



ALGUNOS DATOS COMPLEMENTARIOS

Por el Coronel de Intervención del Aire RICARDO MUNAIZ

A su debido tiempo conocieron nuestros lectores lo más importante de esta gigantesca operación de transporte aéreo—conocida por el "Puente aéreo de Berlín"—a través del notable trabajo titulado "Operación Villes" (Teniente Coronel don Luis de Azcárraga, núm. 97 de REVISTA DE AERONAUTICA).

Dada por conclusa (de modo oficial) tal operación, es oportuno recoger aquí algunos interesantes pormenores aún inéditos y algo también del resumen formulado por las autoridades anglosajonas en fecha reciente.

Potsdam.

El día 11 del pasado mayo, a las 24,01 horas, dióse oficialmente por terminado el bloqueo terrestre de Berlín. Durante diez meses y medio, los tres sectores occidentales de la capital germana fueron abastecidos exclusivamente por vía aérea. Es hora ya de hacer un pequeño balance de tal operación.

Como antecedente necesario, conviene recordar antes algo de la organización de la llamada Alemania de Potsdam.

En aquella histórica reunión del verano de 1945, estremecido por la explosión atómica de Hiroshima, los países vencedores de Alemania decidieron fraccionarla en cuatro zonas de ocupación, que se repartieron entre sí.

Una disposición aparte hubo de tomarse

para la capital, Berlín, en la que, por su especial significado político, quisieron hallarse presentes los cuatro «grandes», no obstante haber quedado enclavada en la zona soviética, a una respetable distancia de las zonas occidentales. Veamos gráficamente lo acordado.

En el croquis núm. 1, las líneas de trazos representan las fronteras convencionales de la Alemania ocupada. Para simplificar, los ocupantes se indican por sus respectivas iniciales: Z. B., zona británica; Z. A., zona americana; Z. F., zona francesa; Z. R., zona rusa.

Estas zonas se hallan divididas en «laender» o gobiernos territoriales, no representados, en obsequio a la claridad, pero que enumeramos a continuación.

La zona británica es la situada al NW., y abarca las costas del mar del Norte y del Báltico, desde Emden a Lübeck, con las fronteras de Dinamarca y Países Bajos, para descender hasta cerca de Kassel y Colonia. Comprende cuatro «laender», a saber: el Schleswig-Holstein, la Baja Sajonia, Norte del Rin-Westfalia, y el territorio hanseático de Ham-



Croquis núm. 1.

burgo. El similar de Bremen forma en esta zona un enclave norteamericano, para dar a este ocupante un puerto en el mar del Norte. Hamburgo actúa como capital de la zona británica.

La zona francesa (SW.) limita al N. con la inglesa; al E., con la americana; al S., con Suiza y al W., con Francia y Luxemburgo. Es la más pequeña en extensión, y comprende otros cuatro gobiernos territoriales: Renania-Pfalz, Baden, Wurtemberg, y el Saar o Sarre. Capital, Coblenza.

La zona americana (S.) limita con las zonas francesa, británica y soviética, con Checoslovaquia, Austria y Suiza, contando, además (como queda dicho), con el puerto de Bremen y Bremerhaven. Sus «laender» son tres: Baviera, Hesse y Wurtemberg-Baden. La capital es Francfort del Mein.

Finalmente, la zona rusa abarca la parte oriental de Alemania. El telón de acero se extiende de Norte a Sur, desde Lübeck, en el Báltico, a las inmediaciones de Fulda, y de allí, hacia el Este, al S. de Plauen, Chemnitz y Dresde. Lo que queda de la antigua Prusia yace en esta zona, a la que corresponden los cinco «laender» de Macklemburgo, Brandemburgo, Sajonia, Sajonia-Anhalt y Turingia. Berlín actúa como capital de la zona rusa.

(Creado en la última primavera un gobierno para la trizona Occidental, con sede en Bonn, toda esta organización será modificada; pero ello no estorba a la historia del puente aéreo.)

