, Sénateur et Président du Conseil Général de l'Aisne, assure aux travailleurs "*Le soutien moral et politique" du Conseil Général",* tout en reprochant au Gouvernement "*de n'avoir pas mesuré à temps les conséquences économiques et sociales de sa décision de demander le départ des forces alliées du sol français*" et il ajoute "*les mesures gouvernementales ne sont certes pas négligeables, mais elles sont insuffisantes".*

Lors du Conseil Municipal suivant cette manifestation, Mr Sabatier expose : "*les espérances Laonnoises*"relatives à l'implantation d'usines nouvelles grâce à l'incitation du Gouvernement; il s'agit de:
- La société Billette : 50 à 100 personnes
- La société Maggi: 500 à 800 personnes
- La société Péréna: emploierait beaucoup de femmes
- La maison Weil : 200 femmes

Entre le 20 et le 31 mars 1967, les autorités françaises reprennent possession de la base. Le 1er avril 1967, le 7379th TG est désactivé. Le drapeau américain est replié. Le Colonel Hollis, qui préside la cérémonie, déclare:
"*Pour la dernière fois depuis près de 15 ans, les drapeaux de nos deux pays ont quitté ensemble les mâts où ils flottaient côte à côte. Demain, seul le pavillon français reprendra sa place, marquant la fin d'une période de coopération. Néanmoins, un petit contingent de l'US Air Force restera sur place jusqu'à la date effective de remise aux autorités compétentes. Quelques uns de mes Officiers, de mes hommes et moi-même resteront encore quelques jours dans la région avant de gagner nos affectations respectives.*
Ainsi que je l'ai déjà dit, ce n'est pas de gaieté de cœur que nous quittons tout ce qui nous attirait en ces lieux, mais c'est sans aucune amertume que nous vous disons au revoir, aussi bien à vous, nos amis de toujours et présents aujourd'hui, qu'à tous ceux , connus ou inconnus qui nous aimaient…"
Durant les années de notre séjour, nous avons toujours tenté de faire l'impossible pour créer et entretenir des liens d'amitié avec vous. Nous pensons avoir réussi à créer ce climat et je tiens une dernière fois à souligner combien nous avons apprécié l'aide et l'appui des autorités tant civiles que militaires, ainsi que les nombreuses preuves d'amitié que nous avons reçues de tous.
Je ne cacherai pas que je suis très ému et que la pensée de me séparer de tout ce qui m'attachait ici est pénible; il y a quelques jours, un de nos vieux employés, quinze ans de services, est venu me dire au revoir dans mon bureau; la peine de cet homme de cinquante ans était touchante et je ressens la même en ce moment. Merci encore et à bientôt."

Pour finir cette période si riche de contacts et d'évènements, il convient de mentionner encore ce qui suit:

Quels ont été les chefs sur la base USAFE? A la tête, ont trouve deux personnages:

Le "Base commander" **Commandant de la Base**	**Le "Group Commander"** **Commandant l'escadre**
1952/54: Colonel William C. Kennedy 1954/57: Colonel Wilburg W. Aring 1957/58: Colonel Richard E. Tiede 1958/59: Colonel Ball 1960/63: Colonel Woltz 1963/64: Colonel Charles Hill 1964/66: Colonel Hubert Massengle 1967: Colonel Raymond H. Hollis Pour la qualité des liens tissés avec la France Durant leur commandement, le Colonel Kennedy a été fait Officier de la Légion d'Honneur en juillet 1954 et le Colonel Aring, Chevalier en juin 1957.	**38th** 1954: Colonel Broadus B. Taylor 1956: Colonel James D. Jones 1957/58: Colonel John E. Ewbank **66th** 1958/59: Colonel Robert Gidéon 1959/62: Colonel Kyle Riddle 1962/64: Colonel Bernard Muldoon 1964/65: Colonel Nathan J. Adams 1965/67: Colonel Franck G. Malone

Parlons de la convivialité

La base de Couvron était surnommée "NATO-VILLE". L'US Air Force, en signe d'amitié pour l'accueillant avait baptisé les grandes avenues de la base du nom des villes du département.

