

La base aérienne de Hanoi Bach- Maï

La base aérienne de Hanoi Bach-Maï fut le support aérien principal de la bataille de **Diên Biên Phu** (21 novembre 1953 – 7 mai 1954).

Le Lieutenant-Colonel **André Duranthon** commande la base aérienne tactique 190 de **Hanoi – Bach Maï** de juin 1952 à juillet 1954.

La mission de la base est de ravitailler les points d'appui du Delta de la haute région et des calcaires ainsi que l'appui feux avec ses chasseurs lorsqu'ils sont attaqués. La bataille de **Diên Biên Phu** va terriblement alourdir les charges de **Bach-Maï** car elle sera le support aérien essentiel et principal du camp retranché. Elle deviendra alors la plus grosse base opérationnelle de **l'Indochine** et sera composée de :

- 200 officiers
- 1500 sous-officiers et hommes du rang
- 200 hommes d'une compagnie parachutistes chargés d'élaborer les colis ainsi que de leur largage à bord des appareils.
- 300 Marocains du bataillon de défense de la base
- 1500 à 1700 prisonniers et internés militaires (PIM)

Soit au total environ 4000 hommes.

100 à 150 avions y seront stationnés en permanence :

- 3 groupes de transport aérien sur (1) *Dakota*, **Franche-Comté, Anjou, Béarn** (20 à 40 appareils).
- 2 groupes de chasse sur (2) *Bearcat*, **1/8 – 1/21** (25 à 35 appareils).
- 1 flottille de l'aéronavale sur (3) *Corsair* (10 à 15 appareils).
- 1 détachement de bombardiers (4) *B 26* (3 appareils).
- 1 groupe de reconnaissance sur *Bearcat*, **EROM 80**, (12 à 15 appareils).
- 1 groupe d'observation sur (5) *Morane 500*, (15 appareils).
- 1 groupe de liaison sur divers avions, **ELA 23** (20 appareils).

Après l'attaque des bases aériennes par le **Viêt-minh**, le général **NAVARRÉ** fera stationner à **Bach-Maï** la plupart des appareils venus en renfort dans le nord, ce qui portera leur nombre sur la base entre le 07 mars et le 08 mai aux environs de 170 avions.

Au plus fort de la bataille, l'intensité aérienne de nuit et de jour dépassait celle de l'aéroport d'**ORLY** (dixit **Général LECHERES**)

Le personnel navigant fera face avec un courage exemplaire aux missions qui, sans discontinuer, ne cessaient de croître chaque jour. Quant au personnel au sol, la mise en œuvre des appareils l'accablait et il frisait l'épuisement, aucun renfort ne pouvait être donné, aussi une seule solution : les **PIM**. Mais quel risque ? Employer des prisonniers pour lutter contre leurs frères ! Difficile à envisager. Pourtant, dans la conjoncture, c'était la seule solution. Les prisonniers avaient construit la piscine de la base dans un temps record et sans incident, ce qui plaidait un peu en leur faveur, mais un peu seulement.

Le Commandant du camp et le responsable des prisonniers, un instituteur (assez francophile) consultés demandèrent 24 heures de réflexion ; ils répondirent affirmativement en se portant garants de la loyauté des **PIM** à condition de ne pas les employer à l'armement des appareils, un euphémisme, car tous les éléments concourant à leur mise en œuvre aboutissaient in-fine à leur armement.

Le Haut Commandement en particulier, le **Général COGNY**, commandant les troupes du **Tonkin** et celles de **Diên Biên Phu** déconseillèrent, sans toutefois interdire, l'emploi de ce type de personnel trop risqué et contraire aux lois de la guerre. Le Général prévint personnellement **DURANTHON** que, s'il passait outre, il ne serait pas couvert et en cas d'incident, considéré comme seul responsable. **DURANTHON**, la rage au cœur passa outre ; « sans l'aide des **PIM**, nous ne pouvions plus assurer nos missions » disait-il !

Ces derniers, bien encadrés par les sous-officiers se conduisirent parfaitement sans jamais d'incidents ou d'évasions, et tout se déroulera toujours bien, mais non sans appréhension, et c'est peu dire.

Les **Viêts** savaient fort bien que, sans les avions, le camp retranché ne pouvait tenir ; aussi attaquèrent-ils toutes les bases aériennes pour y détruire au sol les appareils, ce fut pour eux un immense succès ; ils en détruisirent un très grand nombre, notamment à **Cat-bi** et à **Gia-Lam**, la base sœur de **Bach-Maï** à une quinzaine de kilomètres.

Seule **Bach-Maï** ne fut pas inquiétée ; en effet, sa défense bien étudiée et bien réalisée par l'Infrastructure de la base aidée du Génie Militaire de la place d'**Hanoi** fut à la hauteur et permit à son personnel **Marocain** bien encadré et motivé par son Commandant, un Officier supérieur de l'Infanterie de Marine de dissuader n'importe quel assaillant. Quel soulagement et quelle fierté devant un tel résultat qui se passe de commentaires.