El Berlín de Potsdam es un tanto complejo. Comprende una nueva zona de 35 por 50 kilómetros, aproximadamente, y a su vez, dividida en cuatro sectores, atribuidos a las potencias ocupantes. Comprenden todos parte del casco urbano y zona rústica circundante. El sector N. corresponde a Francia; el NW., a Inglaterra; el SW., a Estados Unidos y el E., a Rusia. A una escala mayor podemos verlo en el croquis núm. 2.

Como se observa, el sector ruso es el oriental, y al estar enclavado en la propia zona rusa, no tiene problemas logísticos de abastecimiento, ni políticos de control. No así los sectores occidentales, en los que habitan 2.500.000 personas, cuyo régimen y subsistencia corre a cargo de las potencias occidentales.

En atención a ello, dichas potencias se reservaron el usufructo de algunas líneas férreas, fluviales y carreteras, que atraviesan la zona soviética. En los puntos en que estas rutas penetran en dicha zona, todo el tráfico por ellas efectuado sufre un control a cargo del Ejército Rojo y de su Policía Militar. (Croquis núm. 1.)

Entre estos cordones umbilicales de Berlín podemos citar:

a) El canal del Elba-Havel, que partiendo de Hamburgo penetra en la zona británica por Wittemberge, sigue por Rathenow a Branderburgo y Potsdam, para penetrar en Berlín por el lago Havel, en la zona británica, con bifurcación por el curso del río Havel al lago Wannsee, en el sector americano.

b) El ferrocarril de Lübeck y Hamburgo a Lüneburg, que también desde Wittember-

día 21 de junio de 1948 fueron interceptadas en Wittemberge las barcasas que por el Eba llevaban carbón y víveres a Berlín. Del 21 al 25, los oficiales del control soviético en las fronteras zonales entorpecieron el tráfico terrestre, deteniendo, sucesivamente, los convoyes de mercancías, los de viajeros, y, por último, el correo militar. Alegaron diversos pretextos de tipo técnico, necesidad de reforzar algunos puentes, etc. Pero los pilotos



aliados observaron que los rusos habían levantado unos 100 metros de vía férrea, aunque más adelante la volvieron a colocar. El bloqueo de la capital, negado por el ministro ruso de Asuntos Exteriores, era un hecho real. Oficialmente sólo se trataba de restricciones técnicas del tráfico de superficie.

No menos fulminante fué la reacción de los occidentales. El 26 de junio, los aviones norteamericanos disponibles en Alemania, y los de la Raf británica, se dedicaron a abastecer por vía aérea la capital bloqueada, y lo mismo, en los días que siguieron. El «puente aéreo» había comenzado a tenderse.

Cómo empezó la cosa.

La cosa empezó así. Al estallar el bloqueo soviético, los Mandos aliados, reunidos el 27 de junio, acordaron establecer un Puesto de Mando de Aviación Militar en Bückeburg; una Comisión de Control Económico, en Francfort, y un E. M. combinado del Ejército, Aviación y Gobierno Militar, en Berlín. Estos tres organismos serían los llamados a organizar y dirigir el funcionamiento del puente aéreo.

El «magistrat» (alcalde) de Berlín formularía un plan de necesidades para un mes,

que, una vez aprobado por los Comandantes militares, sería transmitido a la Administración Bizonal en Francfort.

El General Clay, que mandaba entonces la zona norteamericana, previo acuerdo con sus colegas británico y francés, procedió a poner en marcha el puente aéreo, echando mano de todo su material y personal disponible. El mismo 26 de junio metió en Tempelhof 80 toneladas de leche, víveres y medicamentos. Desde todos los puntos del globo, como Estados Unidos, Alaska, Tokio, etc., acudieron aviones americanos a reforzar el puente.

Para empezar, se contaba con los Dakota del LX Grupo de Transporte, con cabecera en Wesbaden; otros 50 Dakotas operarían desde la zona británica; en Francfort se situarían 150 Skymaster. Más adelante se ensayaron dos gigantes: el Fairchild «Packet» C-82 y el «Globemaster» C-74, para cargar de 20 a 25 toneladas; pero luego fueron retirados por no haber de ellos cantidad interesante con vistas a la unificación de tipos.

