

Le Pont aérien de Berlin

Voici un récit de première main, sur les pilotes qui luttent contre le blocus avec le slogan : « N'importe quoi, n'importe quand, n'importe où ».

LE Lieutenant pilote, n'avait pas envie d'attendre plus longtemps, tandis qu'il faisait prendre la piste de la base aérienne de Rhein-Main à Francfort, à notre C 54 à destination de Berlin.

Il était finalement midi quand ce gros avion prit l'air; pour la cinquième fois depuis le matin à 8 heures, nous avons été arrêtés par

par **Aubrey Cookman**

l'épais brouillard qui se trouvait à 50 m au-dessus du sol. Chaque fois, dans le rugissement de nos 4 puissants moteurs, le bureau « Opérations » nous avait retenus, nous expliquant que le temps ici ou à Berlin était au-dessous des minima de sécurité. Mon conducteur de Jeep, perdu sans espoir, sur les pistes, essayait de trouver l'avion. De temps en temps une légère bruine se mettait à tomber.

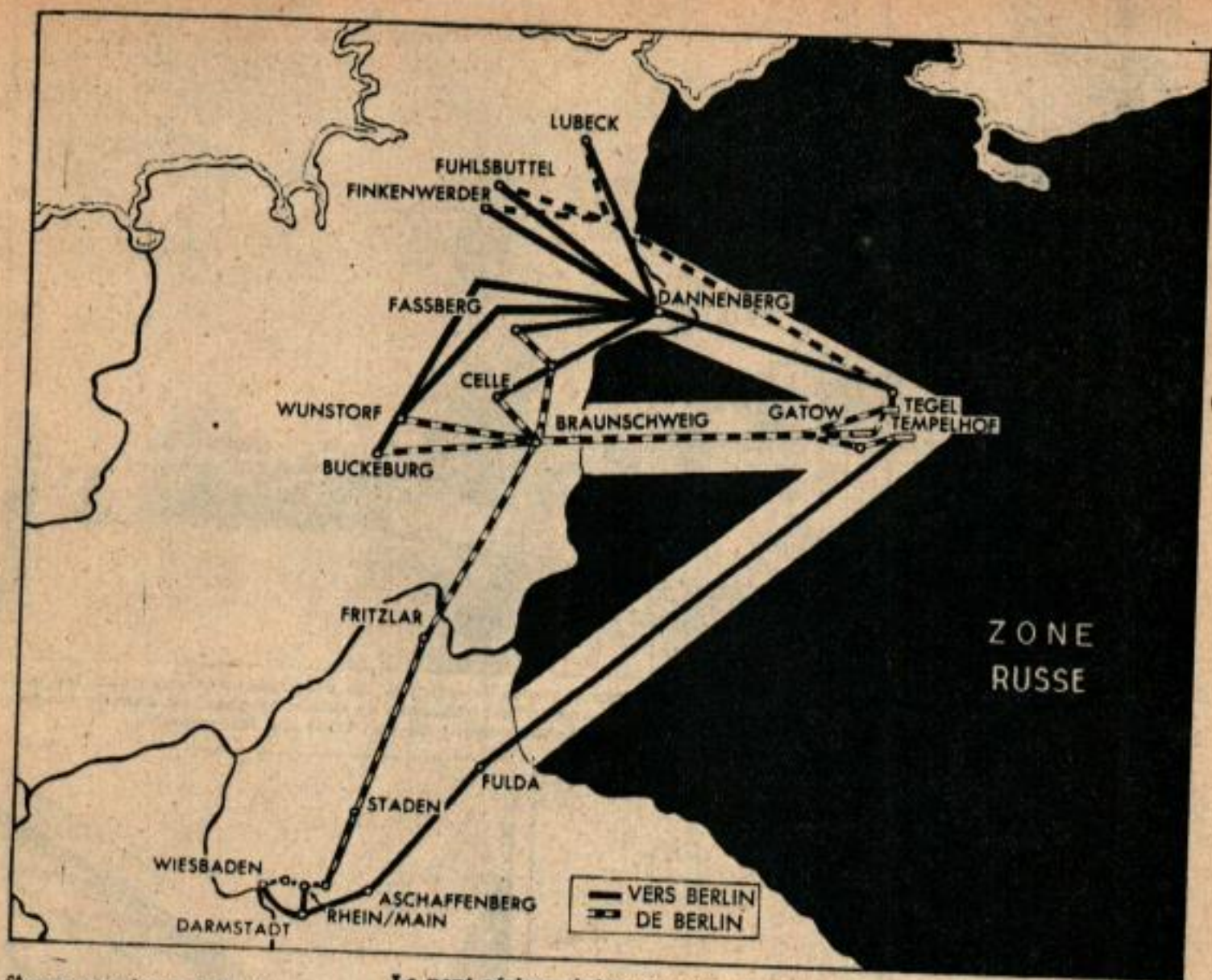
Mais, cette fois, luttant de vitesse avec le temps changeant qui pouvait à tout instant nous fermer la porte de Berlin, nous montions à travers un plafond sombre. Notre avion était le premier d'une longue file. Notre poste appela immédiatement le bureau « Opérations » : « Avons atteint le sommet à 450 m. Ici ça va ».

