

SEQUENCE HISTOIRE DE L'AVIATION



L'AVIATEUR DE TSINGTAO

Les bourses aéronautiques ont ceci d'extraordinaire qu'on y trouve un peu de tout : des montagnes d'instruments moteurs ou de navigation dont personne ne sait s'ils fonctionnent encore, des piles de maquettes de machines qu'on recherche depuis des décennies, un grand choix d'œuvres qui se veulent d'art, travaillées dans l'aluminium de fuselages réformés et surtout, pour ceux qui s'en donnent le temps, des photos rares et des livres dont le seul titre éveille des souvenirs pelotonnés au plus profond d'une lointaine circonvolution cérébrale. La bourse aéro des Ailes du Rhin, fin septembre, a été l'occasion d'emplettes enrichissantes pour ma bibliothèque. J'y ai, entre autres, en farfouillant dans un monceau de vieux livres au choix éclectique, déniché une histoire d'aventure aéronautique aujourd'hui centenaire dont j'avais entendu parler il y a aussi fort longtemps : les exploits chinois du lieutenant aviateur de marine Gunther Pluschow. Tirée à 600 000 exemplaires en édition originale allemande en 1915, de nouveaux tirages seront réalisés avant la fin de la guerre. Une première traduction française est proposée en 1931. C'est celle-ci que je viens d'acquérir...



PLANTONS LE DECOR !

Au cours des XV^e et XVI^e siècles, le Portugal et l'Espagne sont les premiers à se constituer d'énormes empires, principalement en Amérique. La France et l'Angleterre débiteront leur politique de colonisation un peu plus tard, majoritairement toujours en Amérique du Nord. Mais limitons notre propos à l'Asie.

La mise en place des Compagnie des Indes Orientales par l'Angleterre, la France et les Pays Bas témoigne rapidement des intérêts privés de ces pays pour l'Orient et l'Extrême Orient.

- L'Angleterre fait main basse sur l'Inde après les guerres napoléoniennes n'octroyant à la France que les cinq comptoirs restés fameux dans nos souvenirs d'école. Ce « joyau de la couronne britannique » sera sa plus profitable des colonies et ne deviendra indépendant qu'en 1947. Parallèlement, elle s'empare de Singapour et de la Malaisie (1818 – 1963), de la Birmanie (1826 – 1948), de Ceylan jusqu'en 1948, du nord de Bornéo et de Hong Kong après la première guerre de l'opium (1841 – 1997).
- La France, hormis ses comptoirs indiens, s'installe en Cochinchine, Annam, Tonkin, Laos et Cambodge dès 1883.
- L'Allemagne, en dehors de quelques vastes propriétés privées en Afrique, comme la Namibie (propriété privée d'un homme d'affaires nommé Lüderitz), n'a pas de colonies au milieu du XIX^e siècle. L'unification de la nation allemande en 1871 va donner au Kaiser des envies d'empire et la course aux territoires va s'accélérer à partir de 1893.

Avant la Guerre des Boxers (1900), l'Angleterre, la France et l'Allemagne disposent déjà, en Chine, de ports ouverts aux flottes étrangères : Pékin, Tientsin, Hankou et Shanghai.

Le 1 novembre 1897, l'assassinat de deux missionnaires allemands de la

Société du Verbe Divin, connu sous le nom d'**Incident de Juye**, commis par une bande armée d'une trentaine de malfrats dans l'état du Shandong entraîne l'occupation militaire de la Baie de Kiautshou par l'armée de Guillaume II. L'escadre allemande d'Extrême Orient (Ostasiengeschwader) commandée par le Vice Amiral von Diederichs ramène l'ordre rapidement et lui permet d'obtenir, en 1898, un bail de 99 ans de ce territoire. Le port de Tsingtao (en allemand Tsingtau) est construit pour servir d'escale aux navires marchands et militaires du Kaiser.

Après la Guerre des Boxers qui a vu l'unité de toutes les puissances occidentales se liguer contre l'armée impériale chinoise, de nouvelles concessions sont faites :

- L'Angleterre obtient le port de Weihai qu'elle nomme Port Edward,
- La France obtient Zhanjiang qu'elle nomme Fort Bayard,
- La Russie récupère Port Arthur,
- L'Allemagne se voit confirmer le bail de Tsingtao.