Les journées de "L'Army Force Day" (Journées des forces armées) consistaient à organiser des portes ouvertes. Les visiteurs accouraient par milliers (on a compté jusque 60 000 visiteurs) pour approcher de nombreux types d'avions américains et on "dégustait" des hot-dog, des glaces et des bières en boîte.



Portes ouvertes à Couvron en 1959.
La foule se presse devant ce EC 12 venu d'Islande
© OTAN via J.P. Hoehn.



Portes ouvertes à Couvron en 1959.
C'est devant les hangars que l'on peut voir les attractions.
© OTAN via J.P. Hoehn



Portes ouvertes à Couvron en 1961.
Présentation d'un F100 D Supersabre
Collection C. Goret.

Autre domaine: le personnel français

"Une offre d'emploi conséquente est offerte aux français par les américains. Elle concerne la blanchisserie, les commerces américains, les mess (Officiers et Sous-Officiers), l'entretien des machines et des locaux, l'entretien des"trailers" (logements des militaires américains) et à la cantine française réservée aux ouvriers civils; celle-ci est tenue par Mr et Mme Bizé. Du personnel français œuvre également aux services administratifs français, chargés de la gestion des civils de la base" **(Tour de Ville n°21 décembre 1992. Souvenirs de Mme ROGER)** En effet la majorité du personnel civil dépend de l'intendance militaire française qui a ses bureaux sur la base. Les ouvriers des entreprises sont, eux, placés sous contrat avec l'Armée américaine pour la durée des travaux. Quelques français, enfin, sont directement recrutés par les américains (en particulier les barmen). Pour finir, il faut citer les représentants de l'Etat, des gendarmes, un détachement de l'Armée de l'Air française et des Ponts et Chaussées.

Les états statistiques pour les emplois relevant de l'intendance se montent à un total de 2 014 individus ayant servi sur la période de 1952 à 1967. Le chiffre semble faible. Il indique que les postulants, une fois l'embauche acquise, ont soin de conserver celle-ci le plus longtemps possible pour les raisons suivantes:

- Il est très difficile d'obtenir un emploi sur la base
- Le travail est jugé "agréable"
- Les rémunérations sont attirantes
- De menus avantages sont octroyés
- Les meilleurs sont récompensés.

Ces récompenses peuvent être matérialisées par l'attribution d'un diplôme, le versement d'une somme d'argent ou des fleurs. Elles sont le fruit de la reconnaissance pour un succès aux cours d'anglais, de dactylographie ou d'administration, pour une suggestion

intéressante qui est acceptée, pour diverses fins de stages, pour des périodes sans accident pour les conducteurs. Le personnel est décoré pour cinq ans et dix ans de services.

Tout employé est évalué chaque année sur les critères suivants: qualité du travail, rendement, connaissances, initiative, jugement, progrès réalisés, ponctualité, capacité d'adaptation, sens de l'économie, aspect-présentation.

Ainsi pour l'année 1966, le personnel civil employé à Laon-Couvron s'établit comme suit:

- Intendance française:	522
- Entreprises d'entretien:	80
- Employés par les américains:	75
Total:	677

Le village de Couvron fournit à lui seul 80 de ses habitants: les autres bénéficiaires viennent des cantons de Laon, Anizy-le-Château, Crécy-sur-Serre, Chauny et La Fère.
Les entreprises soumissionnées sont:
- Sté Rapt et Brice (qui s'installe à Laon): maçonnerie
- Sté Trapil: Pipeline de Cambrai à Châlons avec liaison à Couvron
- Sté Tunzini (Paris) : Chauffage
- Sté Demarque (Epinal): Peinture
- Sté Carrier (Suresnes): Ventilations, air
- Sté Magnard (Versailles): Terrassements
- Sté Soréna (Bordeaux)

auxquelles il faut ajouter des entreprises étrangères belges, hollandaises, espagnoles, italiennes, portugaises. Ces sociétés envoient à Laon leurs cadres et embauchent temporairement du personnel local.