Por su parte, los Mandos británicos despliegan similar actividad. Además de los Grupos de Transporte de la Raf, que se vuelcan desde el primer día en el puente aéreo, se requisó en los comienzos una verdadera «piara», formada por 46 aviones de los tipos siguientes: bimotores Dakota, Wayfarer y Viking; tetramotores Liberator, Halton, Tudor, York y Lancastrian; hidroaviones Sunderland y Hyte, etc. Estos aparatos eran propiedad de 20 Empresas privadas de flete aéreo, a saber: Air Contractors, Air Transport (Jersey), Ltd.; Westminster Airways, Kearsley Airways, Aquila Airways, Scottish Aviation, Trent Valley Aviation, Eagle Aviation, Bond's Air Services, Ciro's Aviation, Flight Refuelling Ltd., British Netherlands Co., Silver City, Skyflights, Airflights, Transworld Air Charter, etc. Estos 46 aviones quedaron bajo el control único de la British European Airways, al mando de su Delegado en Hamburgo, Mr. E. P. Whitfield, y recibieron el apodo de «el circo Whitfield». Sólo él, hizo en los dos primeros meses 1.757 viajes, «metiendo» en Berlín 7.110 toneladas de abastecimientos. En el primer trimestre había costado el «circo» más de medio millón de libras esterlinas.

Formando parte del puente aéreo, circu-

laban también los aviones de la línea regular de viajeros Londres-Hamburgo-Berlín y la de mercancías Londres-Amsterdam-Copenhague-Hamburgo-Berlín.

En los primeros tres meses del puente aéreo, la Aviación americana había hecho 28.846 vuelos, y la británica, 20.700, llevando entrambas 200.000 toneladas de provisiones a Berlín, a razón de 3.500 diarias. Cada tres minutos entraban en Berlín 20 toneladas. El puente americano costaba semanalmente millón y medio de dólares.

Naturalmente, los aviones no regresan vacíos. Los Viking sirven diariamente 54 plazas de viajeros, para las cuales hay siempre más de 500 peticiones. Otros aparatos sacan de Berlín el correo militar; otros efectúan única exportación posible para los berlineses de sus propias producciones sobrantes: desde aparatos de radio Telefunken, hasta instrumentos de óptica Zeiss; desde cerraduras y candados, hasta pianos y gramolas... Sólo dos aviones Halton, en 29 viajes, sacaron cerca de 200 toneladas de bultos norteamericanos, y luego volvieron por otras tantas. En el primer mes, exportó así Berlín por valor de 12.300.000 deutsche mark. Hay un avión puesto siempre a disposición del Hilfswerk, Obra de Auxilio Social berlinesa.

El "Puente aéreo".

No por tratarse—«a fortiori»—de una completa improvisación dejó de funcionar perfectamente el nuevo sistema desde el primer momento. Al examinarlo hoy, con perspectiva ya histórica, es posible apreciar mejor todo lo que hay detrás de los que jurídicamente llamaríamos «hechos probados».

Trátase, sin género de duda, de un magnífico trabajo «de equipo», llevado a cabo por los aviadores británicos y norteamericanos. Rápidamente se hizo un inventario de los elementos disponibles, y se trazaron planos para utilizarlos al máximo de su capacidad: funcionamiento sin interrupción las veinticuatro horas de cada día; división del día en bloques de seis horas, de suerte que cada avión efectúe cuatro viajes redondos diarios, permaneciendo en total en el aire hasta diez horas de las veinticuatro. Un movimiento (aterrizaje o despegue) cada noventa segundos, máximo practicable en la

única pista entonces disponible en cada uno de los dos aeropuertos de los sectores berlineses occidentales (Gatow y Tempelhof). Los aviones llegarían y saldrían cada tres minutos.

No es esto muy fácil, cuando hay que utilizar cientos de aparatos de diez o doce tipos diferentes, con distintas velocidades de crucero. Pero la solución se halló repartiéndolos entre las diversas bases de partida disponibles, y escalonándolos en tiempo y en altura con separaciones «standard» de tres minutos y 150 metros, respectivamente, en la forma explicada en el aludido trabajo del Teniente Coronel Azcárraga, por lo que no hemos de repetirlo aquí.

Repasemos, no obstante, las infraestructuras disponibles. (Croquis núms. 2 y 3.)

