

<http://www.cpalb.fr/le-focke-wulfe-58-du-lac-du>



Date de mise en ligne : samedi 25 mai 2013

Copyright © Club de plongée d'Aix les Bains, lac du Bourget - Tous droits

réservés

Sommaire

- [Les premières pistes](#)
- [Quel type d'avion ?](#)
- [Historique](#)
- [Les faits](#)
- [45 ans plus tard](#)
- [L'avenir](#)
- [Un mystère a été élucidé en \(â€\)](#)
- [C'était le 30 mars 1944...](#)

Les articles ci-dessous donnent tous la date du 30 mars 1944. En réalité, cet avion s'est écrasé un an plus tôt, le 30 mars 1943. Pourquoi cette erreur ? Je ne saurais dire.

Les premières pistes.

Début 1987, 3 passionnés de plongée, s'intéressant aux épaves d'avions immergées, sont attirés par des témoignages d'anciens pêcheurs professionnels du Lac du Bourget. Selon ces derniers, un avion allemand aurait coulé au fond du lac le 30 mars 1944. L'épave n'ayant jamais été remontée, elle devrait s'y trouver en relativement bon état car les eaux douces et froides du lac favorisent la conservation des structures métalliques.

Quel type d'avion ?



Les Archives militaires allemandes de Fribourg en Brisgau sont consultées et révèlent que la 3^e Flotte Aérienne de la Luftwaffe (armée de l'air allemande) déclare la perte complète d'un Focke-Wulf 58 " Weihe " le 30 mars 1944 dans les " environs d'Annecy ". Le Fw 58 en question est un type C, il s'agit d'un bimoteur quadriplace utilisé pour la formation des personnels navigants des unités de bombardement ou de transport.

Historique :

le Weihe (cerf-volant), appelé aussi Drache (milan) est un des plus importants avions utilitaires de la Luftwaffe, de la classe Anson ou Oxford. Il vole d'abord en tant que transport civil de six places en 1935. De nombreuses versions militaires voient le jour ensuite comportant parfois jusque trois MG 15 ou d'autres mitrailleuses avec un chargement de bombes aux attaches d'ailes ou de fuselage et un train d'atterrissage conventionnel, à ski ou à flotteur. Entre 1937 et 1942, environ 4 500 Fw 58C seront fournis à la Luftwaffe, appelés bombardiers Leukoplast (sparadrap) quand ils servent d'ambulances. L'une de leurs missions principales consiste à arroser les zones russes de germicides.

Ce Fw 58C Weihe est un Sanitätsflugzeug (ambulance) et peut-être un des Fw 585, version spécialement construite à cet effet. Environ 2000 appareils seront employés comme ambulances et pour des missions casevac, mais la plupart des Weihe sont des avions d'entraînement d'équipages souvent avec un nez de bombardier.

- Versions : Prototypes, Fw 58, 588 et 58C
- Origine : Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH

- Type : avion multirôle d'entraînement d'équipage, de transport, d'ambulance et de missions spéciales

- Moteurs : deux Argus As 10C V-8 inversé refroidissement par air de 240 CV

- Dimensions : envergure 21 m ; longueur (caractéristique) 14 m ; hauteur (atterrissage conventionnel) 4,21 m

- Poids : à vide (caractéristique du C) 2 400 kg ; en charge 3 600 kg

- Performances : vitesse maxi 280 km/h

- rayon d'action normal : 800 km

Les faits.

En 1944, l'aérodrome de Lyon-Bron abrite l'école de radionavigation numéro 4 dans le cadre de la 3^e Flotte Aérienne. Le but de cette école étant de former les opérateurs radios des escadres de bombardement de la Luftwaffe utilisant pour ce faire des Fw 58 " Weihe ".

Il est 13H15 quand le Fw 58 (numéro de série 3652) immatriculé TD+QE décolle de Bron. Il se dirige vers les Alpes et après 40 mn survole la commune de Chindrieux et Châtillon. Pour une raison indéterminée, l'avion touche l'eau du bout de l'aile gauche et percute le lac. Le pilote aurait peut-être commis une erreur de pilotage se laissant abuser par l'effet miroir bien connu des pilotes de Canadair et d'hydravion en général.

Des 4 membres de l'équipage 2 seront tués dans l'accident : le pilote, l'adjudant Ernst Chronz et un élève le caporal Kurt Becker. Le 2^e élève Rudolph Schiere et le radio le caporal Otto Steinbach survivront et seront recueilli par des pêcheurs et hébergé par une famille de Conjux. Leur état (choc et hypothermie) ne permettant pas leur transport immédiat, ils resteront quelques jours chez l'habitant avant de retrouver leur base.

Pour l'anecdote, le commandant allemand de la base de Bron interviendra auprès des autorités compétentes pour faire libérer 4 prisonniers de guerre originaires de Conjux en remerciement des soins apportés à ses hommes par la population du village.

45 ans plus tard.