Le devenir des français à la fermeture de la base a été le suivant:
- Entre le moment où la fermeture est apparue inéluctable et la fermeture effective, peu d'employés ont démissionné eu égard au statut dont ils relevaient (une prime de licenciement).
- 30 à 40 personnes suivent les américains et partent en Allemagne. Ils débaucheront et reviendront au pays rapidement, trouvant outre-Rhin une fiscalité écrasante leur enlevant tout intérêt à cet expatriation.
- 130 personnes (hommes et femmes) peuvent bénéficier d'une formation professionnelle pour leur permettre de trouver un autre métier. 5 d'entres elles seulement profiteront de cette opportunité.
- 24 ex-employés de la base remplissent les conditions et partent en pré-retraite. 64 bénéficient d'une allocation calculée sur la base de 80% de leur ancien salaire pendant au maximum 20 mois qui leur permet d'atteindre l'âge de la pré-retraite.

Pour tous les autres, on imagine les difficultés rencontrées pour retrouver une place dans une région ne disposant que peu d'emplois à pourvoir. **(L'étude statistique sur le reclassement du personnel civil a été réalisée par Mr Marcel Vivès, Maire de Couvron)**

Un aspect très particulier de la vie de la base, concerne la communauté catholique et que nous avait rappelé Monsieur l'Abbé Goyenvalle, ancien curé de Crépy et Couvron **(Tour de Ville n°20 de juillet 1991):**
"J'ai été aussi aumônier militaire américain adjoint de 1958 à 1967. Ma désignation à cette fonction mérite d'être racontée: j'ai reçu une lettre rédigée en français émanant du cardinal Spellman qui était évêque des Armées Américaines. Il me demandait de devenir l'aumônier adjoint de la base. Nous ne nous connaissions pas et ne nous sommes jamais rencontrés. Mon service consistait à assurer une messe par semaine à la chapelle du camp et à remplacer l'aumônier américain lors de ses permissions. Lorsque l'on avait besoin de mon ministère, les américains venaient me chercher à Crépy et lorsque j'ai pu avoir ma propre voiture, ils ont financé l'installation d'un téléphone à la cure.
Dès ma nomination à cette fonction, il m'a été octroyé une carte d'accès au camp. Ma rétribution était fixée à dix dollars par mois, une cartouche de cigarettes américaines, et les catholiques de la base m'invitaient une fois par mois à un repas qu'ils organisaient entre eux. Les familles apportaient les légumes et le dessert, l'aumônier américain la viande, et ainsi il était réalisé un repas simple et chaleureux au cours duquel les règles hiérarchiques n'étaient pas de mise.



La population militaire de base se composait de la sorte: deux tiers de l'effectif étaient de confession protestante et le dernier tiers était catholique. La chapelle catholique se nommait "Notre Dame des Ailes" et a connu bien des vicissitudes en 1967 au moment du départ de l'USAFE, alors qu'il ne restait plus que 200 américains chargés d'achever l'évacuation. Certains d'entre eux avaient projeté de détruire l'autel et les bancs de la chapelle catholique et d'emporter les ornements et le calice. Avec l'aide d'un sergent protestant, je me suis opposé à ces actes et avons pris les mesures nécessaires pour que la chapelle et ce qu'elle contenait échappent à la destruction. Pour cette action, le premier aumônier militaire français qui a été affecté sur le camp avec la XIVème brigade mécanisée a rebaptisé le sanctuaire "Chapelle Saint-Maurice".

