

1930-1941 Eurasia La Chine sous Flight Simulator – © Michel Lagneau 2010

Il s'agit là, sous une appellation pleine d'espoir, d'une compagnie aérienne méconnue. Mais laissons **Robert Espérou**, Historien de l'Aéronautique, lever le voile :

« *Eurasia est une compagnie sino-allemande créée par une convention signée entre Deutsche Luft Hansa et le gouvernement du Kuomintang le 21 février 1930. Deux-tiers des capitaux étaient chinois, la compagnie allemande avait la direction technique et la décision concernant les lignes à exploiter. Eurasia Aviation Corporation commença à voler le 31 mai avec deux Junkers W-33. L'idée était de relier l'Europe à la Chine à travers la Sibérie, grâce à une entreprise germano-soviétique, la Deruluft et la Dobrolet. Mais ça tourna mal, au milieu de la pagaille dans l'Empire du Milieu et la brouille entre les Soviétiques et le Kuomintang. Eurasia se consacra donc au réseau intérieur chinois avec uniquement du matériel Junkers : 2 F-13, 6 W -33, 6 W 34, 9 Ju 52 3m et 1 Ju 160. Tout s'arrêta le 2 juillet 1941, quand Chang Kai Chek rompit toute relation diplomatique avec les nazis.*»

Robert Espérou est l'auteur de plusieurs ouvrages concernant l'aviation, dont « **Histoire du Transport Aérien Français** » (Pascal Galodé éditeurs).

Quelle épopée cela a dû être pour le personnel allemand sur place ; une aventure, où le choc des cultures a sans doute été marquant, voire plus important que pour les pilotes de l'Aéropostale française en Afrique du Nord, et Amérique du Sud. J'ai travaillé à partir de cartes et tracés aimablement fournis par Robert Espérou, et résultant des travaux de **Martin S. Best** dans son ouvrage « **The development of commercial aviation in China** » ; ainsi qu'une brochure publicitaire d'époque trouvée sur le site www.timetableimages.com de **Björn Larsson** et **David Zekria**. Je recommande fortement une visite de ce site, où les deux auteurs proposent un travail considérable de mémoire. Les deux cartes proposant les différents parcours d'Eurasia entre 1931 1937, j'ai choisi de regrouper les différents tracés en un vaste voyage à travers la Chine.

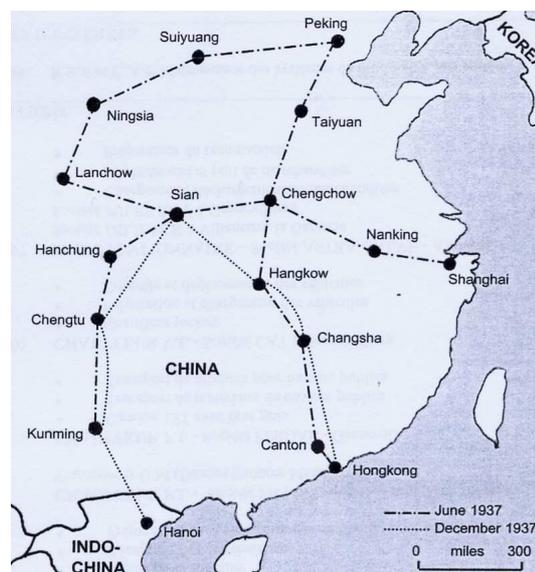
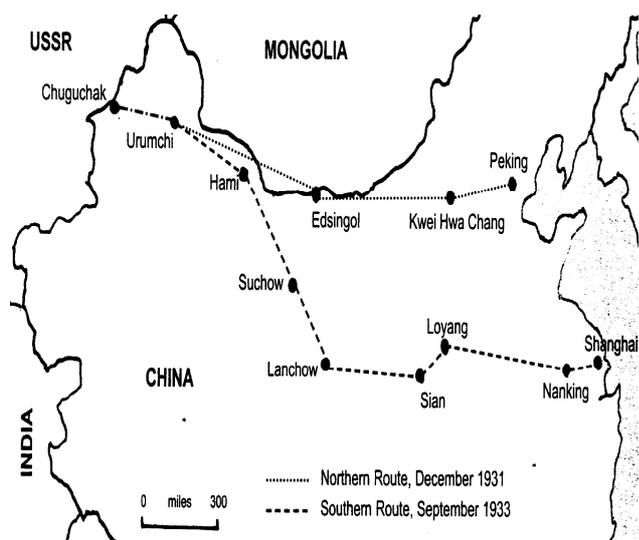
Voici, extrait de la plaquette Eurasia datant de 1937, les dispositions, in extenso, de cette compagnie en cas de blessures et décès dus à des accidents en vol ; j'attire l'attention des lectrices et lecteurs sur la partie soulignée par mes soins, j'en suis, à titre personnel, resté pantois...