DEBUTS DE LA PREMIERE GUERRE MONDIALE EN ASIE

En Europe, en ce début du XX^e siècle se sont nouées des alliances :

- La **TRIPLICE** formée de l'Allemagne, de l'Autriche – Hongrie et de l'Italie.
- La **TRIPLE ENTENTE** formée de l'Angleterre, de la Russie et de la France.



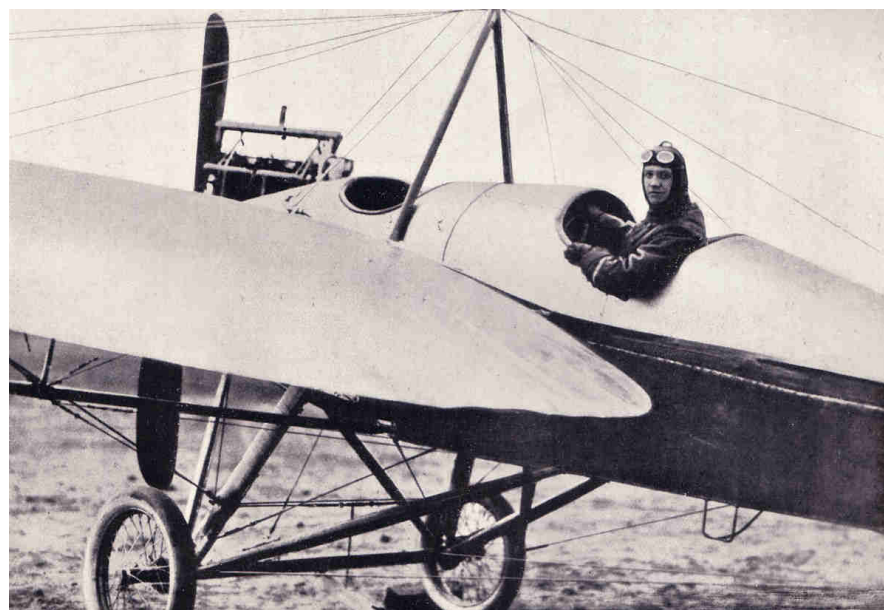
— Pays membres de la Triple Alliance
••• Pays membres de la Triple Entente
||| Pays neutres

En Asie, le Royaume Uni voit d'un mauvais œil l'installation de l'Allemagne et la soupçonne de concurrence économique et politique dans cette partie du monde. Il se rapproche donc du Japon avec lequel il signe un traité d'alliance. Fort de son succès dans la guerre russo japonaise, l'armée de l'Empire du Soleil Levant bénéficie d'une image prestigieuse et s'avère moderne et bien équipée.

LES EXTRAORDINAIRES AVENTURES DE GUNTHER PLÜSCHOW

En août 1913, notre héros qui vient de terminer l'Ecole des Officiers de Marine Allemands rentre d'une permission passée en Angleterre pour Schwerin, sa ville natale dans le sud est de Lübeck. Il y apprend sa nomination comme lieutenant aviateur de la marine et, quelques jours plus tard, son affectation : Tsingtao ! Premier aviateur de marine à Tsingtao...Petit détail piquant, notre fringant officier du Kaiser n'a jamais pris place dans un aéronef...

Le 2 janvier 1914, lorsqu'il arrive sur le terrain de Berlin Johannistahl (terrain d'exploit des avions de Jeannin, le



motoriste des Aviatik mulhousien et dont les routes se croisent certainement) une épaisse couche de neige rend le terrain impraticable.

Dans les premiers jours de février, le beau temps sec fait sa réapparition et lui permet de décoller en double commande pour la première fois sur un Taube.

Trois jours plus tard, il est lâché.
Cinq jours après son premier vol, il est breveté !

Dans les jours qui suivent, il teste, avec le pilote d'essai de la maison Rumpler, un prototype qui mettra une heure pour gagner 4 000 mètres avant de voir son moteur bloqué par le froid à l'origine d'une longue descente spiralée vers le terrain où les deux compères se posent sains et saufs mais congelés. Le lendemain, après quelques petits ajustements techniques, ils atteignent 4 900 mètres et battent le record allemand d'altitude avec une température extérieure de -37°C et, quelques jours plus tard 5 500 mètres...