Nous étions montés au-dessus de la couche des nuages pour avoir le ciel clair au-dessus de la tête.

À 1500 m, nous éloignant de Rhein-Main dans le brouillard, à la vitesse confortable de 275 à l'heure, nous passâmes rapidement au-dessus des radiophares de Darmstadt et d'Aschaffenburg. Un peu plus loin, après la radio-balise de Fulda, nous

L'auteur de l'article, Cookman, parle des problèmes de l'opération Vittles avec le commandant du pont aérien, le Major Général Tunner.





finies un virage à droite pour prendre en ligne droite le large corridor aérien de 30 km de large qui, sur 300 km de zone russe, mène à Berlin.

Etant l'unique passager, je m'assis en avant avec l'équipage, écoutant, grâce à un casque supplémentaire, les instructions et les plaisanteries s'échangeant entre l'équipage et les stations au sol. En parlant d'eux-mêmes, les pilotes s'appelaient en plaisantant les « chauffeurs » et ils parlaient de l'opération comme de la société « charbon et nourriture » à Rhein-Main, Wiesbaden ou Fassberg. Pendant un court moment, nous avons entendu de la musique retransmise par les stations américaines en Allemagne.

Le moral est généralement bon. Il s'améliora nettement quand les premiers équipages de relève commencèrent à arriver en décembre pour remplacer les premiers pilotes. Ils travaillaient souvent 20 heures

Le pont aérien pénètre dans la ville bloquée et en sort par trois corridors selon le dessin en forme de flèche dont la pointe est sur Berlin. Le trafic de la zone britannique utilise le corridor du haut, tandis que les avions américains parcourent les deux corridors inférieurs. Ci-dessous, des rampes de lampes d'approche à grande intensité comme celle qui est sur la tour à gauche marquent le chemin de Tempelhof.





Des péniches chargées de charbon déversé par camions, photo supérieure, se préparent à partir pour les ports de la région de Berlin. Ci-dessous, à gauche, une allemande vient chercher sa ration de charbon dans le tas qui a été amené par avion. À droite déchargement de lait frais du Danemark.



et plus sans arrêt quand le pont commença. Actuellement, le travail est organisé pour que chaque homme vole au maximum 90 à 110 heures par mois. Ce temps ne comprend pas le temps du travail au sol. Les équipages partant de Wiesbaden et de Rhein-Main font deux voyages aller et retour par jour. Sur le corridor de Fassberg, plus court, ils peuvent en faire trois.

A travers quelques nuages bas, nous pûmes de temps en temps apercevoir les terrains d'aviation des Soviets. Quelques rares avions parqués faisaient tache dans le paysage et il n'y avait aucun signe d'activité.

