

Le Fana de l'Aviation

N° 304 - Mars 1995 - 30 F - 230 F.B. - 10 F.S. - 9,75 S.C.G. - 1000 P.T.R.S.

**Les avions militaires
belges depuis 1909**

**La guerre
oubliée du
"Mirage" F1-AZ**

**L'avion de
Roland Garros
essayé en vol**

**"Pappy" Boyington :
la légende et la réalité**



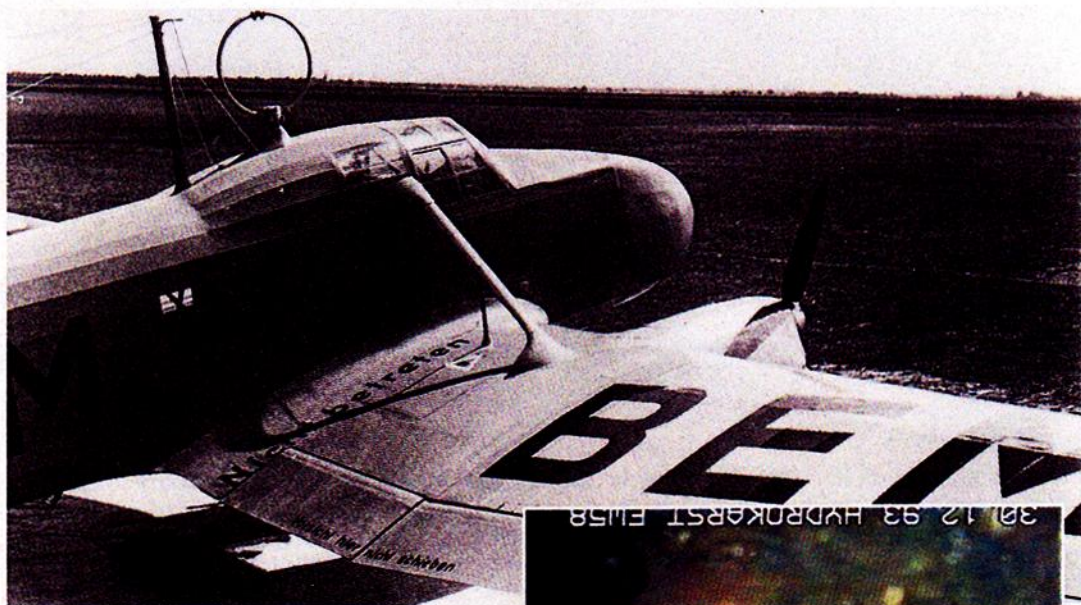
Un Fw 58 "Weihe" pourrait être remonté du fond du Lac du Bourget

Prudence et réflexion s'imposent lorsqu'il s'agit de récupérer une épave, afin d'en préserver l'intégrité dans les meilleures conditions. A cet égard, le travail effectué dans la plus totale discrétion par l'Association Fahrenheit 32 sur l'épave d'un Focke-Wulf 58 "Weihe" reposant au fond du Lac du Bourget peut être considéré comme un modèle du genre. Ces dernières années, de nombreuses tentatives de localisation et de remontée d'épaves d'avions immergées ont été réalisées avec plus ou moins de succès. Dans certains cas comme, par exemple, les "restes" de l'avion d'Antoine de Saint-Exupéry ou le Junkers Ju 87 "Stuka" de Saint-Tropez, les intérêts médiatiques et financiers l'ont emporté sur la sauvegarde du patrimoine national. Dans d'autres circonstances, une action trop précipitée s'est soldée par la décomposition rapide des restes remontés à l'air libre, comme ce fut le cas à Biscarrosse avec les épaves de deux Do 24.

Passionnés de plongée, Alain Huck (cameraman), Jean-Paul Mestres et Roger Pillouds s'intéressent aux épaves d'avions immergées. Début 1987, dans le cadre des activités de leur association, Fahrenheit 32 (comprendre: 0° Celsius), leur curiosité a été attirée par des témoignages d'anciens pêcheurs professionnels du Lac du Bourget, au pied des Alpes. Selon ceux-ci, le 30 mars 1943, un avion allemand s'y serait abîmé et ses restes devaient encore s'y trouver. Intriguée, l'association enquêta alors en Isère et en Savoie afin de retrouver des témoins.

