



Lac du Bourget - Frankrijk

Vliegtuigwрак van stof?

Op een mistige dag in 1944 vertrokken een Duitse vlieginstructeur, twee leerlingen en een radionavigator van het vliegveld Lyon-Bron - de thuisbasis van een school voor radionavigatie, onderdeel van de derde Duitse luchtvloot - voor een instructievlucht met een Focke-Wulf 58C Weihe. Twee van hen zouden nooit meer thuiskomen.

Tekst: Pim van der Horst | Fotografie: Drazen Goricki en Pim van der Horst



Het is 13.15 uur als de Focke-Wulf 58C Weihe, met serie-nummer 3652, opstijgt van vliegveld Bron. Het vliegt richting de Alpen en binnen veertig minuten hangt het boven de plaatsjes Chindrieux en Chatillon. Om een nog onduidelijke reden raakt het vliegtuig met de linkervleugel het water van Lac du Bourget en verdwijnt in het diepe, koude meer... Misschien heeft de piloot zich laten misleiden door de spiegeling? Dat is een bekend fenomeen waar ervaren piloten van watervliegtuigen veelvuldig mee te maken krijgen. De ware toedracht van het ongeval zullen we waarschijnlijk nooit te weten komen...

De FW 58C Weihe telde een vierkoppige bemanning, bestaande uit de piloot, adjudant Ernst Chronz, zijn leerlingen korporaal Kurt Becker en Rudolph Schiere en radio-navigator Otto Steinbach. Bij het ongeval komen Chronz en Becker om het leven. Schiere en Steinbach worden gered door vissers die hen naar een familie brengen in het plaatsje Conjux. Hun fysieke toestand was dermate slecht, dat vervoer niet meteen mogelijk was. Ze waren dusdanig onderkoeld en in shock, dat ze pas na enige dagen konden terugkeren naar

hun basis. Volgens de overlevering bedankte de commandant van de vliegbasis Bron de bevolking van Conjux voor haar hulp door vier krijgsgevangenen vrij te laten.

De FW58C

Het militaire archief van de Duitsers in Fribourg en Brisgau vermeldt het verlies van een Focke-Wulf 58 Weihe, Type C. 'Weihe' betekent 'vlieger', maar soms werd het toestel ook 'Drache' (draak) genoemd. Het gaat om een tweemotorig vliegtuig met vier plaatsen, dat vooral werd ingezet voor de opleiding van navigators voor bommenwerpers of transportvliegtuigen. Een speciale uitvoering van de FW 58C, de FW 585, was een 'Sanitätsflugzeug': Een ambulancevliegtuig met als bijnaam 'Leukoplast'. Ongeveer tweeduizend stuks zijn als ambulancevliegtuig ingezet. Ook werden de FW 58's soms uitgerust met een drietal mitrailleurs van het type M15. Bovendien konden er bommen aan de vleugels worden bevestigd. In totaal zijn er tussen 1937 en 1942 ongeveer 4500 exemplaren van de 58C door Focke-Wulf aan de Luftwaffe geleverd.

De FW 58C werd gebouwd door Focke-Wulf Flugzeugbau

Ze waren *dusdanig* onderkoeld en in shock, dat ze pas na *enige dagen* konden terugkeren naar hun basis