Para la partida de los aviones del puente, contaban los occidentales con nueve aeródromos, de los que siete están en la zona británica y dos en la norteamericana. Son los que siguen:

a) En la zona británica:

— Aeropuerto de Hamburgo-Fuhlsbüttel, con una pista provisional metálica, y otra de 1.850 metros, en avanzada



construcción. Admite grandes aviones, y dista unos 300 kilómetros de Gatow.

— Aeropuerto de Lübeck, apto para aviones de peso medio (Dakota y Viking), a unos 250 kilómetros de Gatow.

— Aeropuerto de Fassberg-Celle, cerca de Brunswick. Admite aviones grandes, como los Skymaster, y dista unos 225 kilómetros de Gatow.

- Aeropuerto de Wunstorf, cerca de Hannover, algo más alejado. Admite tetramotores.
 - Aeropuerto de Buckeburg, cerca de Minden. Buenas instalaciones. A unos 450 kilómetros de Berlín.
 - Aeropuerto de Schleswig-Land, en el istmo de Jutlandia. Dos pistas de 1.800 y 2.400 metros. Gran depósito de combustibles. Admite tetramotores.
 - Base de hidros de Finkenwerder, en aguas de Hamburgo. Admite tetramotores.
- b) En la zona americana:
- Aeropuerto Rhein-Main, en Francfort. Tipo transoceánico, magnífico, a unos 455 kilómetros de Berlín.
 - Aeropuerto de Wiesbaden, también muy bueno, y muy poco más alejado.

Para la descarga en Berlín (croquis número 2), los aliados cuentan con tres aeropuertos terrestres: el intercontinental de Tempelhof, en la zona americana, junto al casco urbano de la población; el de Gatow (antigua Academia de Estado Mayor del Aire de la Luftwaffe), en las afueras, sector británico; y el de Tegel, al Norte de Berlín, en el sector francés. Este último se inauguró el día 18 del pasado noviembre, y se construyó con gran rapidez, por voluntarios alemanes de uno y otro sexo. Como firme inicial de las pistas se empleó escombros procedente de las ruinosas calles de Berlín, mezclado con un 5 por 100 de alquitrán y convenientemente apisonado.

También con voluntarios berlineses se construyeron y ampliaron otras pistas en Gatow (una de 70.000 metros cuadrados) y Tempelhof, trabajando doce horas diarias, a fuerza de brazos, por falta de maquinaria de obras públicas. Existen algunas pavimentadoras de autopista, que se utilizan para hacer pistas de maniobra y enlace. Para trabajar durante la noche se emplean grupos electrógenos, transportados allí por los mismos aviones del puente.

En el sector ruso existe el aeródromo civil de Staaken, con el que, naturalmente, no cuentan los occidentales.

Estos, sin embargo, cuentan con dos posibles bases de hidros: el Wannsee, bien bañado y organizado, en el sector americano,

y el lago Havel, en el límite del británico con el francés.

Esta infraestructura no quedaría completa sin el amplio sistema de protección del vuelo, ya conocido de los lectores. La carencia de ayudas a la navegación sobre la «laguna» rusa es compensada — hasta cierto punto — por la abundancia de ellas en las zonas occidentales. La recalada y aterrizaje en Berlín se asegura, incluso con mala visibilidad, por todos los medios conocidos. Por ejemplo: sólo el aeropuerto de Gatow cuenta, entre otros, con los siguientes elementos:

Un control de recalada, de onda ultracorta.

Un control universal de aeropuerto, de onda ultracorta.

Una estación BABS («Beam approach beacon system») de recalada por rayoguía.

Una radiobaliza de onda media.

Un radiogoniómetro de onda corta.

Un radiogoniómetro de onda extracorta.

Una estación bilateral de radiotelefonía.

Una baliza de radar, tipo Eureka.

Otra similar en Frohnau.

Todo el equipo de ultracorta está duplicado, y trabajan, por relevos, doce horas seguidas cada grupo.

La torre de mando de Gatow tiene tres oficiales de tráfico: director de recalada, jefe de tráfico e inspector, en cuyos puestos turnan entre sí cada cinco o seis horas.

