



Le mardi 26 mars 2019, une dizaine d'anciens météo se sont retrouvés sur la météopole toulousaine pour une conférence organisée par notre association. Le thème concernait Berlin, cette année 2019 coïncidant à la fois avec le 70^e anniversaire du blocus par les Soviétiques (1949), et avec le 30^e anniversaire de la chute du mur (1989). La conférence était donnée par Paul Leparoux (photo 1), membre de l'AAM, ingénieur à l'aviation civile (IEEAC), qui a occupé plusieurs postes pendant sa carrière, dont 18 mois à Berlin en 1990/91, juste après la chute du mur.

Comme pour la plupart des activités culturelles de l'AAM, les anciens se sont d'abord retrouvés à midi autour d'un repas organisé dans une salle de restaurant de la météopole. A 14h, ils se sont déplacés au Centre International de conférence (CIC) de la météopole, situé à une centaine de mètres, où Paul Leparoux a présenté sa conférence d'une heure environ,

conférence suivie d'une discussion. La présentation couvrait 40 ans d'histoire de Berlin, 40 ans de la vie quotidienne de ses différentes populations, en particulier des fonctionnaires et militaires français.

Suite à la décision de Staline de bloquer les accès terrestres à Berlin, le 19 juin 1948, les Alliés, en accord avec les autorités de Berlin (Ernst Reuter, Louise Schroeder), répliquent en organisant un gigantesque pont aérien pour ravitailler la ville (ainsi que les troupes d'occupation qui y étaient basées depuis la fin de la 2^e guerre mondiale), soit près de 2,3 millions de personnes.

L'aéroport historique de Tempelhof, en secteur américain, celui de Gatow, en secteur britannique (avec le lac de Havel-See), permettaient de recevoir les Dakota et Avro (ou les hydravions Sunderland). Mais leurs pistes étant trop courtes, il fut décidé de construire, en secteur français, à Tegel, une piste qui sera la plus longue à son

époque : 2 400 m. Elle sera construite en 3 mois par le Berlin military post (Génie américain) secondé par le Génie français ; 19 000 personnes (dont 11 000 femmes) ont participé à ces travaux qui ont déplacé 800 000 m³ de terre, 420 000 m³ de gravats issus des bombardements de la ville...



Photo 1 : Paul Leparoux

Cette réalisation permettra ainsi d'accueillir les gros porteurs de l'époque (DC 4, Lancaster...).

Ce pont aérien représente un gigantesque défi pour tous les personnels de l'aviation, en particulier pour les personnels français en charge du fonctionnement de l'aéroport de Tegel.

Les opérations « Vittles » (victuailles), côté USA, et « Plainfare » (tarif ordinaire), côté anglais, ont été complétées par quelques aéronefs français (JU 52

et C 47), l'essentiel de nos forces aériennes étant mobilisées en Indochine. Tegel recevait principalement, au delà des vivres, du charbon et du carburant. Les rotations duraient environ 10 minutes, et les cadences des mouvements étaient de l'ordre de 3 minutes !

Le « Pont » fonctionnera du 28 juin 1948 jusqu'au 23 septembre 1949, les Soviétiques ayant finalement décidé de lever le blocus le 12 mai 1949. Quelques chiffres illustrent le gigantisme de l'opération (et aussi ses risques) : environ 20 000 vols effectués par mois en moyenne, 2 millions de tonnes transportées au total (et aussi 46 accidents aériens, 11 crashes faisant 41 tués, ceci rien que pour les vols britanniques).

Les crises se succèdent dans les années suivantes : en juin 1953, les chars soviétiques interviennent dans l'Est de Berlin, l'armée tire sur la foule ; puis, dans la nuit du 12 au 13 août 1961, les Soviétiques bloquent tous les accès entre Berlin-Est et Berlin-Ouest, et commencent la construction du « Mur », ce mur qui accompagnera la vie de tous les Berlinoïses et isolera Berlin-Ouest pendant plus de 28 ans (doc 1).

Les liaisons routières étaient strictement contrôlées par des check-points (Alpha à la frontière RFA/RDA, Bravo à

l'entrée Sud de Berlin et le fameux « Check-point Charlie », entre Berlin-Ouest et Berlin-Est). Près de 135 personnes ont perdu la vie en essayant de franchir ce mur et de gagner Berlin-Ouest.

Suite à la politique de « *perestroïka* » conduite par Gorbatchev en Union Soviétique, le Mur commence à « tomber » le 9 novembre 1989 au soir. Journée historique : c'est le premier jour où les autorités Est-berlinoises permettent à la population de se déplacer à Berlin-Ouest. La destruction du Mur est officiellement décidée le 29 décembre. Moins d'un an plus tard, le 3 octobre 1990, l'Allemagne est réunifiée. Il faudra encore quelques années pour que se normalise la situation administrative de Berlin : rapatriement des forces d'occupation (au printemps 1994 pour les troupes françaises), passation des pouvoirs aux nouvelles autorités, etc. C'est une page d'histoire qui se tourne, en particulier pour tous les Français qui ont été acteurs de cette exceptionnelle période de quarante ans.

Pour en savoir plus.

<http://archives.ecpad.fr/wp-content/uploads/2010/06/berlin09.pdf> 🌈

JEAN PAILLEUX

Berlin : le Mur 1961-1989



Le mur, d'une longueur de 155 km, 3,6 m de haut, isolera Berlin-Ouest durant près de 30 ans.

Un no man's land, côté Est, bordé de miradors, barbelés, surveillés par des gardes et des chiens, interdisait pratiquement tout franchissement.

Les alliés patrouillaient de leur côté (photo ci-dessus).