

Dans la deuxième moitié des Années 1920, de nombreuses compagnies aériennes se développent et, dans leur sillage, naît une nouvelle race d’aviateurs : les défricheurs de nouvelles routes. Tandis que les Français sont fascinés par le raid Latécoère, puis par l’aventure de La Compagnie générale aéropostale (CGA), les Allemands ambitionnent de rejoindre l’Extrême-Orient, en direction de la Chine et du Japon. Après l’étude de plusieurs modèles commerciaux, plusieurs routes semblent possibles. Cependant, pour évoluer en Chine, il apparaît nécessaire de s’associer à des partenaires locaux aux reins solides. C’est ainsi que naît la compagnie ‘Eurasia Corporation’ dont les péripéties gagnent à être connues...

CONTEXTE HISTORIQUE

[Eurasia Corporation](#) est une compagnie aérienne chinoise créée en partenariat entre la [Deutsche Luft Hansa \(DLH\)](#) et les pouvoirs publics chinois. Le point de départ de la fondation est le projet *Transeurasia* de la compagnie DLH.

LE PROJET TRANSEURASIA

Dès le milieu des Années 1920, le projet [Transeurasia](#) prévoit la création d’une « route aérienne vers la Chine ». En 1925, le projet est lancé par la [Deutscher Aero Lloyd](#), en coopération avec l’aviation civile soviétique, qui propose également de créer une ligne transcontinentale vers la Chine et/ou le Japon. Cette initiative reçoit le soutien le plus chaleureux du gouvernement du [Reich](#) et des ministères compétents pour les affaires étrangères et le commerce extérieur.

Dans un premier temps, il n’est pas question de chercher à améliorer les performances des avions en service. Toutefois, les infrastructures nécessaires font défaut et, en principe, trois solutions sont envisageables : la route du Nord, par la Sibérie, la route du Sud par le Moyen-Orient, l’Inde et l’Indochine et, enfin, une route « centrale » dite du [Pamir](#), via Téhéran, Kaboul et le [Xinjiang](#).

CHOIX DE LA MEILLEURE ROUTE AÉRIENNE

La route Sud est abandonnée en raison des problèmes politiques prévisibles avec l’Empire britannique. La route du Pamir, est quant à elle abandonnée en raison du plafond insuffisant des avions existants en 1926. C’est ainsi que la route de Sibérie se présente comme une voie de raccordement avec la [Deruluft](#) (*Deruluft* est le nom d’une compagnie aérienne russo-allemande [*Deutsch-Russische-Luftverkehrsgesellschaft*] Königsberg-Moscou). Des négociations sont entamées avec Moscou et, comme les relations germano-soviétiques sont encore bonnes à ce moment-là, la DLH obtient rapidement l’autorisation d’effectuer un vol d’essai.

La traversée de l’Union soviétique

Le vendredi 23 juillet 1926, deux [Junkers G 24](#) décollent de Berlin pour voler sur une distance

de 10 000 km jusqu'à Pékin. Ce vol exploratoire a pour but principal de démontrer qu'une liaison aérienne vers la Chine est possible, au moins durant les mois d'été. La conclusion est la suivante :

« *Le gouvernement russe est en principe disposé à mettre en œuvre la ligne avec nous [la DLH], mais il attend un financement de notre part pour plusieurs années, dans l'esprit des options financières que la Russie a désormais accordées.* »

En 1928, deux autres vols d'essai à destination d'[Irkoutsk](#) sont effectués en s'appuyant sur l'organisation au sol soviétique existante. S'y ajoute un vol Berlin-Tokyo entre le mardi 18 septembre et le jeudi 18 octobre 1928, sur lequel un [Junkers W 33](#) a effectué 14 250 km en 90 heures de vol.

Cependant, la crise économique mondiale a d'importantes répercussions négatives sur le projet *Transeurasia*, si bien que le projet de liaison aérienne à grande échelle Allemagne-Chine avec une compagnie aérienne à créer en Chine, ne voit pas le jour, bien qu'un accord en ce sens ait été conclu à Nankin[xii] le vendredi 21 février 1930. Ce traité prévoit une ligne aérienne entre Berlin et Pékin, avec un tracé au-dessus l'URSS. Le refus de la ratification de l'accord par le *Reichverkehrsministerium (RSM)* suscite la colère des Soviétiques et des Chinois, très intéressés par le tracé, mais dépendant de capitaux extérieurs pour son exploitation.