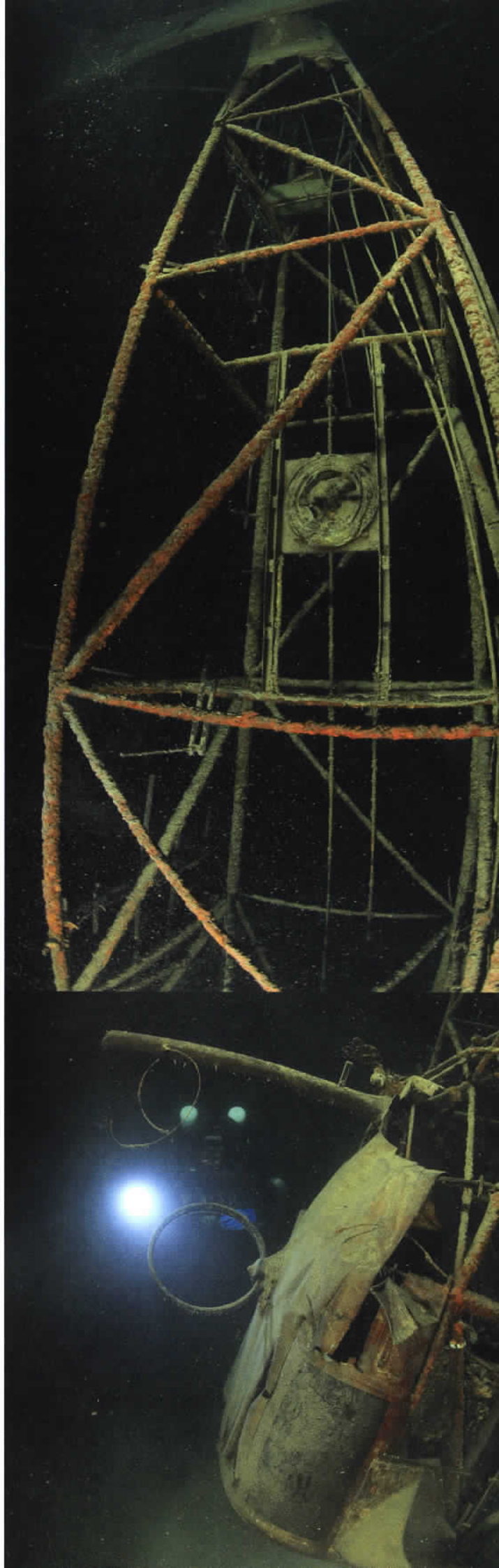


GmbH. De FW 58C had twee 240 pk-luchtgekoelde motoren van het type Argus AS 10C V-8. De spanwijdte was 21 meter met een lengte van veertien meter en een hoogte van vier meter. Het leeggewicht was 2400 kilo, het laadgewicht 1200 kilo, wat het totaalgewicht op 3600 kilo bracht. De FW 58C kon een topsnelheid behalen van 280 kilometer per uur en de actieradius was een dikke achthonderd kilometer. Het vliegtuig bestaat uit een metalen frame en een glazen/metalen cockpit. Het metalen frame is overspannen met stof. Dat zorgde voor het lage gewicht en de relatief hoge actieradius van het vliegtuig.

Het wrak was
 nooit geborgen,
 dus moest *het nog*
 ergens op de bodem in
 het *koude water*
 van het
 meer liggen

Op zoek naar de FW58C

Begin 1987 is een drietal duikers op het verhaal van de FW 58C gestuit. Oude vissers op het Lac du Bourget vertelden het verhaal van een Duits vliegtuig dat in 1944 in het meer zou zijn gestort. Het wrak was nooit geborgen, dus moest het nog ergens op de bodem in het koude water van het meer liggen. Doordat het zoete water weinig licht doorlaat, het zuurstofgehalte laag is en de temperatuur op de bodem constant vier graden Celsius is, was de kans groot dat het wrak van de FW 58C nog in een goede staat zou verkeren. Vijfenveertig jaar na de crash wordt er een zoektocht gestart naar het wrak. Eerst door duikers, die tot een diepte van veertig meter zochten. Dat leverde niets op. Vervolgens werd er een sidescan sonar ingezet om ook op dieptes tot 120 meter te zoeken. Op 25 februari 1985 verscheen er op 115 meter een vreemde vorm diepte op het scherm van de sonar. Dat kon niets anders zijn dan het vliegtuig. Maar dat moest met beeldmateriaal wel nog bevestigd worden. Op 14 november 1989 werd er voor het eerst een ROV (Remote Operated Vehicle) neergelaten op de vermeende locatie van het vliegtuig, maar het zou nog tot december 1993 duren voordat het wrak definitief was gelokaliseerd. Toen de ROV het wrak had gevonden was het beeldmateriaal niet meteen



beschikbaar. Men moest nog wachten tot april 1994, omdat de ROV vast kwam te zitten op het wrak en toen pas kon worden bevrijd. Het beeldmateriaal bewees dat het wrak van de FW 58C was gevonden.