Moins d'une semaine de formation.
Une dizaine de jours de perfectionnement volontaire.

Le Rumpler Taube est mis en caisse destination la Chine qu'il va gagner par voie maritime tandis que Plueschow regagne son affectation par voie ferrée via le transsibérien qui ne porte pas encore ce nom et les steppes russes...

Il découvre la place publique – place d'armes – terrain de sport de Tsingtao qui doit lui servir de champ d'aviation alors qu'un match de football s'y déroule entre les matelots allemands et leurs collègues anglais du vaisseau amiral *Good Hope*. Six mois plus tard, ils se battront à la **Bataille de Coronel** et le *Good Hope* sera coulé avec tout son équipage par la flotte allemande aux ordres du Comte von Spee...



Le vapeur qui transporte deux Taube n'est attendu que fin juillet 1914 ce qui laisse à Pluschow le temps de s'installer et de prendre ses marques en terre lointaine. A l'arrivée du cargo, ailes et fuselages sont sortis des caisses à même le quai pour traverser la ville en un cortège hippomobile triomphal jusqu'au champ de manœuvre et son atelier de mécanique aéro hâtivement bricolé.

Après 48 heures de remontage, l'oiseau est prêt pour la première aventure d'un avion dans le ciel de Tsingtao.

PREMIERS VOLS CHINOIS ?

Le terrain est particulièrement petit (600m/20m), occupé d'obstacles divers et cerné de collines rendant l'approche difficile et dangereux mais c'est le seul endroit à peu près plat de la concession. Au lever du jour, le premier décollage se révèle toutefois aisé mais, après quelques cercles au dessus de la vieille ville chinoise dont le sommeil vient d'être interrompu pour la première fois par un moteur d'avion, la piste paraît – vue du ciel – vraiment très courte. Il faut bien se poser. Un second Taube a été livré pour son camarade le lieutenant Müllerskowski. Il est remonté 48 heures plus tard mais il se crashe dès son premier vol, le détruisant complètement et mettant hors circuit le second pilote de Tsingtao, grièvement blessé, pour l'ensemble du conflit.



La fin de juillet 1914 s'écoule alors dans la nonchalance hors du temps de cette « Ostende de l'Extrême Orient » entre tennis, promenades à cheval et soirées dansantes dans cette enclave internationale où la gente féminine est bien représentée jusqu'au 30 juillet où l'ordre d'alerte s'abat comme un coup de tonnerre en ciel clair.



Bundesarchiv, Bild 137-004068
Foto: o. Ang. | 1897/1914 ca.

Ordre de mobilisation contre la Russie le 2 puis contre la France le 3 et l'Angleterre le 4 août. Il s'en suit, bien entendu, une période trouble dans les relations entre les populations étrangères européennes et les militaires allemands en poste dans la forteresse.