Cuando en el control, situado a 32 kilómetros de Gatow, se anuncia un avión americano, los oficiales de la torre entregan el mando a personal americano, pero cuando el avión llega a Frohnau, los ingleses vuelven a hacerse cargo de él hasta dejarlo en tierra.

Algunos aviones franceses que operan en Gatow son recibidos en la torre por un oficial francés.

De todos modos, para las comunicaciones en fonía se ha establecido una clave muy sencilla, inteligible para el personal navegante de los tres países.

La utilización prevista de toda esta organización fué, aproximadamente, la que sigue:

Los aviones procedentes de la zona británica entraban en el pasillo de Hamburgo por la radiobaliza de Dannenberg, poniendo

rumbo hacia la de Frohnau, alcanzada la cual van a virar a otra del sector británico de Berlín, para enfilarse luego la pista de Gatow, o la base de hidros señalada. Desde Frohnau quedan al habla con la torre de mando de Gatow, que dirige la toma de tierra. Por Frohnau hay que pasar con un error de tiempo menor de treinta segundos; en el aterrizaje, el error no debe exceder de diez segundos. Si hay niebla (lo que en invierno ocurre un día de cada cuatro), se sitúa en la cabecera de la pista un camión con radar G. C. A. («ground controlled approach»), que dirige la toma sin visibilidad, con tal eficacia, que en veinticuatro horas colocó en la pista 241 aviones, y sólo otros seis «marraron» el aterrizaje y hubieron de volver «a la cola», es decir, a sus bases de partida, con la carga a bordo.

El viaje desde los aeródromos americanos quedó perfectamente explicado en el trabajo del número 97.

El regreso común se hace por el pasillo central desde Berlín hasta la baliza de Brünswick, en donde cada uno enfila sus bases, auxiliados por las balizas de Dedelsdorf, Fassberg, Bückeburg, Fritzlar, etc.

Ya sabemos que la diversidad de tipos y de velocidades aconsejó sistematizar en lo posible la utilización de la infraestructura descrita. Y así, en los primeros tiempos, los Dakotas ingleses y americanos operaban con mercancías desde Lübeck, a 1.350 metros de altura, uno cada cuatro horas, y desde Bückeburg, con viajeros, a 1.950 metros, sin horario fijo. Los Skymaster americanos, desde Fassberg, en alturas escalonadas de 750 a 1.050 metros, uno cada cuatro horas. Los tetramotores ingleses York, Tudor, Lancastrian y Liberator, y los bimotores Wayfarer, partían de Wunstorf cada cuatro horas, a 450 metros de cota. Los tetramotores Hasting salían de Schleswigland; los hidros Hythe, de Finkenwerder. Los demás aviones civiles (Dakota y Viking) requisados al principio por el Mando británico, partían de Fuhlsbüttel.

También se sistematizaron las cargas, en función de los recorridos. Por ejemplo: bimotor Wayfarer, 3.370 kilogramos; ídem Dakota, 3.400; ídem Valetta, 3.500; tetramotor Lancastrian, 4.950 kilogramos, ó 6.800 litros de gasolina; ídem hidro Hythe, 5.300 kilogramos; ídem Halton, 6.350; ídem York,

7.500; ídem Tudor II, 9.100; ídem Skymaster, de 8 a 10.000 kilogramos; ídem Globe-master, de 20 a 25.000.

Los tiempos iniciales de descarga en Berlín, eran del orden de doce minutos para el Dakota, de catorce a veinte para el Halton, de veintiuno para el Lancastrian, de veintitrés para el Wayfarer, de treinta y tres para el Tudor y de cuarenta para el York. Luego se logró reducir estos plazos.

Igualmente se agruparon topográficamente las mercancías a transportar, por ejemplo: los Dakota británicos llevaron primero carbón desde Fassberg, y luego, harina desde Lübeck; los Halton, primero desde Bückeburg y luego desde Wunstorf, llevan carbón y vituallas; los Wayfarer, víveres desde Wunstorf; los Hythe, víveres y medicamentos desde Finkenwerder; los Lancastrian, gasolina y gas-oil desde Schleswig-Land y Bückeburg. Con tanques de 450 litros colgando de los planos y otros dentro del fuselaje, totalizan casi cinco toneladas de combustible para los vehículos aliados de Berlín, ya que los aviones no repostan allí, llevando siempre su propia gasolina y aceite para el viaje redondo.