Confirmation d'une hypothèse

Les Archives militaires allemandes de Fribourg en Brisgau furent consultées avec le secret espoir d'y trouver un début de réponse. Pour qui connaît la situation des archives de la Luftwaffe au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, ce pouvait être une gageure. Par chance, certaines listes de pertes relatives aux écoles existent toujours, sauvées, on ne sait comment, de la destruction. Et à la date du 3 avril 1944,



Ci-dessus, un Fw 58 "Weihe" de l'école de navigation radio n° 4 à Lyon-Bron. Noter la mention *Nicht Schieben, ne pas pousser*, sur les volets.

Ci-contre, la même inscription, bien visible sur l'épave, filmée par la caméra vidéo du robot à 115 m de profondeur.

(Photo Hydrokarst)



on peut y lire que la 3ème Flotte Aérienne de la Luftwaffe, dont la compétence recouvrait la France, a déclaré la perte totale du bimoteur Fw 58 n° de série 3652, survenue le 30 mars 1944 dans les "environs d'Annecy", l'avion s'étant "écrasé dans un lac suite à une erreur de pilotage". Les déclarations des pêcheurs étaient donc confirmées.

Il fallait, dès lors, retrouver les deux survivants de l'accident, si, toutefois, ils étaient encore de ce monde. Quatre personnes se trouvaient à bord du Fw 58 au moment de l'accident : le pilote, l'Adjudant Ernst Chronz et l'un de ses deux élèves, le caporal Kurt Becker, avaient été tués. Mais le radio, le Caporal Otto Steinbach, et le second élève, le Caporal Rudolf Schiere, n'avaient été que blessés. Par le biais des archives du personnel des armées allemandes à Berlin (Deutsche Dienststelle - archives West), il fut possible de localiser Otto Steinbach à Stuttgart. En revanche,

malgré les interventions du Deutsche Luftwaffe Ring de Hambourg et de l'Association des Traditions du KG 54 de Germersheim, il fut impossible de retrouver le second survivant.

Otto Steinbach fut tout heureux de l'intérêt porté à ce qui aurait pu être la fin de sa carrière militaire. Ces premières découvertes furent confirmées par une enquête autour du Lac du Bourget. L'accident avait laissé de nombreux souvenirs que le quotidien *Le Dauphiné Libéré* avait déjà rappelé dans son édition du 3 juillet 1968. Les faits purent ainsi être reconstitués.

Le drame

Dans le cadre de la 3ème Flotte Aérienne fonctionnait à Lyon-Bron l'école de navigation-radio n° 4. Equipée de quelques bimoteurs d'entraînement Focke-Wulf 58C "Weihe", elle formait les opérateurs radio des escadres de bombardement. Le 30 mars 1944, à 13 h 15 le Fw 58 immatriculé TD+QE décolla de Bron pour un vol

d'entraînement à la navigation avec deux élèves caporaux. Kurt Becker avait pris place à côté du pilote, tandis que Rudolf Schiere, en attendant son tour, s'était installé sur un petit siège à l'arrière de la cabine. Le radio Otto Steinbach était son poste habituel. Une cloison séparait son compartiment du poste de pilotage.

Après une quarantaine de minutes de vol, l'appareil passa les communes de Châtillon et de Chindrieux avant de survoler le Lac du Bourget sur un axe nord-sud. Bien que cela fût formellement interdit par le règlement, le pilote Ernst Chronz lança son appareil très bas, au ras de la surface du Lac du Bourget. Ce genre de "rase-mottes" était une coutume lors du dernier vol d'un élève, pour marquer la fin de son stage par un moment de détente. Pour une raison indéterminée (probablement un effet de miroir qui trompa le pilote), le Fw 58 toucha l'eau du bout de l'aile gauche et effectua un magistral soleil.

tre ourget

Otto Steinbach, surpris par la culbute et le choc, ne se souvient pas de la suite des événements.