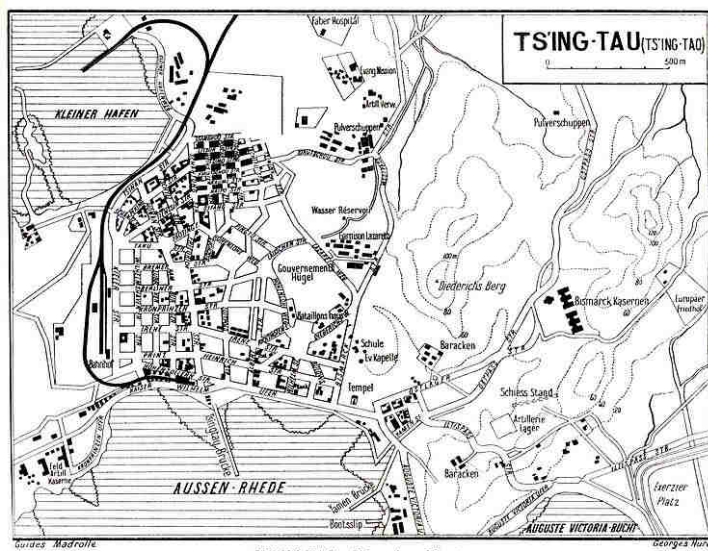
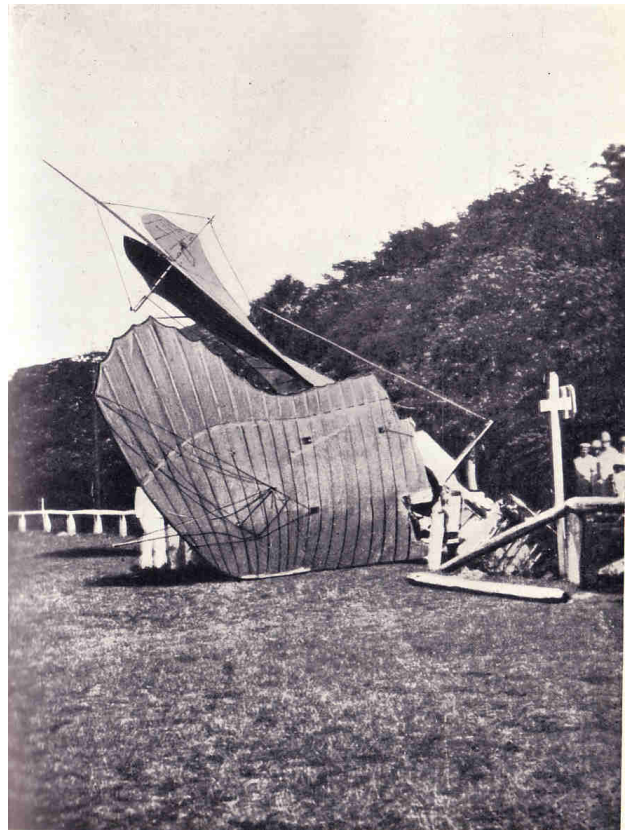
Le 15 août, en accord avec les traités d'alliance anglo japonais, un ultimatum intime l'ordre de faire quitter les eaux chinoises par tous les navires civils et militaires allemands et de rendre au Japon, sous huit jours, tout le territoire de Tsingtao. L'*Ostasiengeschwader* a déjà levé l'ancre pour le Pacifique mais il reste à quai des canonnières et des torpilleurs. L'ultimatum est, bien entendu, rejeté et un navire est affrété pour évacuer les étrangers, femmes et enfants qui le souhaitent, vers Tientsin. La ville se met en conditions de combat.

PREMIERES MISSIONS AERIENNES « RECONNAISSANCE ET BOMBARDEMENT » DE LA GUERRE 14-18 EN ASIE

Trois jours après la déclaration de guerre, à l'issue de son premier vol d'observation qui lui permet, sur plusieurs centaines de kilomètres, de découvrir et de prendre ses premiers repères dans la colonie, Pluschow se crashe à l'atterrissage. Le moteur est intact mais les ailes sont détruites et les pièces de rechange importées d'Allemagne en même temps que l'avion sont restées trop longtemps en caisses. Elles sont moisies et pourries par l'humidité ambiante de l'Asie. Même les 5 hélices de réserve sont inutilisables !

Il faut reconstruire des ailes et des hélices avec les moyens du bord et l'habileté des menuisiers chinois. Neuf jours plus tard, le Taube est opérationnel et fait son premier « nouveau » vol mais c'est un avion rafistolé !

L'observation méthodique et minutieuse du territoire et de l'éventuel futur champ de bataille peut recommencer dans le ciel pur de l'été. Le point faible de la machine reste toutefois son hélice qu'il faut démonter après chaque vol pour la recoller afin qu'elle soit prête pour le lendemain.



CH'ING-TAO (Chiao-chou Wan)

A l'ouest de l'actuelle Corée du Sud, un peu en dessous de la latitude de Séoul, le territoire allemand de Kiautchou est une large péninsule au sud de laquelle se trouve la ville de Tsingtao. Bordé de trois côtés par la mer, la limite nord de la ville butte sur trois chaînes de collines qui vont chacune de la Mer Jaune à la Baie, bien protégée de Kiautchou. C'est sur ces montagnes que sont implantées les forteresses et fortifications défensives.

Au-delà, vers le nord, s'élèvent d'autres chaînes montagneuses considérées comme une zone neutre faisant tampon avec la Chine.

Le 23 août l'ultimatum expire.

Le 24 août, le blocus est mis en place par la marine japonaise et un bâtiment de ligne anglais. Un millier de soldats allemands est envoyé pour occuper et défendre la partie neutre au nord de la concession.