Le **Général de LANGLADE**, adjoint Défense du Commandant en chef, inspecte en urgence les bases aériennes et demande par note circulaire à leurs commandants de s'inspirer de ce qui a été fait à **Bach-Maï**.

Le **Général NAVARRE**, Commandant en chef, vint, avec sa courtoisie habituelle, féliciter dans son bureau **André DURANTHON**.

Le camp retranché de **Diên Biên Phu** a cessé le combat le **07 mai 1954**. La déception est immense, tant d'efforts, de dévouement et de sacrifices ont été inutiles ; une aide aérienne américaine, un moment envisagée eut sûrement changé le cours des événements. Il est maintenant trop tard, la France a perdu une bataille mal engagée, quelques-uns des équipages ont disparu, peu de pertes (c'est toujours trop), aucune au sol.

La base aérienne de **Bach-Maï** sort doublement grandie de ces terribles épreuves qu'elle a toutes surmontées et sans jamais que le **Viêt-minh** ait même tenté de l'attaquer.

Le personnel navigant et non navigant a bien mérité de l'Armée de l'Air qui l'a d'ailleurs récompensé comme il est d'usage dans l'Armée en la personne de son « chef » qui recevra pour services exceptionnels **La Cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur**.

Le **Lieutenant-Colonel DURANTHON** dédiera cette haute distinction avec beaucoup d'humilité, d'émotion, de reconnaissance et d'affection aux 4000 hommes de la base qu'il a eu l'honneur de commander dans des temps particulièrement difficiles et qui en sont, eux, les vrais récipiendaires.

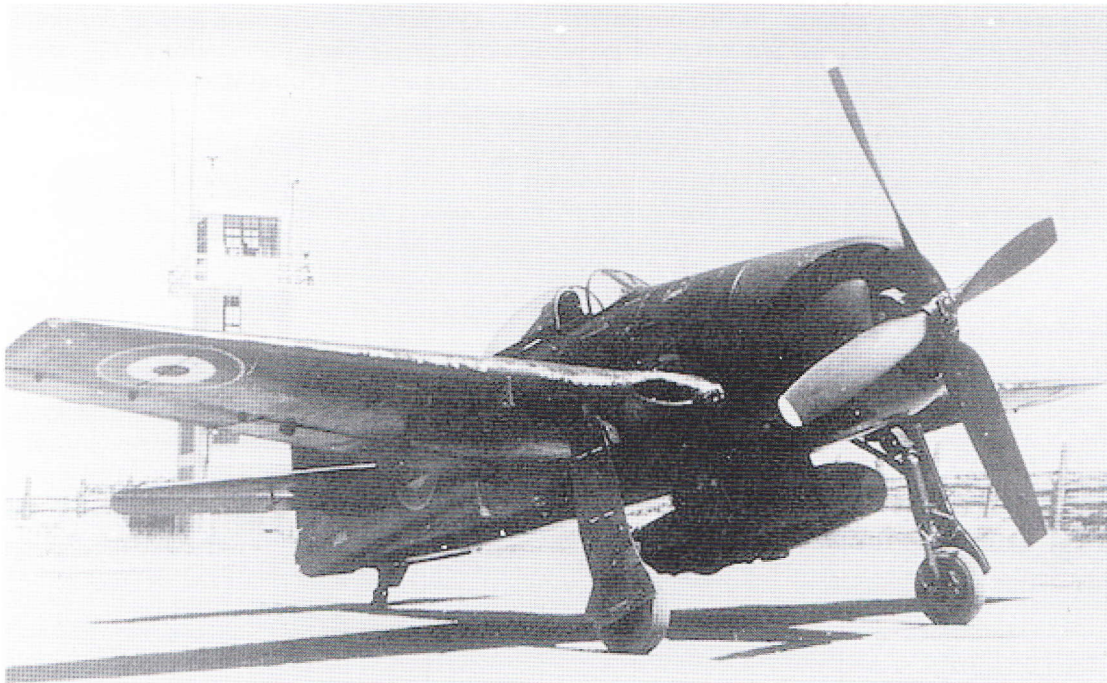
ARMÉE – Décret du 8.7.55 - Journal Officiel du 13.7.55 - Citation objet de cette distinction.

Promu dans l'**Ordre National de la Légion d'Honneur** (services exceptionnels de guerre en Extrême Orient) au **GRADE DE COMMANDEUR** – Officier supérieur de très grande valeur qui a accompli, comme Commandant de la Base Aérienne de Bach-Maï, une œuvre exemplaire, tant pour les constructions de la défense de la base que pour le soutien logistique des Unités aériennes.