L'association Fahrenheit 32 (0° Celsius), dont les trois plongeurs cités plus haut font partie, débute une campagne de recherche et de localisation de l'épave. D'octobre 1987 en février 1988 des plongées avec sondage jusqu'à 40m sont effectuées sans succès. En recoupant divers témoignage, une seconde zone est définie dont la profondeur oscille entre 80m et 120m. La zone est prospectée à l'aide d'un sondeur jusqu'au 25 février 1988 se soldant par la découverte d'une anomalie à 115m. Localisation confirmée par l'utilisation d'une technique d'échographie latérale. Suit une déclaration du site à la gendarmerie de Chindrieux et au CNRAS (Centre National de Recherches Archéologiques Subaquatiques) à Annecy.

L'épave est localisée, il faut maintenant en rapporter quelques imagesâ€¦

Après quelques essais infructueux (caisson vidéo remorqué impossible à diriger, fuites, implosionâ€¦), l'équipe fait appel le 14 novembre 1989 à une entreprise spécialisée de Montpellier, Hytech, et loue un ROV (Remote Operated Vehicle). Les différentes campagnes seront infructueuses faute de visibilité.

En décembre 1993, la société grenobloise Hydrokarst propose ses services et en utilisant le ROV " Achille " prêté par Hytech parvient à filmer l'avion. Le ROV se paiera même une plongée longue durée sur l'épave car il restera coincé et ne sera récupéré que quatre mois plus tard en avril 1994.

L'avenir.

L'avion sera-t-il remonté et restauré car il semble qu'aucun Fw 58 ne soit exposé nulle part, restera-t-il au fond pour servir de but à des plongeurs Tech. Une restauration ne pose pas de réels problèmes pour qui en a les moyens, plusieurs sociétés en France en ont les capacités techniques. Une fondation américaine de Virginie, la Ferrumar, avait d'ailleurs à l'époque proposé de reprendre à son profit la découverte de l'avion pour le ramener aux États-Unis. Depuis 1994 rien n'a bougé. Il semble que les vœux du dernier survivant soit exaucés et que l'avion soit destiné à rester sur son lit de vase pour la seule joie des poissons.

Sources : Le Fana de l'aviation mars 1995

Les photos que vous pouvez voir ont été filmées par un sous marin. La qualité photographique des clichés est des plus moyenne et l'interprétation des vues est assez ardue, le manque de recul imposé par les conditions de prises rendant impossible toute vue d'ensemble.



Cette page a été recopié sur le Dauphiné Libéré du 23 octobre 2004.

Un mystère a été élucidé en Savoie.

Le Club des cinq a retrouvé l'avion fantôme

Cinq plongeurs amateurs ont touchés pour la première fois, par 112 mètres de fond, l'appareil allemand qui s'était abîmé dans le lac du Bourget il y a 60 ans. Personne ne l'avais encore jamais vu et le mythe s'était installé : existait-il vraiment ? Cette fois on le sait, il y est.

Ils ont cette image si ancrée dans la tête qu'on croirait voir l'épave dans le reflet de leurs yeux. Jean-Marc Blache, Jérôme Mazier et Marco Stroppa l'ont vu. Pas la Dame Blanche, non. Juste cet avion fantôme de l'armée allemande que la légende disait être tombé dans le lac du Bourget en 1944 mais que personne n'avait retrouvé. L'histoire commence à table, entre la poire et le fromage, le beau frère de Jean Marc, passionné d'aviation, raconte qu'il a lu dans une revue spécialisée qu'une association savoyarde, "Fahrenheit 32", cherche depuis des lustres l'épave d'un Focke Wulf 58 C appartenant à la LuftWaffe soi-disant tombé dans le lac du Bourget. "Toi qui es plongeur, tu devrais aller voir ! ", lance-t-il comme un défi. Tope là !

Jean-Marc Blache noue contact avec cette association. Les membres confirment qu'ils ont effectué de nombreux sondages dans les eaux profondes du lac et qu'à force d'acharnement, au bout de deux ans, ils ont fini par détecter "une anomalie" par 115 mètres de fond au large de Conjux, petite bourgade portuaire du bout du lac. Roger Pilloud, le président de "Fahrenheit" ; confie qu'il s'est fait prêter des robots sous-marins spécialisés et qu'il possède donc des images, mais qu'il gardera le secret. Pourquoi ? "Pour éviter les pillages. Les américains ont déjà tenté de nous arracher l'épave. Mais celle-ci ne bougera pas d'ici ! Mes amis et moi en avons fait le serment à l'un des deux rescapés allemands que nous avons retrouvé à Stuttgart et qui nous l'a fait promettre. Et puis pour éviter les accidents aussi. Certains seraient assez fous pour aller plonger à ces profondeurs. Ils n'en reviendraient pas ! "Mais un Jean-Marc Blache averti en vaut deux. Après avoir constitué son équipe - Jérôme et Marco ; les plongeurs, mais aussi Alain Pinot, spécialiste du sondage et Marc Donzel, médecin spécialiste hyperbare, il a minutieusement préparé son voyage abyssal. Les hommes poissons se sont longuement entraînés en mer et en lac pour tester leurs

mélanges Trimix : Oxygène, Hélium et Azote. Ne descend pas à 112 mètres qui veut! Le médecin de la bande a même effectué plusieurs tests au Doppler pour vérifier l'état de santé des plongeurs après des descentes pareilles. Enfin, un spécialiste de la Comex leur a concocté des "tables de décompression" spécifiques pour assurer des paliers de secours.