Un mois plus tard, des bataillons nippons, 20 fois supérieures en nombre, bousculaient les marins allemands derrière la ligne de défense principale.



Les missions d'observation de Pluschow, longtemps non prises en compte par l'Etat Major allemand qui n'est pas familiarisé avec cette nouvelle forme de renseignements militaires venus du ciel, consistent à repérer les navires ennemis et les éventuels points de débarquement des corps expéditionnaires.

Début septembre, son Taube encaisse une dizaine de traces de balles nipponnes lors d'une de ses reconnaissances, ce qui l'incite à ne plus descendre en dessous de 2 000 mètres d'altitude pour rester à l'abri des tirs de fusils ou de mitrailleuses.

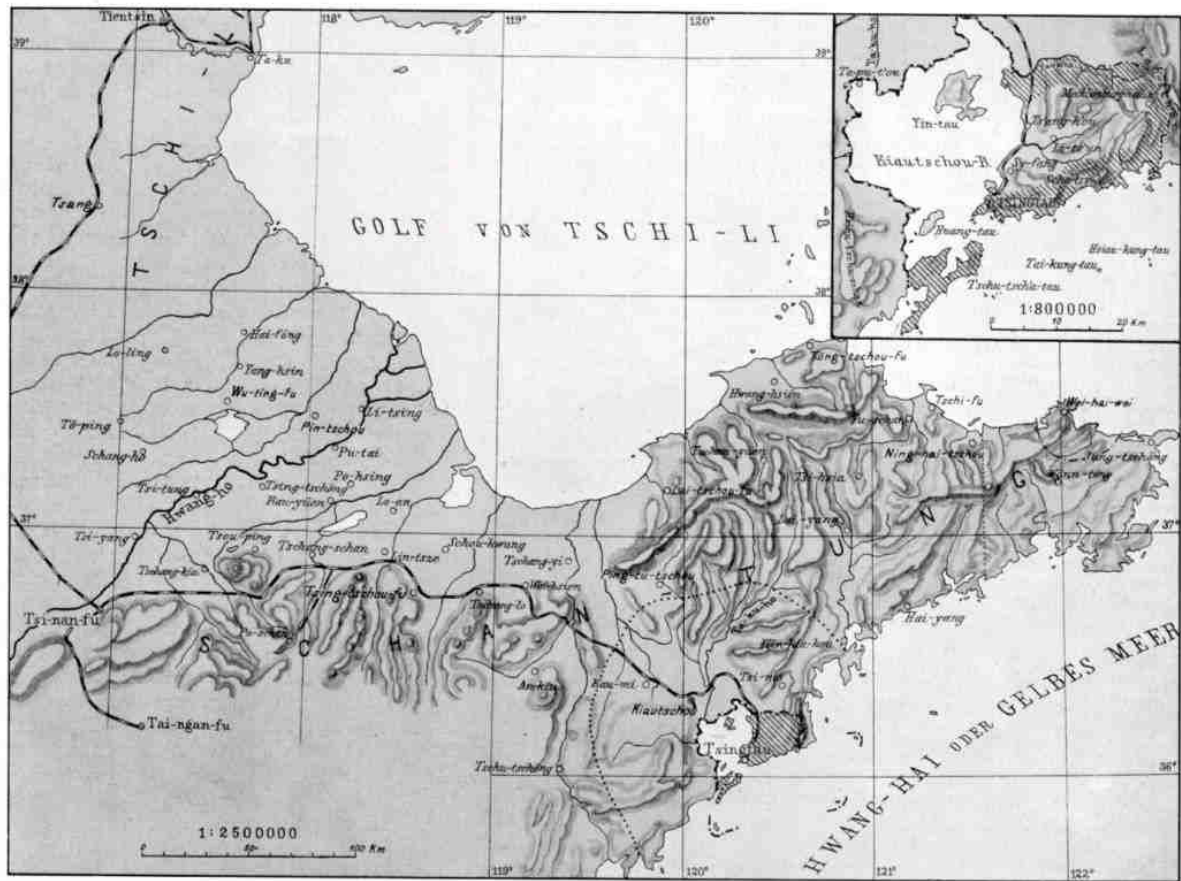


Bundesarchiv, Bild 116-214-02
Foto: o. Ang. | 1914 ca.