Eurasia, acteur du trafic intérieur chinois

Ce n'est qu'avec peine et avec le soutien du ministère des Affaires étrangères, du ministère de l'Économie et du ministère de la Défense que la *DLH* obtient du *RVM* un compromis, c'est-à-dire la création d'une compagnie aérienne en Chine pour le trafic intérieur chinois. La liaison avec l'Europe peut également être assurée par des tiers ou par le chemin de fer.

Pour le *Reich*, cette solution est avantageuse car, au lieu des bénéfices attendus, la compagnie est déficitaire à hauteur de 2 millions de [Reichsmarks \(RM\)](#). Le *Reich* a consacré 1,2 million de *RM* à la grande solution pour les trois années 1931-1933. Cette somme est suffisante pour couvrir tous les coûts de *DLH* (coûts initiaux et courants) ainsi que la perte de bilan au prorata.

Exploration de la voie Sud

Cependant, la *DLH* n'avait pas encore annulé ses plans pour une liaison avec la Chine. Comme l'Union soviétique lui est restée fermée et que la voie Sud ne pouvait pas être empruntée *via* l'Inde pour des raisons politiques, la *DLH* tente en 1936 et 1937 d'explorer la ligne Pamir afin d'établir une liaison entre l'Allemagne et la Chine. Le conseil d'administration de la *Lufthansa* participe régulièrement aux vols long-courriers. En août 1937, le [Junkers Ju 52/3m](#) doit effectuer un atterrissage d'urgence en Chine en raison d'une panne moteur. L'équipage est capturé par des soldats chinois puis libéré après une longue période de captivité. Cette ligne s'est donc avérée définitivement inappropriée en raison de la nature du relief (un col de 5 400 m de haut a dû être franchi), de la domination inexplicquée et de l'absence de conseils météorologiques.

Il ne reste donc plus qu’une route Sud vers la Chine. C’est ainsi qu’au début de 1938 une demande de survol de l’Inde et de la Birmanie est adressée au gouvernement britannique, qui l’agrée. La *DLH* bénéficie du fait que le transport aérien britannique prévoit une expansion vers l’Europe centrale et orientale et dépend, donc, de la bonne volonté du *Reich*. À la fin de 1938, le gouvernement du Siam (ancien nom de la Thaïlande) donne également son accord. Le samedi 22 avril 1939, un raid exploratoire est lancé sur la ligne prévue qui traversera l’Inde, la Birmanie, le Siam et l’Indochine française jusqu’à Tokyo, d’où seront desservis les territoires occupés par le Japon dans le nord de la Chine et l’empire fantoche du [Mandchoukouo](#) (la Mandchourie). La liaison avec l’*Eurasia* devait avoir lieu à Hanoï. En août, un autre vol spécial Bangkok-Tokyo est effectué afin de préparer la liaison régulière entre les deux partenaires de l’Axe. Les plans prévoient d’utiliser, à partir de 1940, le [Fw 200](#) au lieu des *Ju 52/3m* utilisés jusqu’à présent. Des voyages de trois jours jusqu’à Bangkok et de cinq jours jusqu’à Tokyo sont prévus. La *DLH* peut donc proposer la liaison vers l’Extrême-Orient de loin la plus rapide, mais la guerre a mis fin à ce grand projet.

Pour la *Lufthansa* (le nouveau nom date de 1933), le projet *Transeurasia* est voué à l’échec. L’intention initiale de construire une route transcontinentale vers la Chine a échoué à cause de la situation financière désespérée du *Reich* pendant la Grande Dépression et, plus tard, lorsque les fonds ont été mis à disposition, à cause des différends politiques avec l’Union soviétique. La route du Pamir n’étant pas praticable sur le plan de la circulation, la route sud est allongée à l’été 1939, sans pouvoir cependant établir la jonction avec la Chine avant le début de la guerre.