Apparemment le second C 54, quelques minutes plus loin dans la file que nous avions commencée, était le seul avion en l'air, dans un rayon de 25 km. Enfin, la capitale allemande démolie par la guerre apparut au-dessous de nous; le temps s'était suffisamment éclairci pour que nous puissions voir de façon précise les pistes d'atterrissage de Tempelhof. Nos roues touchèrent le sol une heure et 40 minutes exactement après notre départ.

Une jeep, avec une grande pancarte jaune et marron « suivez moi » à l'arrière, apparut et nous obéîmes immédiatement. Le pilote se plaça à l'extrémité d'une ligne de 5 avions britanniques de la base de Fassberg, et il coupa les moteurs. Avant que les hélices se soient arrêtées de tourner, notre chef d'équipage ouvrait les portes de la cale et un camion de 10 tonnes arrivait en marche arrière pour recevoir nos marchandises.



Le Général Lucius D. Clay, gouverneur militaire de la zone américaine, au centre, regarde un modèle réduit représentant les opérations avion-camion, rail, à Fassberg. C'est le Général Clay qui ordonna la création du pont aérien, quand les Russes arrêtaient les moyens terrestres d'accès à Berlin.



La fixation des charges, comme les sacs de charbon, ci-dessus, est faite par des spécialistes du transport aérien de marchandises. Ci-dessous, des sacs de farine déchargés d'un avion géant C74 sont chargés sur des camions à Tempelhof.





Des camions chargés à Fassberg attendent le signal du haut-parleur pour avancer avec leur chargement jusqu'aux avions à destination de Berlin.

Avant que le pilote et moi-même soyons sortis de l'avion, une équipe d'ouvriers allemands commençait à détacher le chargement et à charger dans leur camion, les sacs de farine et de pommes de terre. Deux autres Jeep arrivèrent. L'une amenait une équipe d'entretien pour les menues réparations mécaniques et l'autre un météorologiste avec des prévisions complètes pour le retour à Rhein-Main. C'est l'organisation et son efficacité qui fait l'admiration de tous les aviateurs.

Enfin une cantine mobile transportant des plats chauds et des boissons se trouvait à moins de 20 m de là. C'était la suite logique