Dès le 25 septembre, les croiseurs japonais, ancrés au large, débutent un pilonnement intensif de la ville et il faut chercher à protéger le Taube derrière des murets de pierres. Bien que ce bombardement soit particulièrement intensif, il apparaît un peu comme une diversion car il se suit d'un débarquement au nord. Les japonais construisent alors des routes amènent des canons de siège et se retranchent devant les barbelés et les ouvrages de défense allemands en creusant des tranchées et des galeries.

Le rôle principal du Taube est de repérer les batteries lourdes ennemies grâce à des survols quotidiens dès le point du jour. Ces opérations sont rendues délicates par les conditions aérologiques en cet été asiatique aux mouvements de masses d'air imprévisibles et du fait d'un relief montagneux bordé de tout côté par la mer. Par ailleurs, le moteur ne donne pas assez de puissance et l'hélice, d'un rendement très faible, rend impossible l'emport d'un observateur.

Schantung und das Kiautschou-Gebiet.



« Quelquefois, lorsque je partais vers le sud, je rencontrais des remous énormes au bout du terrain d'aviation, à l'endroit où la mer vient battre le fort Hu Tscuhen Huk et mon avion était littéralement aspiré. J'arrivais pourtant à le faire passer au dessus des canons du fort mais, aussitôt après, il retombait lourdement et, souvent, il s'en fallait de bien peu que je n'arrive pas à le maintenir au dessus de la surface de la mer. Une fois là, il se rétablissait lentement et commençait à grimper. »

Le taux de montée de la machine est très faible et il faut généralement une heure et demi pour atteindre 2 000 mètres (70 pieds/min) en volant au dessus de la mer pour éviter les shrapnells.

« Le départ vers le nord était effroyable ; je ne l'ai essayé en tout que 6 ou 7 fois et je m'en souviendrai toute ma vie. Je devais alors décoller de l'extrémité sud du terrain et, en suivant la ligne droite, survoler cette place, longue à peine de 100 mètres, mes hangars, plusieurs villas et notre cimetière situé sur une étroite corniche à 150 mètres de hauteur et entourée des 2 côtés par les masses rocheuses de la Montagne de Bismarck et du Mont Iltis. (...) J'arrivais aux vallées latérales où il y avait toujours de terribles remous ; mon appareil subissait alors un choc violent, penchait sérieusement par tribord et, malgré tous mes efforts, je n'arrivais pas à le redresser.

Mon avion se précipitait alors dans cette vallée infernale, la pointe de son aile droite à quelques centimètres des arbres et des rochers qui se trouvaient au dessous, et je ne pouvais rien faire de mieux que de maintenir ma direction avec tout mon sang froid pour ne pas aller m'écraser sur le sol. Lorsque je planais enfin de l'autre côté, au dessus de la Baie de Kiautchou, mon appareil redevenait raisonnable. »

A chaque vol, l'ascension est sans fin jusqu'à ce que le baromètre affiche 2 000 mètres. Puis viennent rapidement les lignes ennemies.

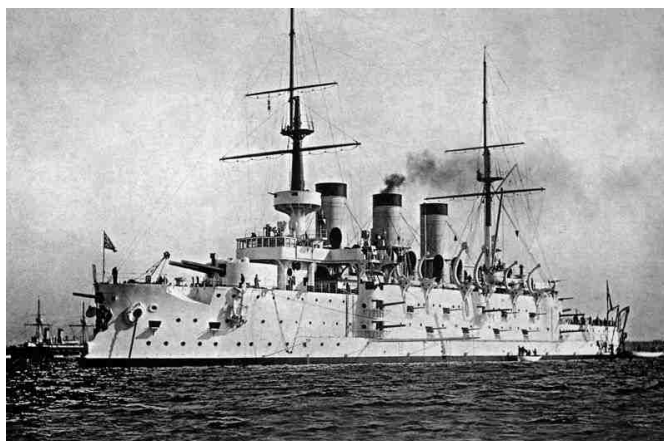
« Dès que je me trouvais au dessus de l'ennemi, je calais mon moteur de façon à ce que l'appareil conservât de lui-même son altitude. Je suspendais ma carte devant moi au gouvernail de profondeur, je prenais un crayon et un carnet et j'observais l'ennemi entre le fuselage et les ailes. Je n'avais pas à toucher au gouvernail de profondeur et j'actionnais le gouvernail de direction avec les pieds. Je survolais les positions jusqu'à ce que j'ai tout repéré et inscrit, pris des notes exactes et fait un croquis. J'en eus bientôt une telle habitude que, souvent, il m'arrivait d'observer pendant une heure et demi ou deux heures sans lever les yeux et de tout noter ponctuellement. »