Ciertas fábricas de Berlín, a base de carbón, se han modificado recientemente para quemar gas-oil, que les llega desde Schleswig-Land en aviones Hastings.

Se han aligerado o reducido todo lo posible las mercancías transportadas; así, la patata vuela deshidratada, ocupando un quinto de su volumen normal; el pescado va prensado en latas, porque abulta menos; el carbón se envía en sacos por tren a Wiesbaden y Bückeburg, y desde allí, en vuelo, a Berlín; 1.400 voluntarios alemanes cargaban carbón en Wunstorf. En general, los envases sólo suponen un 5 por 100 del peso total transportado. La batalla de los pesos y los volúmenes ha sido ganada en toda regla.

El «Día de la Aviación Militar» (18 de septiembre) lo celebraron haciendo 5.583 toneladas de convoy aéreo en 62 vuelos, durante las veinticuatro horas, de las que dieciocho hubo que volar con instrumentos, a causa de la niebla.

El llamado «Task Force Air Lift» (Puente Aéreo de las Fuerzas de Choque) angloamericano de la zona británica, está al mando del Comodoro de la Raf Mr. John Merer, que

tiene su Cuartel General en Bückeburg. En los primeros meses, un 60 por 100 del esfuerzo viene a ser norteamericano, y un 40 por 100, británico.

La operación, llamada Vittles (vitualas) por los americanos y Plainfare (pasaje de buena voluntad) por los ingleses, es llamada en general el Air Lift, transbordador o sustento aéreo de Berlín.

* * *

Al correr del tiempo, las metas son cada vez más ambiciosas. Un día celebran los americanos el primer millón de toneladas transportadas, pero los ingleses no les acompañan, porque se trata de «short tons» de 907 kilogramos; ellos lo celebran sólo cuando se alcanza el primer millón de toneladas británicas: de 1.016 kilogramos.

El personal no regatea esfuerzo. Por ejemplo, los Dakotas de la Raf tienen dos tripulaciones; cada una de ellas descansa doce horas cada dos viajes; y cada trece o catorce días, los tripulantes tienen cinco de permiso.

A principios de 1949, la aportación francesa, la presencia de los tetramotores H. P. Hastings y el aumento del número de Skymasters, elevan el cupo diario desde 5.000 a 6.500 toneladas, que en los últimos meses alcanza cifras dobles que las anteriores. Y aun esto no puede dar idea de las cifras de conjunto.

El Secretario de Estado del Aire británico, sir Arturo Henderson, al levantarse oficialmente el bloqueo soviético el 11 del pasado mayo, ha facilitado una sustanciosa información o balance sobre el puente aéreo, de la que entresacamos los interesantes pormenores que siguen:

Desde el 26 de junio de 1948 al 11 de mayo de 1949, se han efectuado, en total, 195.530 viajes redondos a Berlín, transportando en junto 1.583.686 «short tons» (toneladas de 907 kilogramos), o sea, 1.440.000 toneladas métricas en números redondos. De estos viajes, 131.918 fueron efectuados por la Aviación norteamericana, y 63.612, por la británica; de éstos, 49.733 por aviones de la Raf, y 13.879, por aviones civiles.

Por tipos de aviones, hicieron los York unos 25.500 vuelos; los Dakota, 20.500; los Hastings, 2.350; los hidros, unos 1.000.

Al terminar oficialmente el bloqueo, la fuerza británica de la Operación Plainfare constaba de 40 Dakotas, 40 Yorks y 14 Hastings de la Raf, y 35 tetramotores civiles de diversos tipos. Total, 129 aparatos. La fuerza americana de la Operación Vittles se habían uniformado, y totalizaba unos 200 Skymasters.

En peso transportado, Plainfare hizo algo más del 25 por 100, y Vittles, el resto; pero de los trabajos en tierra, Plainfare llevó la mayor parte, ya que de los ocho aeródromos terrestres de partida, seis estaban en la zona británica.