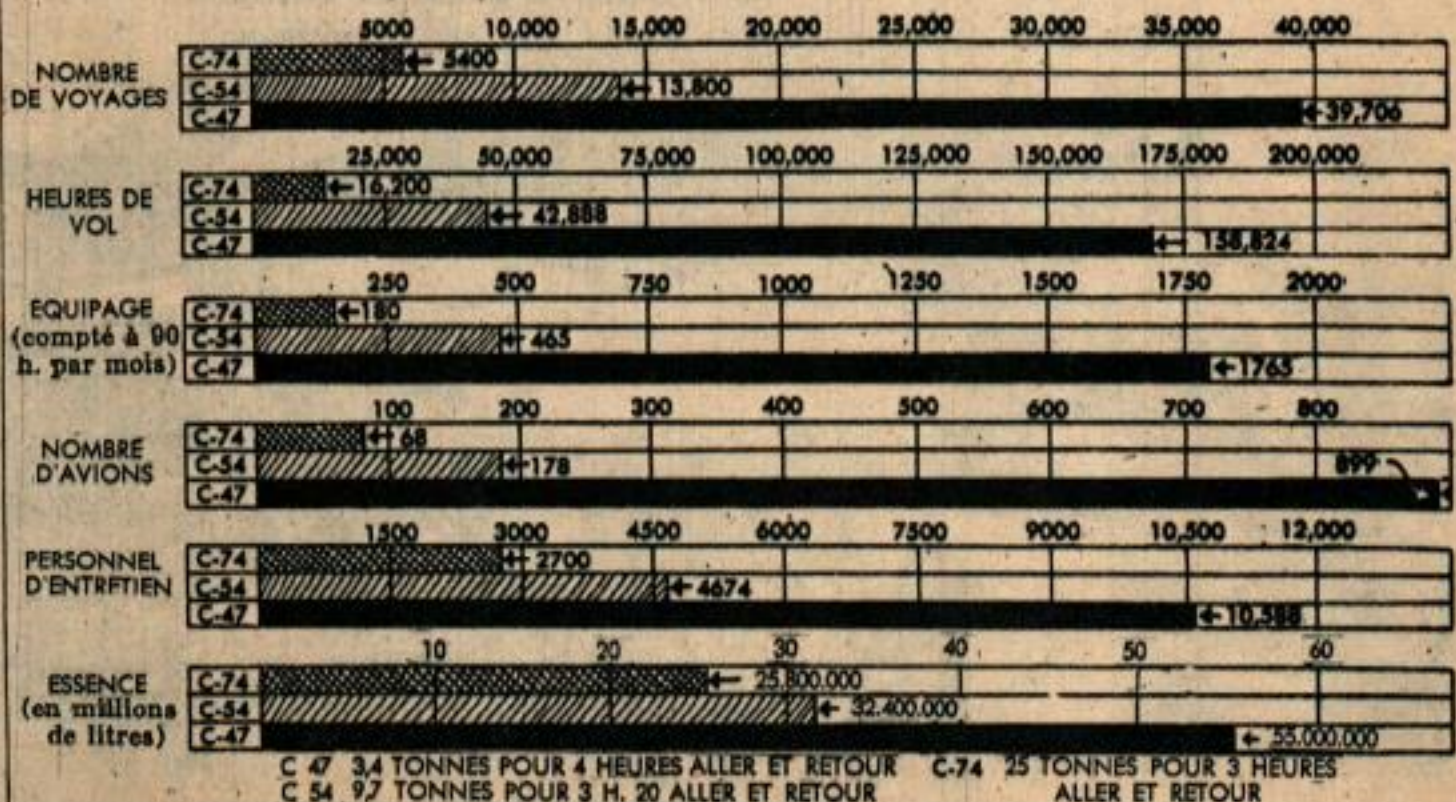
d'un ordre défendant aux équipages de s'éloigner du voisinage de leur avion.

Quand un avion a été déchargé et est prêt à voler, il part...

Après des débuts modestes, le pont aérien de Berlin a fait boule de neige jusqu'à devenir une opération énorme et complexe. Il débuta le 26 juin 1948, après que la Russie eut suspendu tout trafic ferroviaire et routier venant de l'Ouest vers Berlin. Le Général Clay y répondit rapidement en donnant à l'aviation l'ordre que l'on pensait alors devoir être temporaire, de transporter les approvisionnements suffisants pour 2,5 millions de Berlinois et le

Schéma montrant combien l'opération Vittles serait simplifiée, si l'on disposait d'un nombre suffisant de gros avions de transport tels que le Douglas C74. Un C74 a transporté plus de 80 tonnes, mais il n'y en a que 12, dont 8 doivent être modifiés. Les avions C47 et C54 furent étudiés en 1930, tous deux pour le transport des passagers.

COMPARAISON DES AVIONS C 47, C 54, C 74 POUR LE PONT AERIEN DE BERLIN
(4.500 TONNES PAR JOUR PENDANT 30 JOURS)





Les enfants assis sur des tas de briques regardent avec curiosité les bulldozers et les camions travailler sur la nouvelle piste de Tegel.

Les procédures et les règles de vol ont été réduites à des règles standard autant que les conditions le permettent.

Le trafic entrant arrive à 270 km à l'heure aux altitudes de 1500 ou 1800 m. Les avions venant de Berlin volent à 290 km à l'heure, à 1950 et 2250 mètres. Les indicateurs de vitesses sont constamment vérifiés pour que les écarts de vitesse entre deux avions n'excèdent pas 2 km à l'heure. Des écarts plus importants risqueraient de produire des collisions aériennes fatales par mauvais temps.

En plus de leur transport sur le théâtre des opérations, pendant lequel on les entoure de soins, les pilotes désignés pour le pont sont envoyés à un cours de trois semaines, où les procédures spéciales à Berlin leur sont répétées.