Lorsqu'il reprit connaissance, l'avion commençait à s'enfoncer lentement dans les eaux sombres et froides. Par réflexe, il ouvrit la petite porte qui séparait le poste de pilotage de l'arrière de la cabine et vit l'élève affalé sur les commandes, manifestement sans vie, et l'instructeur, blessé, qui tentait de s'échapper par la verrière. Quelques minutes après, il devait s'enfoncer avec l'épave.

De son côté, Otto Steinbach parvint à ouvrir la porte latérale droite du compartiment radio et entraîna l'autre élève, encore en vie, sur l'aile du Fw 58 qui commençait à piquer du nez; les deux survivants se jetèrent à l'eau. Otto Steinbach eut le réflexe de retirer ses bottes fourrées dont le poids l'aurait

entraîné vers le fond. Témoins de la scène, des pêcheurs se hâtaient à la rame. La rive la plus proche était à deux bons kilomètres! Par miracle, les deux survivants purent se maintenir en surface et être sauvés in extremis. Bien plus tard, Otto Steinbach reprit ses esprits auprès de son compagnon d'infortune dans un lit, chez des habitants de Conjux, la famille Falque. Le docteur Euler, médecin à Chindrieux vint administrer les premiers soins aux deux blessés.

Prévenus par des militaires italiens présents dans le secteur, les Allemands, dont un colonel, arrivèrent à leur tour, accompagnés d'un médecin. Après avoir examiné les deux blessés, il estima qu'ils étaient intransportables. Le colonel demanda alors aux époux Falque de garder chez eux, pour la nuit, les deux blessés. Sage décision, car le transport des blessés en hypothermie aurait pu leur être fatal. A la suite de ces événements, le commandant allemand de la base de Bron convoqua le maire de Conjux pour lui témoigner la satisfaction que lui inspirait la conduite

de ses administrés. En remerciement, il s'engagea à intervenir auprès des autorités compétentes pour faire libérer quatre prisonniers de guerre originaires de Conjux, ce qu'il obtint trois mois plus tard. Rapidement remis de ses émotions, Otto Steinbach reprit sa place à bord d'un Fw 58 dès le 1er avril 1943.

Localiser l'épave

45 ans plus tard, le premier travail de l'association Fahrenheit 32 consista à localiser l'épave. S'étant enfoncée lentement, elle devait être relativement complète. En outre, les eaux douces et froides devaient avoir favorisé la conservation de sa structure métallique. En août 1987, selon les divers témoignages, dont, entre autres, celui d'un religieux de l'Abbaye d'Autecombe, il fut possible de déterminer une première zone de recherche. D'octobre 1987 à février 1988 se déroula une première campagne de plongées et de sondages jusqu'à une profondeur de 40 m, sans succès.

En reprenant les témoignages, une seconde zone fut définie,

dans un secteur où la profondeur moyenne du lac varie de 80 à 120 m. A l'aide d'un sondeur classique, la zone fut méthodiquement prospectée jusqu'à la découverte, le 25 février 1988, d'une anomalie à une profondeur de 115 m. La localisation de cet écho fut ensuite confirmée grâce à une technique d'échographie latérale. La position fut déterminée avec une grande précision grâce à des relevés topographiques réalisés par un géomètre, à partir d'une bouée mouillée à la verticale de l'anomalie.

Un premier dragage très prudent permit de remonter sur le grappin quelques traces de peinture grise pouvant provenir du treillis de tubes métalliques composant le fuselage du Fw 58. Il convenait toutefois d'en avoir confirmation par une preuve indiscutable.

Une déclaration du site fut faite auprès de la gendarmerie de Chindrieux et du Centre National de Recherches Archéologiques Sub-Aquatiques, le CNRAS, dont le siège est à Annecy. Le CNRAS est l'équivalent pour les eaux intérieures de la Direction des Recherches Archéologiques Sous-Marines, DRASM.

Vérification de l'hypothèse

La recherche d'une telle confirmation peut provoquer la destruction du site, si elle consiste à vouloir remonter de force une partie de l'épave. Fort logiquement, cette méthode fut écartée afin de respecter ce site, qui, ne l'oublions pas, pouvait encore être la sépulture de l'un des deux disparus.