DÉVELOPPEMENTS EN CHINE

Le grand accord signé entre la *DLH*, la Chine et l’URSS (cette dernière n’ayant pas pu établir de liaison aérienne entre le *Reich* et la Chine), on scelle un petit accord entre le *Reich* et la Chine. C’est ainsi qu’est fondée, le dimanche 1^{er} février 1931, la compagnie *Eurasia*. *DLH* participe à cette opération pour un tiers et le gouvernement chinois pour les deux tiers du capital. L’apport de capitaux allemand est principalement réalisé à travers un transfert de biens matériels, c’est-à-dire des avions, dont les quatre premiers arrivent en Chine en février 1931. Toutefois, la *DLH* est contrainte de mettre à la disposition de la Chine le capital nécessaire, ou de le lui apporter elle-même. Les 400 000 *Reichsmarks* avancés doivent être remboursés par le ministère chinois des transports à échéance de 1936, ce qui s’avère par la suite quasi impossible en raison du manque d’argent.



Un équipage allemand pose devant un Ju 52/3m en compagnie de militaires chinois nationalistes.

Le dimanche 31 mai 1931, la ligne Shanghai-Nankin-Pékin-Manjur est mise en service avec des avions et du personnel de la *DLH*. Les combats incessants en Chine entravent le développement de lignes aériennes régulières, car celles-ci doivent souvent s’adapter aux circonstances et sont rarement permanentes. Mais *l’Eurasia* tente toujours d’opérer la liaison *via* l’Union soviétique. Pour sa part, l’URSS avait déjà testé en 1929 la ligne Moscou-Irkoutsk, avec un embranchement vers Urga, en Mongolie.

Afin de démontrer la possibilité pratique de créer une ligne régulière entre Berlin et Shanghai, trois *Junkers W 34* nouvellement achetés sont acheminés par voie aérienne vers la Chine.

« Le troisième W 34, mis à la disposition d’Eurasia, est transféré par voie aérienne de Berlin à Shanghai en seulement quatre jours. Cette excellente performance démontre une fois de plus la possibilité d’assurer un service régulier à Berlin-Shanghai dans cinq jours environ sur des avions postaux rapides ».

À la demande de la Chine, la ligne est modifiée en 1932 afin que la liaison avec l’Union soviétique se fasse *via* le [Xinjiang](#).

En juillet 1933, la ligne est interrompue en raison des troubles au Xinjiang. Ainsi, *l’Eurasia* est cantonnée au trafic intérieur chinois et doit renoncer à son objectif initial d’une liaison aérienne *via* l’Union soviétique. La ligne Nord-Sud Pékin-Canton et la ligne Ouest-Est Shanghai-[Lanzhou](#) sont exploitées, la ligne allant au nord jusqu’à Paotau. La ligne vers le canton est rapidement interrompue en raison de l’insuffisance des infrastructures, mais une ligne vers le Sud, jusqu’à

Yunnanfu, est lancée. L'intérêt de la *DLH* se porte ensuite sur le raccordement d'*Eurasia* à une ligne aérienne des Européens vers l'Extrême-Orient.

Dans un premier temps, l'*Eurasia* doit créer une ligne vers Calcutta (Inde) ou Rangoon (Birmanie), où la jonction avec l'*India Air Lines (IAL)* devraient être établie. Les négociations échouent parce que l'*IAL* souhaite la réciprocité, c'est-à-dire la cession des droits d'entrée en Chine. Cependant, afin de ne pas créer de précédent par rapport aux doléances japonaises, la Chine n'a accordé ce droit à aucune société étrangère. La correspondance Air France vers Hanoï (Indochine française) est établie, à partir du vendredi 10 juillet 1936, par une compagnie aérienne chinoise (la *South Western* de Canton) sur la liaison Canton-Hanoï.

Le jeudi 5 novembre 1936, la *Chinese National Air Corporation (CNAC)* ouvre la liaison vers Hong Kong, ce qui assure la liaison avec l'*IAL*. L'aviation allemande a pris du retard. En 1934, à la demande de l'ambassadeur allemand en Chine, le premier *Ju52/3m* est convoyé vers la Chine par voie aérienne. D'une part, cela sert à promouvoir la qualité des produits aéronautiques allemands, mais aussi à lutter contre la *CNAC*. Pour mémoire, cette dernière a été créée avec la participation au capital de [Pan American Airways](#), qui et a fourni des [Douglas DC-2](#) et [DC-3](#) modernes.