Le vol de retour est toujours le même avec un arrêt du moteur verticale de la ville et une descente plongeante faite de courbes toujours différentes pour éviter les tirs adverses. Une fois posé et l'avion confié aux mécaniciens, Pluschow prenait le volant de sa voiture pour se rendre au palais du gouverneur avec son chien Husdent où l'on attendait impatiemment son rapport.

Le 5 septembre, un biplan gigantesque se montre au milieu des nuages avec de gros disques rouges sous les ailes : c'est un japonais ! Les forces ennemies viennent de mettre en place huit appareils dont 4 grands hydravions biplans. Leurs bombes ont une force d'éclatement considérable mais, par chance, les tirs sont maladroits. Il faut une nouvelle fois déplacer le Taube pour le mettre à couvert sous un nouveau hangar couvert d'herbe et de terre.

Un militaire du dépôt d'artillerie confectionne des bombes artisanales avec des boîtes de conserve de deux kilos remplies de dynamite, de clous de sabots et de morceaux de fer et muni d'un détonateur primitif. Les résultats étant peu probants, la technique de bombardement est vite abandonnée. Les rencontres en l'air avec des appareils japonais se traduisent par des échanges de coup de feu avec les 30 cartouches dont dispose son pistolet Parabellum réglementaire et...de grandes frayeurs.

Pendant ce temps, le pilonnage se poursuit depuis les navires en mer et les tirs de mortiers depuis les batteries installées sur terre au nord de Tsingtao. Certains jours, une centaine d'obus de 305. C'est alors qu'un obus allemand s'abat sur le vaisseau de ligne anglais, le **Triumph**, et l'oblige à quitter la scène de combat pour réparations à Yokohama. Le 17 octobre, le vieux torpilleur allemand S 90 quitte le port de nuit et, s'insinuant entre les lignes ennemies, touche les torpilleurs adverses et coule l'un des croiseurs japonais.



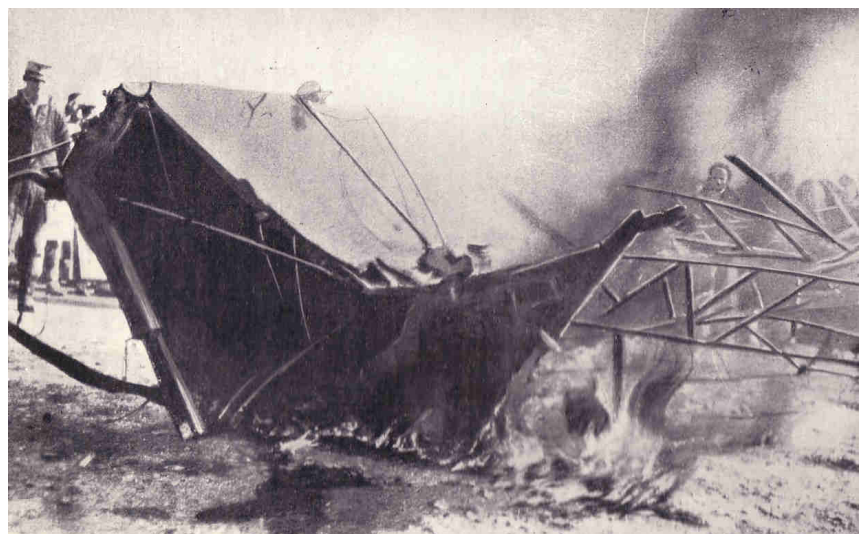
Mais ce n'est que le début du chant du cygne pour les défenseurs du Kaiser car les pièces d'artillerie des Japonais se sont multipliées. Limité par leur faible stock de munitions, les forces allemandes sont dans une logique d'économie. Les travaux d'encerclement de Tsingtao vont bon train et, après quelques jours passés sans voler pour cause météo, la cartographie des lignes ennemies est bouleversée. Il faut alors se repérer, observer, reprendre la planche et le crayon et se concentrer.