1/ En cas de décès ou invalidité totale dus à un accident durant le vol, Eurasia Aviation Corporation paiera une indemnité de 10 000 dollars en devise chinoise en cours de validité. En cas de blessure due à un accident durant le vol, et provoquant une incapacité temporaire professionnelle, Eurasia Aviation Corporation participera, selon la gravité de la blessure, aux frais médicaux et d'hospitalisation (10 dollars par jour maximum). Eurasia Aviation Corporation ne peut, en aucun cas, être tenu responsable des blessures dont seraient victimes, durant le vol, des nourrissons de moins de 10 kilogrammes.

2/ Les indemnités prévues dans l'article précédent, seront établies uniquement en fonction des dispositions d'Eurasia Aviation Corporation.

Cette mention concernant les nourrissons de moins de 10 kilogrammes pose questions ; serait-ce en raison de l'absence de dispositifs de sécurité à cette époque, ceintures ou autres, et qui plus est, spécifiques à ces malheureux bambins ? Pire encore, humour noir juridique oblige, la forte natalité chinoise non réglementée dans les années 1930 ?

Mais fait-on mieux, de nos jours, à la suite de catastrophes aériennes ?... Bien évidemment oui, encore que certains témoignages des familles de victimes du vol Air France AF447, Rio-Paris début juin 2009 posent, pareillement, questions en terme de gestion humaine. Ceci étant, que peut on faire, si ce n'est dire aux proches l'insoutenable vérité, tâche des plus difficiles, et ce, dans l'immédiat, ou 48 à 72 heures plus tard.



Je débute ce périple de Hong Kong, point final de la ligne Air France de 1938 démarrante de Paris, plan de vol disponible sur ce site, et le termine au Vietnam, à Hanoi, ville étape mentionnée sur la carte Eurasia de 1937 en provenance de Kuming, et avant dernière escale de la ligne Air France. En conclusion, rien n'empêche de démarrer de Paris (Le Bourget), suivre la ligne Air France jusqu'à Hong Kong, puis d'effectuer ce vaste parcours en Chine. Une fois à Hanoi, repartir vers Paris grâce au tracé Air France. Motivant, non ? Bon courage le cas échéant...

Appareils conseillés : Pierino Primavesi, dans ses modélisations du trimoteur Junkers 52 a inclus la livrée Eurasia, remarquable compte tenu de l'emploi de caractères chinois ; son sympathique travail de mémoire est disponible sur ce site : Téléchargements Flight Simulator 2004 / Avions / Vieux modèles. D'autres choix sont bien évidemment possibles, d'autant plus que certaines distances issues du regroupement évoqué plus haut propres à la Chine, imposent des parcours hors du rayon d'action du Junkers 52.

GPS recommandé en complément de la navigation VOR/DME

Hong Kong (Hong Kong Intl VHHH) /64mn/ **Canton – Guangzhou** (Baiyun ZGGG) /300mn/ **Changsha** (Huanghua ZGHA) /382mn/ **Chengchow - Zhengzhou** (Xinheng ZHCC) /303mn/ **Nankin – Nanjing** (Lukou ZSNJ) /154mn/ **Shanghai** (Pudong ZSPD) /154mn/ **Nankin – Nanjing** (Lukou ZSNJ) /303mn/ **Chengchow - Zhengzhou** (Xinheng ZHCC) /252mn/ **Sian – Xi'an** (Xianyang ZLXY) /280mn/ **Lanchow – Lanzhou** (Zhongchuan ZLLL) /172mn/ **Ningsia – Yinchuan** survol de la ville (coordonnées : N 38 27 99 E 106 16 32 – VOR/DME Haute altitude : YNC 112.900 Mhz - Captation immédiate puisque destination située à moins de 190mn) /628mn/ **Hami** survol de la ville (coordonnées : N 42 49 78 E 93 30 60 – VOR/DME Basse altitude : HMI 115.100 Mhz - Distance minimale de captation : entre 65 & 55mn) /271mn/ **Urumchi – Urumqi** (Diwopu ZWWW) /1090mn **Suiyang – Hohot** (Baita ZBHH) /223mn/ **Pékin – Beijing** (Beijing Capital ZBAA) /231mn/ **Taiyuan** (Wusu ZBYN) /203mn/ **Chengchow - Zhengzhou** (Xinheng ZHCC) /252mn/ **Sian – Xi'an** (Xianyang ZLXY) /335mn/ **Chengtu – Chengdu** (Shuangliu ZUUU) /341mn/ **Kumming** (Wujiaba ZPPP) /283mn