Fanatique du vol, a, malgré sa lourde tâche territoriale, participé à l'action aérienne et notamment à la bataille de Dien Bien Phu, partageant les risques et les fatigues des équipages. Totalise en Extrême-Orient 601 missions de guerre n° 2 en 1.185h10 de vol. A exécuté 83 missions pendant la bataille, en qualité de pilote, sur les différents appareils de sa base.

Grumman F8F-1B Bearcat (2)

Si les avions américains ne connurent jamais leur baptême du feu, ayant été remplacés en première ligne par des jets lors du conflit coréen, il allait en être autrement pour les Bearcat porteurs de cocardes françaises.



Bearcat de reconnaissance équipé du bidon de reconnaissance « bricolé » par les mécanos français à partir d'un bidon de napalm. Coll. Cocardes, origine inconnue.

- Date de mise en service : 1946
- Date de fin d'utilisation : 1952
- Constructeur : USA
- Utilisateur : USA – US Navy – France
- Catégories : Chasseur
- Données techniques et performances :
 Envergure : 10.92 m – Longueur : 8.61 m – Hauteur : 4.21 m – Poids maximum : 5 872 kg
 Altitude maximum : 11 800 m – Autonomie : 780 km –
 Vitesse maximum : 677 km/h à 6 000 m d'altitude



Motorisation (Moteurs ou réacteurs) : Pratt & Whitney R-2800-34W Double Wasp radial à 18 cylindres refroidis par air, de 2 100 CV.

Armements : 4 canons de 20 mm

Les Bearcat français

Les demandes du commandement français en Indochine auprès des autorités américaines aboutirent, entre autres, à la livraison, en février puis en mars 1951, de deux lots de Grumman F8F-1 et F8F-1B Bearcat pour un total de 90 avions chasseurs-bombardiers. Les machines sont rapidement reconditionnées et mises en œuvre par le Groupe de Chasse 1/9. Les différentes unités de la chasse terrestre française présentes en Indochine seront progressivement dotées de F8F pour arriver à un équipement homogène, grâce à de

nouvelles livraisons sur les surplus américains, en novembre 1953. Les unités concernées furent, par ordre chronologique : GC 1/9 « Limousin », GC 3/6 « Roussillon », GC 2/8 (puis 2/22) « Languedoc », GC 1/6 « Corse », **GC 1/8** (puis 1/22) « Saintonge », **Escadron de Reconnaissance d'Outre-Mer EROM 80**, **GC 1/21 « Artois »**, GC 2/9 (puis 2/21) « Auvergne », Escadron de Reconnaissance Photographique ERP 2/19 « Armagnac ».

Les livraisons continuèrent après la défaite française, mais l'Armée de l'air se consacra à la formation de pilotes de chasse vietnamiens sur Bearcat au sein d'un centre de transformation à la chasse (CTC). Les F8F français furent reversés à la nouvelle aviation vietnamienne et à la Thaïlande en 1955 et 1956. En cinq années, dont plus de trois d'opérations de guerre, la France perçut en Indochine 209 Bearcat. Elle en perdit 103 dans des combats ou des accidents. Aucun des Bearcat porteur de cocardes françaises ne fut jamais transféré en métropole.

L'utilisation du Bearcat en Indochine

Le F8F est, à la base, un avion de chasse embarqué, doté d'ailes repliables pour le parking sur porte-avions. Ses missions principales devaient être la supériorité aérienne au-dessus des groupes aéronavals pour contrer les Zéro et détruire les avions ennemis en approche. Ses capacités permirent aussi l'emport d'armements de voilure comme des bombes ou des roquettes non guidées qui firent du Bearcat un chasseur-bombardier. Dans le conflit indochinois, aucune menace aérienne ennemie ne rendit utile le F8F pour la chasse et son rôle fut limité aux opérations de mitraillage ou de bombardement des troupes vietminh ainsi que la reconnaissance. En appui-feu, les mitrailleuses des F8F-1 ou les canons des F8F-1B furent largement utilisés avec un réglage de convergence des armes vers 600 mètres, voire moins, ce qui imposait au pilote un passage exposé aux tirs adverses. La grande vitesse de l'avion était cependant un atout non négligeable. En bombardement, des bombes de 50 à 250 kg pouvaient être emportées mais l'usage du Napalm fut assez fréquent, non sans avoir entraîné des accidents au sol pour les remplissages des réservoirs de ce produit hautement inflammable. Dans les unités de reconnaissance, les Bearcat furent équipés d'appareils photographiques K-17 et K-22 montés dans un bidon de carburant ventral transformé. Ainsi équipés, ils se révélèrent d'un précieux secours.

Morane Saulnier 500 Criquet (5)

Durant la seconde guerre mondiale, les allemands installèrent une chaîne de montage du Fieseler Storch dans les usines occupées de la firme Morane Saulnier.