Laon-Couvron. La chapelle catholique. Etat actuel
Collection. M. Pierrot

La base possédait bien sûr une chapelle protestante. En 1960, le chapelain était le major Byrd, superviseur des programmes religieux protestants. Il avait reçu le diplôme de "Theology" à l'université de Columbia en 1947.

Et pour finir.. les raton-laveurs: mythe ou réalité?
La raton-laveur est un mammifère carnassier de la famille des procyonidés, originaire d'Amérique du Nord et dont les membres antérieures sont terminés par des mains. Il se nourrit de proies capturées en bordure des cours d'eau et qu'il lave avant de les manger. Présent dans la région (forêt de Saint-Gobain, rives de l'Ardon), on peut penser que son introduction s'est faite part l'intermédiaire des militaires américains de la base de Couvron, car on sait que le raton-laveur est l'animal fétiche de ceux-ci. Hélas aucune confirmation scientifique n'a été obtenue à ce sujet et ce qui précède doit être considéré comme une éventualité.

VI – ET DEPUIS 1967, EN GUISE DE CONCLUSION

Pour se souvenir, Monsieur Roger Joachim qui était Maire de Crépy, a fait ériger sur le mont Sérival, colline proche de sa Commune, ancien signal du télégraphe de Chappe et d'où l'on a une vue magnifique sur la base, un monument en l'hommage du Président John Kennedy et de son frère Robert, tous deux assassinés. Le choix de cet endroit allait de soi car les familles américaines fréquentaient de façon régulière cet endroit pour y pique-niquer les fins de semaine. L'inauguration a eu lieu le 29 septembre 1968.
Suite à des actes de vandalisme inqualifiables, aujourd'hui il ne reste rien de ce mémorial; seul l'endroit a conservé le nom donné à cette époque, celui de **Mont-Kennedy.**

Une association est créée le 6 octobre 1985 à la salle des fêtes de Crépy. Son but consiste à regrouper les personnels ayant servi sur la base à l'époque de l'USAFE. Elle prend pour dénomination "Amicale des anciens personnels de la base américaine de Laon-Couvron". Le premier Président est Mr Jacques Douçot. Cette association propose deux manifestations annuelles: en juin, journée du Souvenir, et en novembre, repas annuel du Thanks Giving Day.
Aujourd'hui le Président ayant disparu, la destinée de l'association est dans les mains du Président Daniel Buret, assisté des Vice-Présidents Marcel Jaussens, Michel Delozanne et François Ortéga. Elle est le gage des liens indéfectibles qui se sont noués entre ceux qui ont vécu cette période extraordinaire.

Quel avenir pour la base?

Ce n'est pas une base que les autorités françaises prennent à leur charge en 1967, mais seize, de différentes importance. L'armée de l'Air française n'a pas la capacité d'utiliser ce patrimoine au service de sa propre mission. Le destin de .Laon-Couvron sera donc lié à celui de l'Armée de Terre qui rebaptise la base "Camp Mangin" en l'honneur de celui qui, à la tête de la 10ème Armée, a libéré Laon en 1918.
A la suite d'une visite de Mr Michel Debré, alors Ministre de la Défense, c'est le terme de "Quartier Mangin" qui deviendra finalement la terminologie définitive.
L'Armée de Terre est elle-même et depuis 1969, en constante réorganisation, restructuration, modernisation, et maintenant professionnalisation. Ceci explique les mouvements continuels de régiments arrivant, repartant ou disparaissant de ce site. Nous ne ferons pas ici l'historique de toutes ces unités, elles s'inscrivent dans l'histoire très récente qui pourra être écrite dans quelques décennies si un covéronnais entreprend de compléter et d'approfondir le présent travail.

Ces formations sont:

Juillet 1967

Arrivée du détachement de **711ème compagnie mixte des essences (711ème CME)** afin de gérer et entretenir les installations de stockage des carburants ainsi que le pipeline OTAN.