Dans un premier temps, la Direction Départementale de l'Équipement d'Annecy mit à la disposition des chercheurs ses moyens de recherches vidéo. Le 24 juin 1988, la première tentative fut un échec après l'implosion du caisson étanche, sous la pression des eaux. En juillet 1988, un caisson plus résistant fut fabriqué, mais les divers essais effectués le mois suivant se révélèrent tout aussi infructueux : il était impossible de contrôler les mouvements du caisson immergé, traîné au bout d'un câble. L'été suivant, de nouvelles tentatives ne rencontrèrent pas plus de succès... l'appareil n'ayant pas enregistré les images ! Il fallait des moyens plus perfectionnés.

Répondant à l'appel de l'équipe, le 14 novembre 1989 une entreprise spécialisée de Montpellier, Hytech, accepta de louer l'un de

Ci-dessous, le poste de pilotage d'un Focke-Wulf 58 "Weihe".

Ci-contre, ce que la caméra du robot a enregistré : le poste de pilotage est enfoncé dans la vase de laquelle émergent les manches, deux manettes de commandes des moteurs, et la roue de trim. L'avion semble fiché presque à la verticale dans la vase.

(Photo Hydrokarst)





La génératrice éolienne du Fw 58, toujours en place sous une aile. L'eau froide du lac du Bourget est très trouble.
(Photo Hydrokarst)

30 12 93 HYDROKARST FW58

ses ROV (Remote Operated Vehicle, véhicule télécommandé) dont un modèle, le *Robin*, avait prouvé son efficacité lors de la découverte de l'épave du paquebot *Titanic*, à plusieurs milliers de mètres de profondeur, dans l'Atlantique. Un sponsor finança l'opération.

Les 19 et 20 décembre 1989, par un temps exécrable, une première recherche d'images fut entreprise avec le ROV *Super Saphyr*. Pour la circonstance, la DDE et le Syndicat Intercommunal prêtèrent du personnel une barge. Mais la visibilité étant presque nulle à cause des eaux très boueuses, ce fut un échec.

L'équipe chercha un nouveau sponsor ainsi qu'un assureur pour le ROV (on n'est jamais assez prudent !), mais les campagnes des étés de 1990 et 1991 restèrent

infructueuses, faute de visibilité. En 1993, la campagne eut lieu en décembre, quand les eaux sont plus limpides, à l'aide d'un profil du fond du lac établi par l'Université de Savoie. Une société grenobloise spécialisée dans les travaux immergés, Hydrokarst, proposa ses services. Elle est la seule à disposer, dans la région, des moyens et des compétences techniques nécessaires pour éventuellement remonter l'épave.

Le 30 décembre 1993, avec le ROV *Achille*, prêté gracieusement par Hytech, des images du site furent enfin enregistrées pour la première fois, mais le ROV restera bloqué dans l'enchevêtrement métallique de l'épave ! Il ne fut récupéré avec l'aide d'un autre ROV, qu'en avril 1994 !

Les images sont très précises, permettant d'identifier à coup sûr le

Fw 58 dont la cabine de pilotage semble à demi envasée. Sont identifiables la cabine, avec la forme caractéristique des volants, la petite génératrice électrique située sous l'appareil ainsi qu'une inscription figurant sur le volet intérieur droit. Aucun doute n'est plus permis. Reste à savoir que faire de cette épave.

Pour un symbole d'humanité vraie

La découverte, rapportée par la presse locale, a suscité beaucoup d'intérêts jusqu'aux Etats-Unis où une fondation de Virginie, la Ferrumar, s'est proposée... de reprendre à son profit l'ensemble de la découverte pour ramener le Fw 58 aux Etats-Unis. La puissance des dollars va-t-elle l'emporter sur le travail désintéressé d'un petit groupe de chercheurs qui ont sacrifié leurs congés depuis près de dix ans pour tenter de mener à bien cette opération ? La découverte de l'épave leur a été légalement attribuée.