Avec un plafond élevé et une bonne visibilité, les avions peuvent atterrir toutes les trois minutes à Tempelhof et Gatow. Le même rythme sera certainement obtenu sur le nouvel

aérodrome de Tegel, dans le secteur français, qui sera le troisième aérodrome du pont aérien de Berlin. Même par mauvais temps, les derniers systèmes GCA avec leurs opérateurs expérimentés arriveront probablement à faire atterrir les avions à raison d'un toutes les six minutes.

On raconte à Tempelhof beaucoup d'histoires à la gloire du GCA. Une nuit, racontent les pilotes, le radar qui voit tout de façon miraculeuse, les a guidés dans des atterrissages parfaits à travers un brouillard si épais qu'ils ne trouvaient pas ensuite leur chemin jusqu'à la ligne de déchargement. Il a fallu leur envoyer des Jeeps pour les guider. En dépit d'une demande constante pour augmenter le tonnage, la sécurité demeure une nécessité majeure. Malgré ses vols nuit et jour et par tous les temps, le pont aérien conserve le record du peu d'accidents avec un nombre inférieur à la moyenne des accidents dans le monde. Il n'y a eu que sept accidents mortels dans les 96 640 premiers vols.

La partie la plus spectaculaire de la réalisation du pont est évidemment dans le ciel, mais c'est loin d'être une opération entièrement aérienne. L'importante tâche d'assurer les approvisionnements et leur transport est assurée de façon tout aussi efficace par le Quartier Général de l'Armée et le service des Transports. En plus des besoins généraux qui sont de 69 % d'essence et de 26 % de nourriture, les marchandises à transporter sont très va-

La faim même ne doit pas ralentir l'opération Vittles. Un bar mobile avec des casse-croûtes opère à proximité des avions.





Voici une partie des 10 000 fûts d'asphalte qui ont été amenés pour achever la piste de Tegel dans le secteur français. Du gros matériel de construction a été coupé en deux au chalumeau, chargé dans des C82, puis ressoudé à l'arrivée.

riables depuis des pompes à incendie, des chasse-neige et des bulldozers jusqu'à d'énormes rouleaux de papier journal.

Le temps à terre est aussi précieux que le temps en l'air pour tous ceux qui, les yeux sur la montre, font tourner l'opération Vittles. Ils savent qu'il leur faut gagner au maximum sur les temps de chargement et de déchargement pendant que les conditions de vol sont bonnes. A Tempelhof, par exemple, il y a 75 camions de 10 tonnes faisant la navette entre les avions. A chacun d'eux est affectée une équipe de 12 à 14 travailleurs allemands, un conducteur, et un soldat de la police militaire qui vérifie et surveille le chargement.

Chaque fois qu'un avion vient se ranger sur la ligne de déchargement, un camion désigné pour prendre sa charge entière se dirige vers lui. Le temps de manipulation varie avec la charge. Les articles les plus rapides à manipuler sont ceux qui sont dans des sacs de dimensions uniformes tels la farine et le charbon. A Fassberg, 180 sacs de charbon ont été chargés en 7 minutes.

Le temps moyen cependant varie entre 30 et 35 minutes pour le chargement et avoisine $\frac{1}{2}$ heure à Berlin. Des hommes en jeep assurent une patrouille permanente pour faire accélérer les opérations qui traînent. Deux hommes de l'US Air Force assistent dans l'avion au chargement, surveillent la mise en

(Suite page 138)



Contrastant avec l'affairement des Américains, le représentant soviétique à Berlin du centre de la sécurité aérienne (photo ci-dessous) n'a souvent sur son tableau de contrôle qu'une seule entrée à inscrire.



plan des marchandises et les attachent de façon sûre avec des câbles d'acier, des cordes et des barres. La plus grande partie du poids doit se trouver en avant dans le fuselage, juste derrière la cabine de l'équipage.