Début octobre, tout est prêt. Le club des cinq se dirige vers le port de Chindrieux à bord d'une embarcation. Les paroles sont rares. Les gorges sont nouées. "On ressemblait à des tortues qu'on aurait mises sur le dos tant nos équipements étaient lourds et encombrants", se souvient Jean Marc. Un dernier signe de tête aux deux tuteurs restés à bord et voilà les plongeurs partis sous la surface. Les cinquante premiers mètres se déroulent bien. Premier palier, premier changement de gaz. A 80 mètres, le froid et le noir se font oppressants. Encore vingt mètres. "Il fallait rester concentré" ; témoigne Jérôme. "Surtout ne pas se poser de question. Car à cette profondeur, le moindre essoufflement est fatal". Charmante ambiance. On manque d'air rien qu'à les écouter.

Les voilà à 112 mètres. Toujours rien. Ils sont pourtant au fond et n'ont que la vase à contempler. Les éclairages surpuissants peinent à forcer l'obscurité. C'est la "cata"! Ultime tentative : Marco s'écarte de la ligne de vie pour un petit tour d'horizon à gauche. Le faisceau de sa lampe capte alors une sorte d'étrave de bateau haut de 70 cm sortant de la vase. Résigné, celui-ci remonte tout de même ce bout d'épave qu'il croit être un bateau coulé. Soudain, au bout de l'étrave, un cockpit! C'est une aile d'avion qu'il vient de suivre ! Alors il lève les yeux. Dans la faible clarté de la lampe, il distingue le mince fuselage planté à la verticale. Le choc ! Il ne reste plus que l'armature métallique. En revanche, la queue de l'appareil est toujours entoilée, ainsi que les ailes où les plongeurs croient deviner le dessin de la croix de fer. Il est bien là, droit comme un "i", le nez dans la vase, préservé par l'eau douce et l'absence d'organismes vivants à cette profondeur. Malgré l'excitation, les plongeurs s'obligent au calme : le moindre coup de palme sur le fond et la visibilité est foutue. "C'était dur de maîtriser nos gestes avec l'adrénaline qui nous courait dans le corps", se souvient Jérôme. Il reste six minutes avant de devoir amorcer la remontée par paliers. Jean-Marc, photographe professionnel, saisit quelques clichés, non sans stress. "J'avais peur de m'accrocher à l'épave et de ne plus pouvoir me dégager, vu que je m'occupais de mon appareil photo".

Les plongeurs se souviennent encore des regards échangés, les yeux brillants derrière les masques, des doigts qui se touchent en signe de fraternité dans la réussite. "La remontée a été la chose la plus longue de ma vie", en soupire encore Jean Marc. "A cause de la fatigue, mais aussi de l'irrépressible envie de hurler notre trouvaille à nos deux compères qui nous attendaient là-haut". Quand ils émergent enfin, Alain et Marc, du haut du bateau, comprennent tout de suite : dans les yeux exorbités des plongeurs, l'épave fantomatique est là!

Murielle BERNARD

C'était le 30 mars 1944!

Il est environ 13 h 15, ce 30 mars 1944. Sur le tarmac de l'aérodrome de Lyon Bron, un Focke Wulf 58 s'apprête à décoller. Sur ses ailes, les croix de fer et croix gammées annoncent la couleur. A son bord, quatre soldats allemands : deux pilotes instructeurs et deux élèves. Après 40 minutes de vol, le pilote veut faire plaisir à son élève en lui offrant un rase motte au dessus du lac qu'ils survolent, juste pour goûter la sensation. Las !

A peine vient-il de dépasser les ports de Châtillon et Conjux que l'appareil pique du nez. L'eau est à 3°. Ça laisse peu de temps pour apprécier la baignade! Deux membres d'équipage coulent avec le "navire". Mais les deux autres sont sauvés in extremis par des pêcheurs chautagnards qui taquinaient l'Omble Chevalier. Bonne pêche !

L'état des blessés ne permettant pas leur transport, ils prennent pension dans une famille d'accueil du coin avant que

Le Focke Wulfe 58 du lac du Bourget

le colonel allemand de la base de Bron ne vienne les récupérer. Pas rêche, le serviteur du Reich fera libérer quatre prisonniers français originaires de la Chautagne "pour bons et loyaux services rendus à ses soldats".

Les faits sont authentifiés grâce aux archives militaires allemandes de Fribourg. La troisième Flotte aérienne de la LuftWaffe y fait mention de la perte d'un Fw58 1e 30 mars 1944 "dans les environs d'Annecy".

Grâce aux plongeurs savoyards, l'avion fantôme n'en est plus un.

M.B.

[Un article de l'essor savoyard](#)