Le 31 octobre célèbre l'anniversaire de la naissance du Mikado. C'est le jour choisi par l'état major nippon pour lancer l'attaque ultime. Elle commence par un déluge de feu qui commence par incendier les réserves de pétrole puis elle se suit par un pilonnage systématique et en règle de tous les ouvrages d'art militaire. L'assaut initialement prévu dans la nuit suivante ne peut avoir lieu car, contre toute attente, les pièces d'artillerie allemande ont bien subi le choc et se déchaînent maintenant contre les troupes d'infanterie de marine japonaises.

Huit jours et huit nuits de feu incessant seront encore nécessaires pour ébranler les fortifications et permettre aux 30 000 soldats de l'empire du Soleil Levant de lancer l'attaque finale.

Le champ d'aviation, labouré par les éclats d'obus est dans un triste état mais, à ce stade de la bataille, les missions de reconnaissance ne sont plus d'aucune utilité. Le gouverneur donne l'ordre à Pluschow de quitter Tsingtao par voie aérienne à l'aide de son avion à bout de souffle. Le 6 novembre 1914, il décolle une dernière fois au milieu des éclats de shrapnells, perce le blocus et se pose dans une rizière de la Chine continentale après 3 heures de vol. Pour éviter des complications diplomatiques et des chinoiseries interminables, il juge plus prudent de mettre le feu à son Taube.



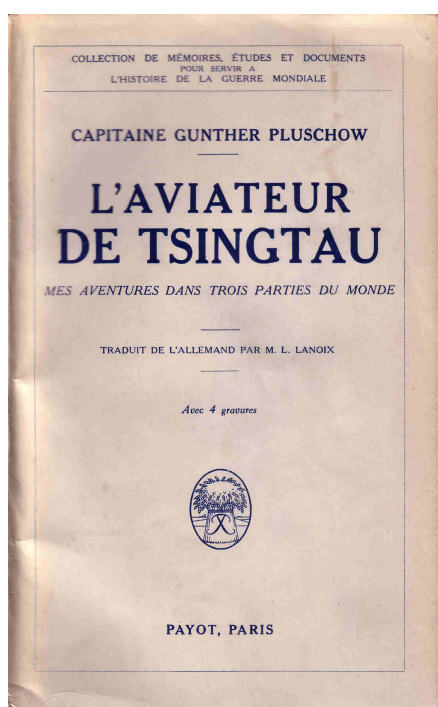
Le champ d'aviation, labouré par les éclats d'obus est dans un triste état mais, à ce stade de la bataille, les missions de reconnaissance ne sont plus d'aucune utilité. Le gouverneur donne l'ordre à Pluschow de quitter Tsingtao par voie aérienne à l'aide de son avion à bout de souffle. Le 6 novembre 1914, il décolle une dernière fois au milieu des éclats de shrapnells, perce le blocus et se pose dans une rizière de la Chine continentale après 3 heures de vol. Pour éviter des complications diplomatiques et des chinoiseries interminables, il juge plus prudent de mettre le feu à son Taube.



La suite est une autre aventure qui mériterait d'être contée puisqu'elle a pour cadre la Chine profonde et d'in vraisemblables aventures pour lui permettre de la quitter, une arrivée à San Francisco via Honolulu au contact de Japonais suspicieux, une traversée rocambolesque des Etats-Unis vers New York, un internement dans les geôles de Gibraltar suivi d'un transfert dans un camp d'officiers allemands prisonniers à Derby et un retour en Allemagne, en temps de guerre, particulièrement méfiant...



Müschow, Dreblew und Schnauf



La carrière aéronautique de Gunther Pluschow ne s'arrêtera pas là car il sera le premier aviateur à se poser dans la Baie d'Ushuaia en 1928 avant d'explorer le Chili, la Terre de Feu et l'Argentine puis de décéder dans un accident d'hydravion en Patagonie le 28 janvier 1931.

Son hydravion était un biplan Heinkel Silberkondor, immatriculé D 1313 et s'appelait : **TSINGTAO...**

Jean Jacques TURLLOT
pour AVIATIK