Pour le moins, l'avis des autorités allemandes et celui du seul survivant méritent d'être pris en compte. Tenu fidèlement informé du déroulement de l'opération,

Otto Steinbach a exposé très clairement son point de vue dans une lettre du 16 novembre 1994 adressée au responsable de Fahrenheit 32, M. Huck. Après avoir rappelé les liens existants entre cette épave, qui aurait pu devenir son cercueil, et la population locale à laquelle il doit sa survie, Otto Steinbach conclut que l'avion, une fois renfloué, pourrait devenir "un symbole d'humanité vraie. Il s'agirait de le faire dans le cadre local ; en l'occurrence et pour le moins en France ou en Allemagne, car je ne vois aucun lien entre mon histoire et les Etats-Unis."

Cette position est totalement partagée par les autorités locales, à commencer par le maire de la commune de Chindrieux, attenante à la partie du lac où repose actuellement l'épave du Fw 58. De plus, il existe en France de nombreuses organisations capables de réaliser cette restauration.

Cette année, une initiative locale devrait permettre de trouver une issue logique à ces recherches, hors de toute considération commerciale ou partisane (Aucun Fw 58 n'est exposé nulle part). Une issue conforme aux vœux de beaucoup, comme Otto Steinbach.

Patrick Ehrhardt

A LIRE

Photos d'Indo

L'Aviation Militaire Française en Indochine, 1946 - 1954

Tome 1

Publié par Airdoc

L'Association Airdoc nous propose un recueil de photos issues pour la plupart de collections privées, donc souvent inconnues. Il comporte environ 250 photos (noir et blanc) d'avions aux couleurs françaises et huit pages de profils couleurs, avec un texte d'introduction qui résume la situation générale. L'ouvrage est séparé en trois parties dont les deux principales concernent l'Armée de l'Air et l'Aéronautique navale.

Les machines présentées sont souvent d'origine américaine mais on découvre au fil des pages des avions britanniques, allemands, japonais et (même) français : dans certains cas, on découvre enfin une photo de ces avions récupérés, très rares, dont tout le monde a entendu parler, mais que personne n'a vu. Bref, une documentation très utile pour ceux qui s'intéressent à l'aviation française ou au matériel (surtout américain) sous des couleurs "exotiques", les nôtres en l'occurrence, et qui

devrait faire le bonheur des maquettistes de chez nous.

Les auteurs précisent qu'ils n'ont d'autre intention que de rendre accessibles au public des collections privées "pour le plaisir des yeux" (un peu à la manière de certaines publications japonaises, mais avec le gros avantage de légendes en français). Ils y parviennent, malgré une qualité de reproduction moyenne. Cette aviation-là concerne directement pas mal d'entre nous. **G.G.**

L'Atlantic, d'un bout à l'autre

Le Breguet Atlantic

Par P. Baillot-d'Estivaux et J.-C. Duchesne

Aux Nouvelles Editions Latines.

Il serait difficile de trouver deux auteurs plus compétents pour traiter de l'histoire du patrouilleur Breguet "Atlantic" : l'un a participé aux essais, l'autre l'exploite ! Cette monographie est donc archi-complète. Elle raconte la conception de l'avion, le décrit en détails, explique comment il est exploité et rapporte de nombreuses anecdotes dans un style simple excluant le jargon et les termes trop techniques. L'iconographie comporte des photos très spectaculaires et peu connues.

Le livre comporte des plans de grand format, imprimés à part, selon une formule qui se révèle pas très pratique à l'usage, malheureusement.

Un B.A. BA d'histoire

Avions de chez nous (Armée de l'Air).

Par Pierre Gaillard

Chez MDM

Ce petit livre, qui s'inscrit dans une série d'ouvrages consacrés à divers véhicules, présente de manière succincte, mais soignée et peu ennuyeuse, divers avions qui ont fait l'Armée de l'Air depuis 1920 jusqu'à nos jours. De belles photos, rares parfois, mais un classement un peu désordonné. En fait, un agréable florilège pour exciter la curiosité d'un fana débutant, et l'inciter à "chiner" dans l'histoire de l'aviation et à élargir son champ d'intérêt.

VIELLES PLUMES est le titre du bulletin historique de la Fédération Française de Vol à Voile : des études fouillées sur l'histoire du vol à voile, les machines et les hommes, exécuté avec peu de moyens, mais avec un grand soin. Le résultat est excellent.

FFVV, 29 Rue de Sèvres, 75006 Paris.