Occupation de la marguerite n°1 et gardiennage du camp par une batterie du 402ème RAA (le Quartier Foch à Laon étant en travaux d'aménagement, il ne peut accueillir la totalité des batteries d'artillerie de ce régiment avant 1968).

Novembre 1967

Installation de l'Etat-Major de la **XIVème Brigade mécanisée** (14ème BM) accompagnée de la 414ème Compagnie de Quartier Général (414ème CQG), de 5/58ème Compagnie Légère de Transmission (5/58ème CLT) et de la **section des travaux du Génie**.

Avril 1968

Arrivée du 4/58èmeEscadron de Transport (4/58ème ET) et de la Compagnie d'Eclairage de la Brigade (CEB 14).

Mai 1968

Arrivée de la 64/58ème Compagnie Légère de Réparation du Matériel (64/58ème CLRM).

Juin 1968

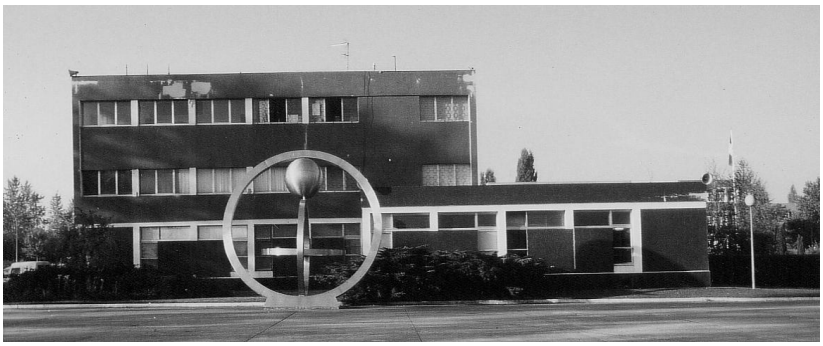
Arrivée du **6ème Régiment de Cuirassiers** (6ème RC).

Le **414ème Bataillon de Commandement et de Services** est constitué par le regroupement de la 414ème CQG, de la 5/58ème CLT, du 4/58ème et de la CEB14.

1976

Le Quartier Foch à Laon étant devenu disponible du fait du départ du 402ème RA, le 414ème BCS s'installe à Semilly, exceptée sa compagnie légère de réparation des Matériels qui reste à Couvron où elle dispose d'équipements spécifiques à l'entretien des AMX 30.

Le **4ème Régiment d'Artillerie** (4ème RA) recréé (un des plus vieux régiment d'Artillerie) s'implante à Couvron dans un casernement entièrement neuf et très moderne. Ce Régiment met en œuvre les missiles nucléaires tactiques "Pluton" de l'Armée de Terre.



Quartier Mangin à Couvron.
PC du 4ème RA devenu aujourd'hui le PC du 1er RAMA
Collection M. Pierrot



Quartier Mangin à Couvron.
Le casernement type bloc 100 hommes.
Collection M. Pierrot

1979

La réorganisation des Armées entraîne la dissolution de toutes les Brigades. La XIVème Brigade disparaît alors que son 6ème RC prend à son compte une nouvelle mission qui le fait émigrer à Olivet près d'Orléans. Les locaux qu'il occupait (essentiellement américains) sont repris aussitôt par le **517ème Régiment du Train** (517ème RT) qui s'installe à Couvron. Il est le régiment transport du 3ème Corps d'Armée.

La CLRM est transformée et devient le 8ème Groupe de Réparation de la Division d'Infanterie (8ème GRDI).

1984

Le 517ème RT est désigné pour aller tenir garnison à Vernon dans l'Eure. Ses casernements, devenus vacants, sont occupés par le 2ème Régiment de Dragons (2ème RD) qui arrive à Couvron. Certains bâtiments américains devenus vétustes sont détruits et on reconstruit à leur place un casernement neuf mis peu à peu à la disposition de ce régiment de l'Arme Blindée-Cavalerie aux magnifiques traditions.



