

La chronique du CESA

26 juin 1948 : début du pont aérien sur Berlin

En juin 1948, la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis, puissances occupantes d'une partie de l'ancienne Allemagne nazie, décident de fusionner leurs zones respectives, d'y faire élire une assemblée constituante et de créer une monnaie unique. Les Soviétiques, présents dans la partie orientale du pays, contestent ces initiatives et s'engagent dans une épreuve de force. Ils bloquent les accès ferroviaires ou routiers entre les zones d'occupation occidentales de Berlin et l'Allemagne de l'Ouest. Les militaires américains envisagent un moment une action armée, mais le président américain Truman décide la mise en place d'un pont aérien destiné à ravitailler l'ancienne capitale du Reich dont les stocks risquent de vite s'épuiser (35 jours de réserves de nourriture et de charbon).

7 000 tonnes par jour

Les études conduites par les Alliés ayant fixé les besoins des Berlinoises à 7 000 tonnes quotidiennes, chiffre en tout point considérable, tous les avions de transport américains, britanniques et français sont réquisitionnés. Partant des bases d'Allemagne occidentale, ils disposent de deux aéroports à Berlin (Gatow et Tempelhof), ainsi que d'une piste aménagée par le génie en moins de 50 jours.

Dans un premier temps, les C-47 affectés à l'opération ne délivrent que 1 400 tonnes par jour, ce qui est loin du compte, en raison de leur faible capacité d'emport. C'est alors que le président Truman, tout en basant des B-29 dotés d'armes nucléaires en Grande-Bretagne pour intimider les Soviétiques, décide de déployer 75 quadrimoteurs Douglas C-54 Skymaster prélevés sur les bases d'Hawaï, de Panama ou d'Alaska. Il nomme également à la tête des services chargés de cette tâche le général Turner, qui a organisé avec succès, pendant la seconde guerre mondiale, l'extraordinaire pont aérien entre l'Inde et la Chine.

Une opération réussie

Ayant pris ses fonctions le 29 juillet 1948, celui-ci réorganise le dispositif général, en créant des couloirs aériens à sens unique, mais aussi en définissant précisément la vitesse et l'altitude des appareils. Les pilotes assurent huit heures de vol et huit heures au sol et prennent huit heures de repos. Ces mesures permettent de franchir un pas important, en fournissant aux Berlinoises 4 641 tonnes d'approvisionnements par jour.

Pour leur part, les Soviétiques multiplient les manœuvres d'intimidation. Leurs chasseurs s'approchent de très près des avions américains, britanniques et français, tandis que des projecteurs éblouissent les pilotes alliés en procédure d'atterrissage. Au final, face à la détermination des Occidentaux, Staline se résigne et ordonne la levée du blocus, en mai 1949.

L'affaire de Berlin est d'abord une victoire politique pour les Alliés occidentaux, même si elle accélère la partition de l'Allemagne. Enfin, elle constitue la preuve éclatante que, dans des conditions précises, la puissance aérienne est capable de ravitailler une ville assiégée.



Le pont aérien des Alliés

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

Mail : manifestation.cesa@air.defense.gouv.fr