VIETNAM

Hanoi (Noibai Intl VVNB)



Un Junkers 52 d'Eurasia en Chine

歐亞航空公司 Eurasia Aviation Corporation

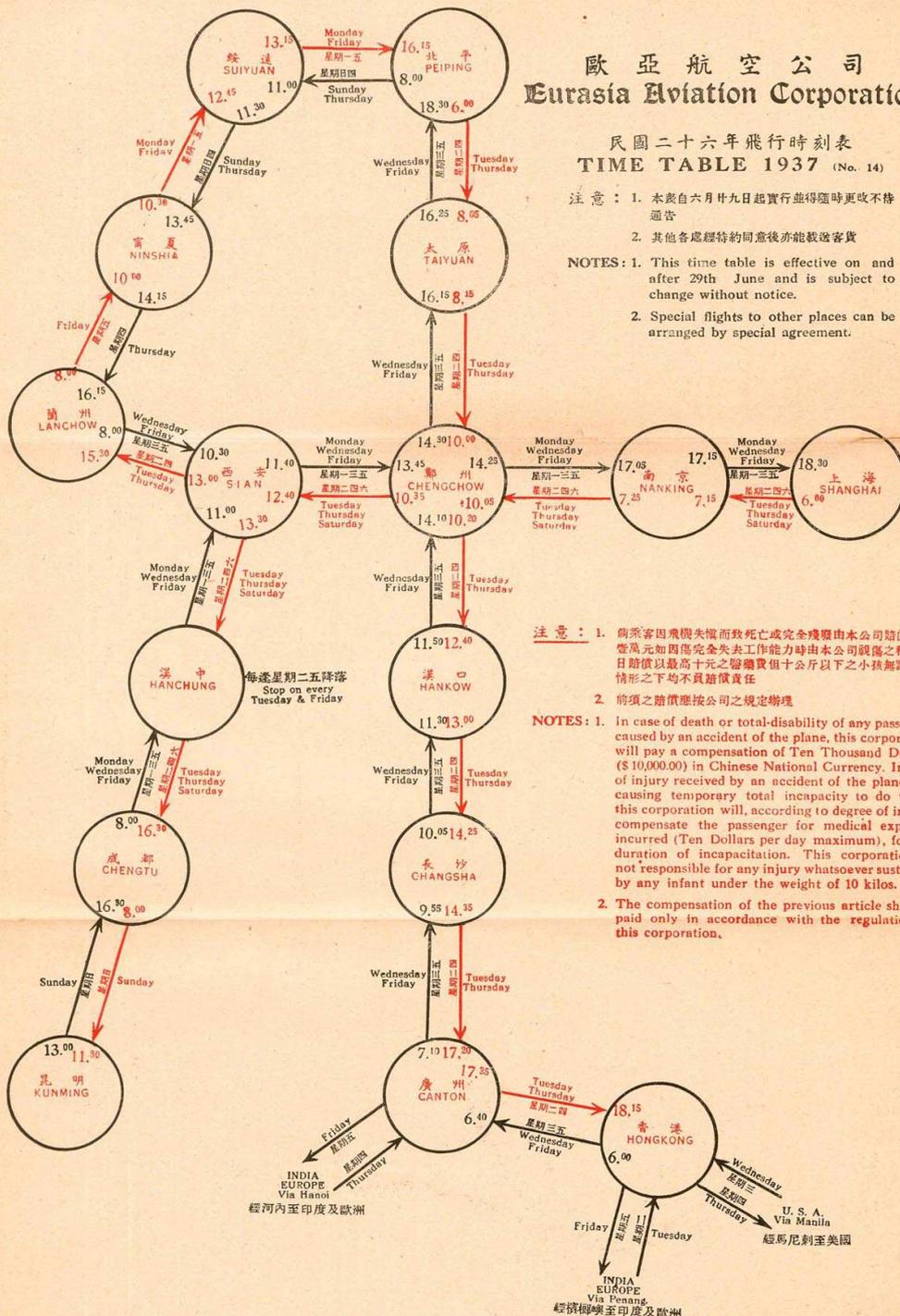
民國二十六年飛行時刻表
TIME TABLE 1937 (No. 14)