Dans l'ensemble, l'exploitation d'*Eurasia* se révèle extrêmement coûteuse, les pertes subies par le capital ayant été rapidement absorbées. Jusqu'en 1936, le capital passe de 3 à 9 millions en plusieurs étapes, en dollars mexicains, avec une perte cumulée de 4,4 millions de dollars jusqu'au mardi 30 juin 1936.

La guerre sino-japonaise

Le début de la guerre ouverte sino-japonaise en Chine en juillet 1937 conduit à divers changements de tracé, mais aussi à une forte augmentation des besoins de transport pour les fonctionnaires et les riches Chinois. L'*Eurasia* déplace alors son siège social à [Kunming](#) et abandonne toutes les routes au Nord du Sian. C'est pourquoi Pékin et Shanghai ne sont plus desservis, mais obtiennent des droits d'atterrissage à Hanoï et Hong Kong.

En 1937, alors que la guerre sino-japonaise fait rage sur le territoire chinois, *Eurasia* se voit contrainte de déplacer son siège social à Kunming ([Yunnan](#)) et abandonne toutes les routes au Nord de Xi'an. C'est pourquoi les villes de Pékin et Shanghai ne sont plus desservies, mais la compagnie obtient des droits d'atterrissage à Hanoï et Hong Kong.

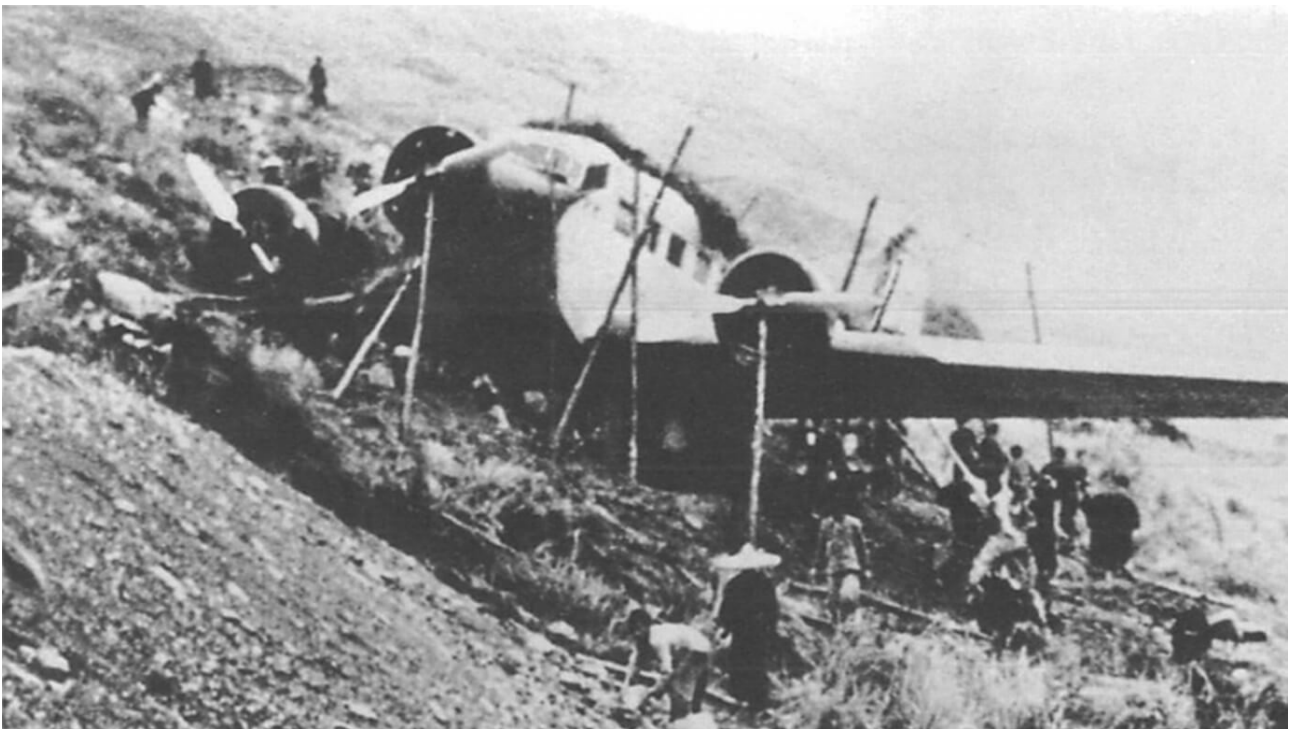
ATTERRISSAGE D'URGENCE

Dans l'après-midi du jeudi 13 avril 1939, le [Junkers Ju 52/3m EU XIX « Chengdu »](#) décolle de Hanoï pour effectuer un vol régulier à destination de Kunming. C'est l'un des dix avions de la compagnie aérienne eurasiennne de ce type. L'équipage se compose du commandant de bord, Johannes Rathje, de l'opérateur/radio/mécanicien Oswald Ulbricht et du copilote chinois Ding. Le capitaine Dieter Leiding, l'opérateur radio/mécanicien Max Springweiler et un passager chinois se trouvent également à bord.

Attaque aérienne japonaise

L’avion n’a pas encore franchi la frontière chinoise qu’il est repéré par une escadrille d’avions japonais, qui commencent presque aussitôt à le prendre en chasse et à ouvrir le feu. La tentative de Rathje de se mettre à couvert dans un petit nuage ne dure malheureusement qu’un temps et, lorsque le nuage se dissipe, les chasseurs tirent à nouveau, forçant le *Ju 52/3m* à effectuer un atterrissage d’urgence sur une pente raide dans une région montagneuse, sauvage et isolée.

Au bilan, le train d’atterrissage est arraché, le dessous du fuselage est endommagé, les pales de l’hélice droite sont tordues et des impacts de balles ont criblé l’avion. Une fois l’avion arrêté, l’équipage et les passagers sautent hors de la carlingue afin de s’abriter derrière des rochers et des broussailles. Dans sa chute, Rathje se casse le pied et le haut du bras. Les Japonais continuent à mitrailler l’avion au sol et lâchent quelques bombes mais, fort heureusement, celles-ci ratent leur cible.