Après la guerre, Morane Saulnier ne produisit pas moins de 250 Fi 156 alias Ms 500 (moteur Argus As 410c de 240 CV). La France reçut au titre de réparation de guerre via les britanniques 64 machines allemandes.

Les britanniques avaient saisi 145 Storch en tout.

Au total, 925 machines furent fabriquées en France où les Allemands avaient installé une chaîne de fabrication et ce jusqu'en 1965.

Le Morane Saulnier 501 reçut un moteur Renault 6Q

Le Morane Saulnier 502 reçut quant à lui le Salmson 9 AB.

Les performances STOL du Morane Saulnier 500 sont incroyables et son rôle fut, pour une quinzaine d'années, celui des hélicoptères d'observations d'aujourd'hui.

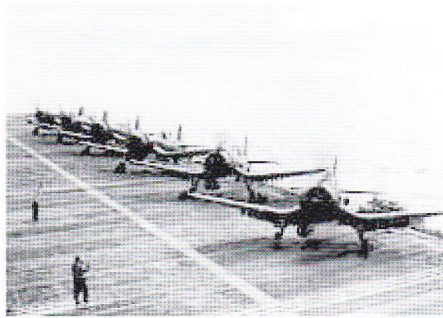


Moniteurs pilotes devant leur *Morane Saulnier 500* en INDOCHINE

(3) Corsair de L'aéronavale (Flottille 14F)



Les *Corsair* français participèrent à toutes les opérations hors Métropole auxquelles la France fut mêlée depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Ce fut le cas de la dernière période de la guerre d'Indochine où les Corsairs participèrent à de nombreuses missions d'appui tant depuis des bases au sol en Annam et au Tonkin ([12F](#)) que des porte-avions *Arromanches*, *Bois Belleau* et *La Fayette*, notamment en ce qui concerna la défense du camp retranché de Dien bien Phu. Puis la guerre d'Algérie où, entre 1960 et 1961, les F4U-7 et les AU-1 des flottilles [12F](#), [14F](#), [15F](#) et [17F](#), opérant depuis Biskra et *Télergma*, eurent à assurer des missions d'appui-feu et de pilonnage.

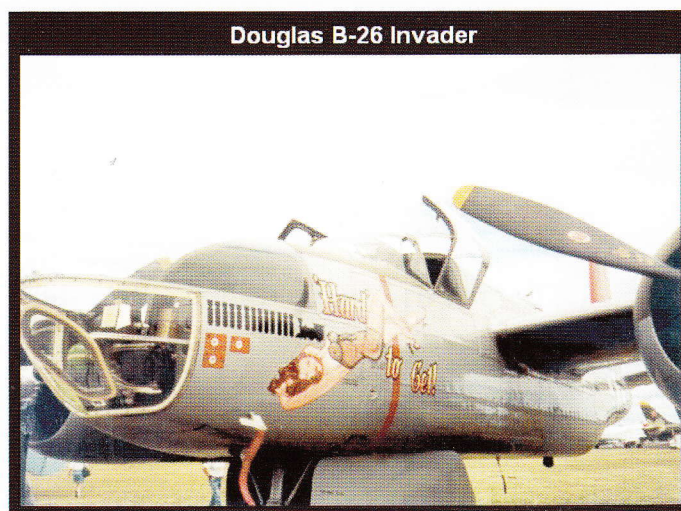


15F La Fayette babord



15F 1955 - parqués à l'avant

(4) Bombardier B-26 INVADER DE L'USAF



Après la deuxième guerre mondiale, le Martin B-26 Marauder étant retiré du service, l'Invader devient le B-26 (ce qui n'a pas été sans créer parfois des confusions). Il part à nouveau en guerre et c'est ainsi qu'on le voit dans le ciel de Corée puis, plus tard, du Vietnam. L'avion sera également adapté à d'autres usages tel que la reconnaissance, l'entraînement des équipages ou l'entraînement au tir par le biais de l'emport de cibles d'entraînement. Lorsque les américains se décident à aider les français en Indochine, 120 Invaders (B, C et RB-26C de reconnaissance) sont livrés à l'Armée de l'Air qui en équipe le GB 1/25 "Tunisie", le GB 1/19 "Gascogne" et l'ERB-26. L'avion est utilisé de Mao-Khé (en 1951) à Dien Bien Phu et se révèle être une bonne machine, adaptée à ce théâtre d'opération. L'Armée de l'Air fera de nouveau appel à cet avion pour l'Algérie.

Notes ou photographies :

- (1) Voir Dakota dans « **Noratlas au Transall** » chapitre 1
- (2) à (5) photographies du F8F-1B Bearcat, Corsair, B 26 Invader, Morane 500.
- Les informations présentes sont, en partie, recueillies sur le site web de l'Association Nationale du Transport Aérien Militaire.

BERNARD LASTIQUE