注意：1. 本表自六月廿九日起實行並得隨時更改不特通告

2. 其他各處經特約同意後亦能載送客貨

NOTES: 1. This time table is effective on and after 29th June and is subject to change without notice.

2. Special flights to other places can be arranged by special agreement.



注意：1. 倘乘客因飛機失事而致死亡或完全殘廢由本公司賠償法幣壹萬元如因傷完全失去工作能力時由本公司視傷之程度按日賠償以最高十元之醫藥費但十公斤以下之小孩無論任何情形之下均不負賠償責任

2. 前項之賠償應按公司之規定辦理

NOTES: 1. In case of death or total-disability of any passenger caused by an accident of the plane, this corporation will pay a compensation of Ten Thousand Dollars (\$10,000.00) in Chinese National Currency. In case of injury received by an accident of the plane and causing temporary total incapacity to do work, this corporation will, according to degree of injury, compensate the passenger for medical expenses incurred (Ten Dollars per day maximum), for the duration of incapacity. This corporation is not responsible for any injury whatsoever sustained by any infant under the weight of 10 kilos.

2. The compensation of the previous article shall be paid only in accordance with the regulation of this corporation.

客票價目表
PASSENGER FARE TABLE

	Single Trip (in \$)														
上海 Shanghai	25	90	155	335	* 355	* 225	150	140	140	180	240	240	245	380	580
45 Nanking	65	130	310	* 330	* 200	130	115	115	155	220	230	220	355	555	
162 鄭州 Zhengzhou	65	245	* 265	* 135	65	50	50	90	190	215	155	290	490		
279 西安 Xian	117	180	320	* 200	130	115	115	155	255	280	90	225	425		
603 蘭州 Lanzhou	441	324	140	270	310	△ 295	295	335	435	460	270	405	605		
* 639 寧夏 Ningshia	* 477	576	252	130	200	* 250	* 315	* 355	* 455	* 480	410	545	745		
* 405 西平 Xiyuan	* 360	* 243	* 360	486	234	70	120	* 185	* 225	* 325	* 350	* 290	* 425	* 625	
270 太原 Taiyuan	234	117	234	558	360	126	北平 Peiping	50	115	155	255	280	220	355	555
252 207 90	207	△ 531	* 450	216	90	太原 Taiyuan	100	140	240	265	205	340	540		
252 207 90	207	531	* 567	* 333	207	漢口 Hankow	40	140	165	205	330	540			
324 279 162	279	603	* 639	* 405	279	252	72	長沙 Changsha	100	125	245	380	580		
414 396 342	459	783	* 819	* 585	459	432	252	180	廣州 Canton	25	345	480	680		
432 414 387	504	828	* 864	* 630	504	477	297	225	45	香港 Hongkong	370	505	705		
441 396 279	162	486	738	* 522	396	369	369	441	621	666	漢中 Hanchong	135	335		
684 639 522	405	729	981	* 765	639	612	594	684	864	909	243	成都 Chengtu	200		
1044 999 882	765	1089	1341	* 1125	999	972	972	1044	1224	1269	603	昆明 Kunming	360		

來回票價 (圓幣)

單程票價 (圓幣)

注意：1. 有 * 記號者係指定絕對經由北平經過。
2. 有 △ 記號者係指定絕對經由西安經過。
3. 上列客票價目係指收費最少之路線予以核計乘客如欲改由其他路線飛行者其票價應依其所指定路線各段間之票價累計之 (參閱上表)。
4. 乘客隨身免費行李重量以十五公斤為限。

NOTES: 1. * Passage will be via Peiping.
2. △ Passage will be via Xian.
3. The above fares are calculated, and tickets issued, for the cheapest way. In case of passengers wishing to take another route, fares will be calculated in accordance with the different sections of this route (see table).
4. Baggage allowance: 15 Kilos.

各票亦可向各旅行社購買