Posé à flanc de colline, l’appareil est étayé par des pieux et camouflé pour éviter les attaques japonaises. Il est heureusement réparable.

Préparation du sauvetage

Afin d’éviter d’être repérés et à nouveau pris à partie, l’avion est recouvert de feuilles de palmier et d’autres branchages et feuillages. Jugeant l’appareil réparable, les naufragés se lancent dans un trek de cinq jours à pied et, plus tard, à cheval, afin d’atteindre la gare la plus proche sur la voie du chemin de fer Hanoï-Kunming. Rongé par la douleur, Rathje doit être porté presque partout.

D'après le rapport de l'équipage, le sauvetage semble impossible, mais *Eurasia*, qui ne peut pas se permettre de perdre le *Ju 52/3m*, se montre réticente à l'idée d'abandonner l'appareil dans la montagne. Après une longue planification, Fritz Schneider, directeur technique de la compagnie, part de [Lao Kai](#) pour rejoindre le site de l'accident le mercredi 19 juin, avec 33 chevaux et mules, et quatorze porteurs acheminant des pièces de rechange, des pneus, des essieux de train d'atterrissage, des feuilles de [duralumin](#) ondulées, et plus encore.

Après avoir réussi à négocier des montées abruptes, des pistes de montagne et de jungle traîtresses, de fortes pluies transformant la terre en un borbier inextricable, la caravane atteint l'avion quatre jours plus tard, entre 300 et 400 m d'altitude du côté chinois de la frontière.

Un exploit incroyable

Réparer un avion, même fortement endommagé, est une chose, mais le faire décoller depuis une pente raide et caillouteuse en une autre... Pendant que les mécaniciens s'affairent, les autres membres de l'expédition étudient le terrain afin de déterminer la meilleure manière de décoller une fois les réparations terminées.

Très rapidement, il apparaît que la seule solution valable consiste à creuser, à proximité de l'appareil, une piste en pente, la plus longue possible. Pour cela, il faut mobiliser aux alentours plus de 800 ouvriers pour tracer une piste de fortune, l'aplanir et la rendre praticable.

Ce travail titanesque une fois réalisé et l'appareil étant paré au décollage, on le hisse en haut de la courte piste... qui permet tout de même de quitter le sol sans encombre.



800 travailleurs chinois arasent la colline et aplanissent le remblai de la courte piste en pierre, cependant suffisant pour permettre à la « Tante Ju » de décoller.