La Operación Plainfare empezó el 28 de junio del pasado año con 13 Dakotas, que llevaron a Gatow 40 toneladas el primer día. Su primitiva meta fué de 750 toneladas diarias; en agosto, se llevaron 1.200; y el 11 de mayo último, 2.182 en las veinticuatro horas. Los Dominios colaboraron, efectuando los equipos de Australia, Nueva Zelanda y Suráfrica unas 3.000 salidas.

Con aterrizaje instrumental dirigido por G. C. A., se efectuaron en Gatow unas 8.000 tomas de tierra. Allí se ha ensayado el nuevo sistema de iluminación y balizado de pistas con líneas transversales de luces, ya instalado en otros tres aeródromos del puente aéreo. Las operaciones efectuadas en total por la Raf incluyeron casi 200.000 maniobras de aterrizaje y despegue, en las que sólo se registraron cuatro accidentes mortales.

Se destaca también la intensa participación de la nueva rama de la Raf, Airfield Construction Branch (Dirección General de Aeropuertos), la cual, en solo una semana, llegó a manipular 150.000 toneladas de materiales de construcción.

El rendimiento económico no fué todo lo que pudo haber sido, en virtud a haberse operado a plena carga con aviones de gran autonomía sobre recorridos muy pequeños, lo que necesariamente produce una velocidad comercial exigua.

El 31 de octubre iban llevadas a Berlín 426.947 toneladas, de ellas 130.511 por aviones británicos, y 296.436 por los americanos. En aquella fecha, de Berlín se habían evacuado 15.604 personas y habían sido exportadas 2.848 toneladas de mercancías y 3.168 de correo. A fines de 1948, el «stock»

de provisiones acumulado en Berlín se acercaba a las 100.000 toneladas, es decir, bastante más que antes del bloqueo. La marca diaria fué subiendo desde las 2 ó 3.000 toneladas de los primeros tiempos, hasta las 11 ó 12.000 de los últimos meses.

* * *

No se ha logrado todo esto sin alguna interferencia soviética. En efecto; el pasillo de Hamburgo sobrevuela los aeródromos rojos de Elstal, Kothén, Brandenburg, Perleburg, Zerest, Dalgow y Dolle. En torno a la capital funcionan también los de Kyritz, Schönewalde, Staaken, Adlershof y Schönefeld. Desde todos ellos salen cazas rojos, que evolucionan entre los aviones del puente, dándoles «pasadas» escalofrantes, una de las cuales dió lugar a una colisión con un Viking, de fatales consecuencias. Pero los occidentales no se desvían de su ruta, y se ven gan tomando primeros planos fotográficos de los Yak y La-9, a distancias tan cortas como nunca se habían conseguido. Tampoco han logrado cortar el puente con las «prácticas» de tiro antiaéreo que los rusos han desarrollado en estos pasillos.

El éxito técnico, logístico y moral del puente aéreo es, pues, definitivo. En lo político, supone un triunfo rotundo del prestigio occidental, que ha impresionado fuerte-

mente a los rusos (entre los que menudearon las deserciones) y también a los propios alemanes. En lo material, se ha llegado —como queda dicho— a constituir en Berlín mayores reservas que las acumuladas antes del bloqueo. Incluso la exportación aérea, supera ya a la que antes se hacía por tierra y agua.

Constituye, pues, este ingente esfuerzo, costoso, considerable y ejemplar, un exponente insospechado de lo que significa en el mundo de hoy el contar con una potencia aérea como la que puede dedicar un insignificante porcentaje de sus efectivos al sostenimiento completo de la vida de una gran capital europea. En la Historia de la Aeronáutica hará época esta colosal realización, cuyas cifras definitivas somos incapaces de prever, ya que aun no se ha dicho la última palabra. Continuados por los Soviets los entorpecimientos al tráfico terrestre después del levantamiento oficial del bloqueo, se ha anunciado por los occidentales que el abastecimiento aéreo auxiliar continuará indefinidamente. Y así, el 26 de junio último, al cumplirse el año de bloqueo, iban volados 153 millones de kilómetros, y la carga transportada llegaba casi a los dos millones de toneladas. El presente y ligero balance sólo puede, pues, tener carácter provisional.