Quartier Mangin.
Casernement neuf du 2ème RD
Collection M. Pierrot

1985

Le 8ème GRDI est dissous suite à la dissolution de la 8ème DI d'Amiens et est transformé pour devenir la **1ère Compagnie du 3ème Régiment de Matériel.**

1989

Un dépôt géographique est créé dans une partie d'un dock américain. Il est chargé de gérer les cartes d'Etat-Major du 3ème Corps d'Armée de Lille.

1993

L'Armée de Terre disposant désormais d'un nouveau système d'alarme nucléaire ultramoderne (système Hadès), les régiments Pluton sont, ou transformés, ou dissous. C'est le pire qui arrive à ce beau régiment qu'est le 4ème RA, son étendard est replié. Son casernement est aussitôt repris par le **1er Régiment d'Artillerie de Marine** (1er RAMA) qui vient de Montlhéry. Equipé de canons automoteurs de 155 m/m AUF1 sur AMX30, il est le régiment d'Artillerie de la glorieuse 2ème Divion Blindée (celle de Leclerc).

1997

Nouvel évènement empreint de tristesse, le glorieux 2ème RD est à son tour dissous et remplacé par le **2ème Bataillon du 1er Régiment de Matérie**l qui absorbe le 1ère Compagnie du 3ème Régiment du Matériel.

1992

l'Etat-Major du 1er Régiment du Matériel (1er RMAT) venant de Sarrebourg rejoint son 2ème Bataillon à Couvron.



Quartier Mangin à Couvron - L'entrée Principale
Collection 1er RAMA

Quartier Mangin à Couvron
L'ancienne piste allemande
Collection 1er RAMA





Quartier Mangin à Couvron
Les casernements neufs
Collection 1er RAMA

Quartier Mangin à Couvron
La piste OTAN et le taxi-way
Collection 1er RAMA



REMERCIEMENTS

Ce travail doit sa parution à un ensemble de personnes qui ont permis sa réalisation.

Mes premiers remerciements vont au service historique de l'Armée de l'Air à Vincennes qui m'a accueilli et confié ses archives, ainsi qu'aux archives de la RAF, Ministry of Defense à Londres, sans oublier mon camarade, le Commandant Ricard qui a traduit cette dernière documentation.

Je tiens à remercier particulièrement Monsieur Dr.-Ing. Nierdermeyer de Dietzenbach en Allemagne pour son aide sur la période 1917-1918 ainsi que Monsieur Michel Schmitt de Strasbourg pour ses traductions de l'allemand gothique.

Pour sa participation primordiale concernant la période OTAN, j'adresse à Monsieur Jean Pierre Hoehn de Strasbourg toute ma gratitude et forme mes vœux de succès pour son projet de livre dans lequel Laon-Couvron devrait tenir une grande place.

Merci à Monsieur Jean Hallade, l'historien de renom de l'Aisne, ainsi qu'à Monsieur Jocelyn Leclerc, Président de l'Association Antiq'Air Flandres-Artois pour leur aide précieuse.

Merci à l'association des anciens de la Base de Couvron et à son Vice-Président, le Chef d'Escadron Delozanne.

Merci encore à Monsieur Simphal, Maire de Vivaise, aussi concerné que nous par la base, pour sa participation, ainsi qu'à Monsieur le Lieutenant-Colonel Peronneau et le Capitaine Declercq du 1er RAMA.

Merci enfin à ceux qui m'ont donné accès à leur collection de photographies: Monsieur le Conservateur du Musée de l'Air et de l'Espace, Monsieur le Chef du SHAT, Madame Mastriau-Vindre et Monsieur Claude Goret. Grâce à eux, le texte a pu être agrémenté d'une iconographie attrayante.



Contrôle d'un véhicule par un gendarme français à l'entrée de la base américaine.

Article réalisé par Monsieur Pierrot Michel