DESCENTE AUX ENFERS

Avant le début de la guerre, la *CNAC* et l’*Eurasia* disposent ensemble de 30 avions. Ce nombre est réduit à cinq à la fin de 1941 du fait des combats et d’accidents fréquents. La Chine ne donc pas seulement un puits sans fond pour la *DLH*, mais aussi pour la *Pan American Airways*. Au début de la guerre en Europe, le 1^{er} septembre 1939, l’*Eurasia* doit suspendre ses vols vers Hong Kong et Hanoï, où il n’y avait que du personnel allemand. Grâce à l’utilisation de personnel chinois, ces lignes peuvent être rouvertes rapidement. L’exploitation est maintenue jusqu’à la fin de l’année 1941, malgré les hostilités et bien que la plupart des avions aient été perdus à la suite des combats ou d’accidents. Au total, 26 avions sont en service, principalement les *Junkers F 13*, *W 33*, *W 34* et *Ju 52/3m*. Parmi ceux-ci, 11 sont perdus par rupture, 10 sont détruits dans des événements militaires. Or, contrairement à la *CNAC*, l’*Eurasia* n’a enregistré que des blessés dans les pertes dues à la guerre.

Début juillet 1941, le gouvernement de [Tchang Kai-chek](#) rompt les relations diplomatiques avec le *Reich* allemand après que celui-ci eut reconnu le gouvernement réformateur de Nankin sous supervision japonaise. En conséquence, le gouvernement chinois nationaliste exige le départ immédiat du personnel allemand d’*Eurasia* et son transfert vers l’Indochine. À partir du vendredi 1^{er} août 1941, la direction d’*Eurasia* est exclusivement entre les mains des Chinois.

La part de *DLH* dans la société demeure cependant inchangée, les intérêts de *DLH* sont représentés par la partie chinoise. Le personnel allemand doit quitter le pays le lundi 15 septembre 1941 au plus tard. Dans le même temps, le paiement des dettes des pouvoirs publics chinois à *DLH* est suspendu et *DLH* est renvoyée à une solution d’après-guerre.

Malheureusement, la séparation des collaborateurs allemands n’a pas le succès escompté. En effet, les Américains ne sont pas prêts à livrer des avions modernes, car *Eurasia* est désormais sur liste noire. Au lieu de cela, la *CNAC*, dans laquelle la *PAA* a des intérêts, est privilégiée. Dans cette situation, la *CNAC* cherche évidemment à tirer parti de cet avantage au préjudice économique d’*Eurasia*. Elle y parvient remarquablement bien, car ce n’est qu’en 1946 que la *CATCO*, héritière d’*Eurasia*, atteint les performances de son prédécesseur en 1940.

L’histoire d’*Eurasia* et, par conséquent, celle de la participation de la *DLH* au trafic aérien en Chine, prend fin en novembre 1943. À cette époque, *Eurasia* est liquidée et la part allemande est confisquée en tant que propriété ennemie.

ÉPILOGUE

Bien qu’anecdotique pour des lecteurs français, cet épisode de l’aviation commerciale allemande en Extrême-Orient est significatif à plusieurs titres.

Au plan géopolitique, tout d’abord, le *Reich* allemand cherche, dès l’Après première guerre

mondiale, à reconquérir une certaine aura au plan international en ouvrant de nouvelles routes aériennes vers l'autre bout du monde. Cependant, cette ouverture vise également à trouver de nouveaux alliés, qu'il s'agisse de la Chine nationaliste dans un premier temps, du Japon sous le [Troisième Reich](#)...

Enfin, cet article démontre aussi que seule l'audace et l'opiniâtreté paient... et qu'à condition d'en avoir une farouche volonté, les aviateurs traversant une mauvaise passe peuvent finalement s'en sortir...

Éléments recueillis par Bernard Amrhein

SOURCE

- Lennart Andersson, [Crash Landing in the Mountains](#), *Anderson Aviation Site*.

Junkers Ju 52/3m

Success beyond the Luftwaffe



Lennart Andersson Günter Endres Rob J M Mulder

EAM Books

- ***Junkers Filmdokumente - Luftverkehr in China***

https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2021/04/Junkers-Filmdokumente-Luftverkehr-in-China_480p.mp4