Une technique appelée « l'assortiment » assure un bon équilibrage des 10 tonnes de chargement et de poids mort dans chaque voyage. Les articles lourds comme les barils de carbure de 100 kg sont mélangés aux ballots de cigarettes et aux médicaments. Les objets de forme trop bizarres sont démontés ou découpés au chalumeau pour être ressoudés une fois arrivés à destination.

La plus grande partie du charbon de la capitale bloquée vient de Fassberg par sacs de 50 kg; tandis que Rhein-Main et Wiesbaden sont spécialisés dans la nourriture et les produits divers. Des personnes déplacées sont transportées depuis Berlin et c'est ainsi qu'en une semaine 700 enfants ont été envoyés par avion dans différentes parties de l'Allemagne où la nourriture et le chauffage constituent des problèmes moins critiques. Des produits fabriqués à Berlin, gros centre manufacturier d'avant guerre, sont chargés dans des avions du pont aérien pour être répartis dans le reste du pays.

Aucune date limite n'a été fixée pour l'existence de l'opération Vittles. Elle durera probablement jusqu'à ce que l'accès de Berlin soit de nouveau rétabli. D'autres avions sont attendus pour augmenter l'apport journalier jusqu'à 8 000 tonnes, soit cent fois plus que l'apport du premier jour.

Fait sous la pression de la nécessité et largement éprouvé par l'expérience, le pont aérien qui relie la capitale allemande a fait connaître au monde les possibilités du transport en masse des marchandises par air. Il a montré le chemin vers des techniques améliorées de vol aux instruments et vers une discipline de contrôle du trafic aérien plus stricte. Des leçons qui normalement auraient pris des années pour être apprises l'ont été en quelques semaines et quelques mois. Chaque homme doit suivre le slogan du Général Tunner et de ses aviateurs britanniques et américains : « Nous pouvons transporter n'importe quoi, n'importe quand, n'importe où ! »

En plus de son but d'assurer la subsistance des Berlinois, le pont aérien a grandement accru la considération vis-à-vis des Alliés de l'Europe occidentale et même de la Russie.

Peut-on apprendre à DESSINER par CORRESPONDANCE?

OUI: Des milliers de personnes y sont facilement parvenues dans le monde entier grâce à la nouvelle et étonnante méthode A.B.C.

Vous apprenez d'abord à retrouver dans tout ce qui vous entoure les lignes, les courbes, les formes que vous utilisez sans vous en rendre compte pour écrire. Vous saurez ensuite comment les employer, comment les unir l'une à l'autre pour rendre par des traits précis et fermes n'importe quel modèle.

Après tout est facile

C'EST A VOTRE PORTÉE

Pas besoin d'être doué pour *Honneur malicieux*, pouvoir dessiner. Le talent *simplicité du trait* peut naître après, en dessinant *c'est un croquis d'élève* nant.

Quelles que soient vos occupations, la méthode A.B.C. vous permet d'apprendre à dessiner de véritables croquis d'après nature, tout seul, chez vous, quand vous le désirez, tout en restant constamment guidé par les conseils de l'artiste qui sera votre professeur... Des conditions particulièrement raisonnables et des facilités de paiement font que les raisons pécuniaires ne peuvent plus être un obstacle pour personne.

GRATUIT

Une curieuse brochure abondamment illustrée et donnant tous renseignements, vous sera envoyée gratuitement dès que vous aurez adressé le coupon ci-contre à l'Ecole A.B.C. 12, Rue Lincoln, Paris.

SPÉCIALISATIONS GRATUITES

sans frais supplémentaires dans une des branches aussi amusantes que rémunératrices du dessin :

Publicité, Décoration, Illustration, Mode, Journalisme, Portrait, Paysage, Lettre.



Grâce d'un "mouvement" captée au vol par une de nos élèves.



POSTEZ CE COUPON

ECOLE A.B.C. DE DESSIN (Studio M 93)
12, Rue Lincoln, PARIS (8^e)

Veillez m'envoyer, sans engagement de ma part, l'album illustré, sur la méthode A. B. C.

Nom

Adresse

" Pour la Belgique, 18, rue du Méridien, à Bruxelles "