Duiken op de FW 58C

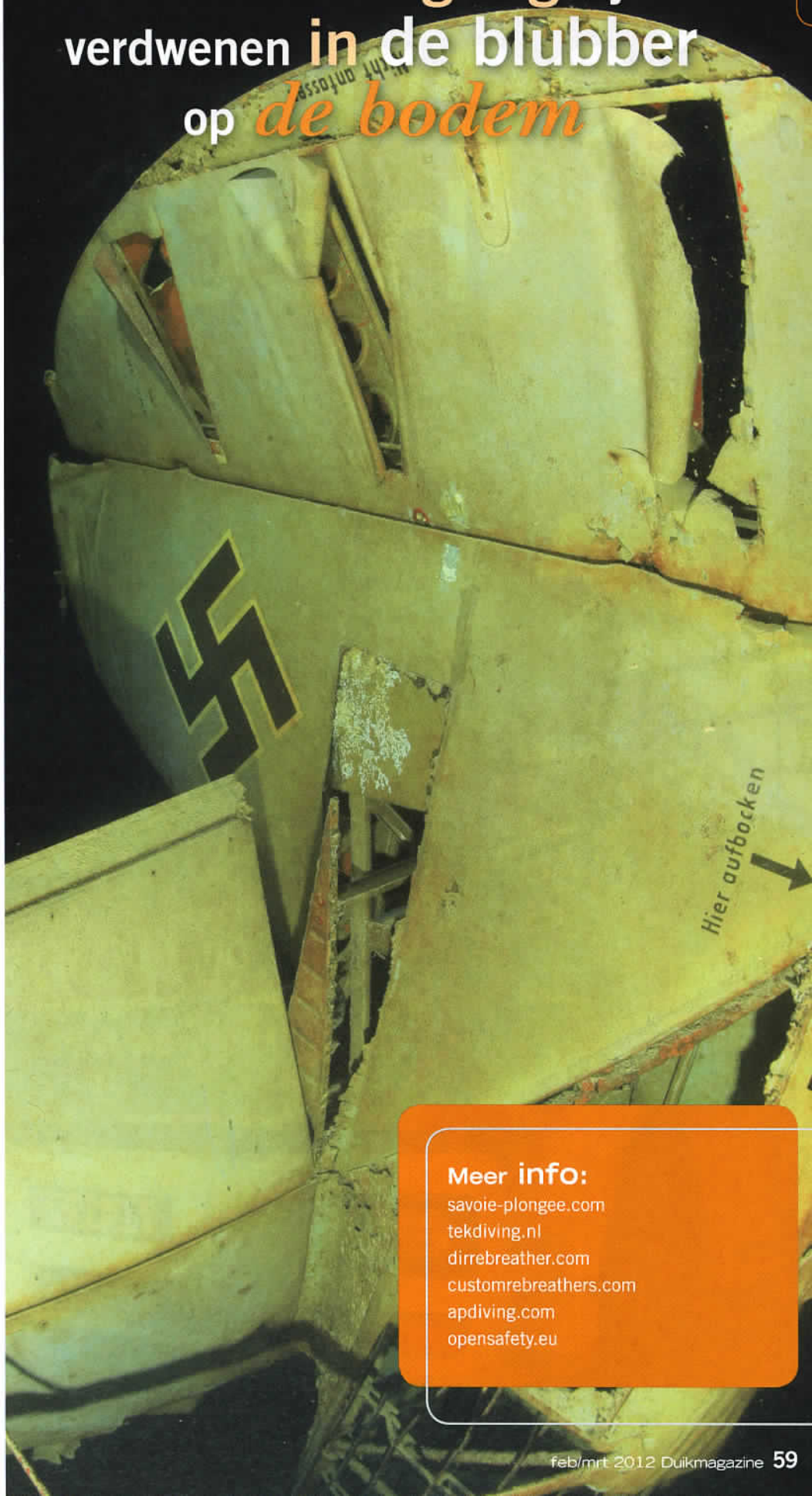
Inmiddels is er verschillende malen door technische duikers op het wrak gedoken. Het laatste team (november 2011) bestond uit de DIRrebreather-duikers Drazen Goricki (onderwaterfotograaf uit Kroatië), Jordi Mateo (uit Spanje), onderwaterfotograaf Vic Verlinden (uit België) en ik (auteur Van der Horst, red.) Alle vier de duikers doken met een rebreather. Jordi en Drazen met een Megalodon eCCR, Vic met een Inspiration Vision en ik met een Apocalypse mCCR. Er was afgesproken dat de runtimes maximaal drie uur zouden zijn. Met de temperatuur van het water (vier graden op de bodem, veertien graden op deco-diepte) was dat ook raadzaam. Dat geeft een bodemtijd van tien tot twintig minuten op 110 meter. Dat is voldoende om het wrak te verkennen. Voor de duikgassen werden de DIRrebreather-standards gebruikt: 8/70 als onboard diluent, en 10/70, 18/45 en EAN50 als bailoutgassen.

Van stof tot poeder

De staart van de FW 58C steekt naar boven. De cockpit en motoren van het vliegtuig zijn verdwenen in de blubber op de bodem. De stuurknuppels in de cockpit zijn nog net te zien. De antenne in het midden van het vliegtuig is makkelijk te herkennen en het Duitse hakenkruis op de staart is ook nog steeds goed zichtbaar. Ondanks het feit dat het vliegtuig al zo lang onder water ligt, is de stoffen overspanning nog bijna niet aangetast. Maar als men er ook maar even aankomt, verandert de stof in poeder... De vraag is dan ook wanneer het zover is dat er alleen nog maar een metalen frame staat en al het stof van de FW 58C is vergaan.

Frequent duiken op het wrak zal dat proces alleen maar versnellen. Er gaan stemmen op om het duiken te beperken en er zijn zelfs organisaties die het wrak willen bergen en doneren aan een WOII- museum. □

De cockpit en motoren van het vliegtuig zijn verdwenen in de blubber op de bodem



Meer info:

savoie-plongee.com
tekdiving.nl
dirrebreather.com
customrebreathers.com
apdiving.com
opensafety.eu