

CHARLES NUNGESSER EN FRANÇOIS COLI
avonturiers van het zuiverste water



Vlieger Charles Nungesser en navigator François Coli vetrokken op zondagmorgen 8 mei 1927 om 5:18 uur vanuit het vliegveld Le Bourget in Parijs voor een eerste, rechtstreekse trans-Atlantische vlucht van Parijs naar New-York. De weersvoorspellingen waren goed, naar verwachting zou men de volgende dag New-York bereiken. Maar het vliegtuig is daar nooit aangekomen. Het werd het voor het laatst gezien op maandag om 10.00 uur bij het naderen van Cape Race aan de zuidkant van Newfoundland, perfect op koers, maar met nog meer dan 1000 mijl te vliegen.

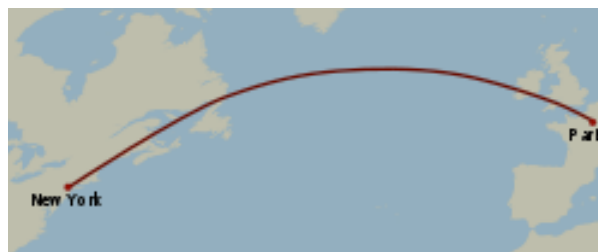
Het vliegtuig L'Oiseau Blanc, was een op maat gemaakte Levasseur PL.8. tweedekker. De twee vliegeniers waren van plan om voor het Vrijheidsbeeld op het water te landen, dus lieten ze het landingsgestel van de PL.8 aanpassen zodat het na het opstijgen kon vallen, waardoor gewicht werd bespaard en de luchtweerstand van het vliegtuig afnam. Toen L'Oiseau Blanc Parijs verliet, had het genoeg brandstof voor 42 vlieguren. De maximumsnelheid van de White Bird was 193 kilometer per uur (120 mijl per uur), met een kruissnelheid van 165 kilometer per uur (103 mijl per uur). Het maximale bereik was dus rond de 7.000 kilometer (4350 mijl). De afstand hemelsbreed tussen Parijs en New-York bedraagt ongeveer 5,850 km. Er was dus rekening gehouden met omwegen vanwege de weersomstandigheden. In het ideale geval zou de vliegtijd rond de 36 uur bedragen.

Het toestel werd door verschillende vliegtuigen tot aan het Engelse Kanaal geëscorteerd en stak rond 7.00 uur bij Étretat de kustlijn over.

François Coli 45, was een zeer geroutineerde navigator die zijn sporen ruimschoots had verdiend in de eerste wereldoorlog. Hij had recordvluchten over en rond de Middellandse Zee gemaakt en was al een aantal jaren bezig met het plannen van een trans-Atlantische vlucht. Zijn copiloot was de 35-jarige Charles Nungesser, een succesvolle jachtpiloot. Net als Coli was hij herhaaldelijk gewond geraakt. Hij ontving de Officier de la Legion d'Honneur, de Chevalier de la Legion d'Honneur en de Médaille Militaire, alle onderscheidingen voor moedig gedrag. Het vliegtuig voerde in de staart de Franse driekleur en het macabere persoonlijke logo van Nungesser: een schedel met gekruiste beenderen, kaarsen en een doodskist. De tweedekker had geen radio aan boord, navigator Coli vertrouwden op de hemelse navigatie, een specialiteit uit zijn vorige vluchten rond de Middellandse Zee. Hun PL.8-01 woog ruim 5.000 kg, extreem zwaar voor een eenmotorig vliegtuig. Bij het opstijgen kon men nauwelijks een rij bommen aan het einde van de startbaan ontwijken. Om gewicht te besparen wierpen zij op lage hoogte onmiddellijk het landingsgestel overboord.

De beoogde vliegroute was gepland over het Engelse Kanaal, het zuidwesten van Engeland en Ierland, over de Atlantische Oceaan naar Newfoundland, dan zuidwaarts over Nova Scotia, naar Boston en uiteindelijk naar een landingsplaats op het water voor het vrijheidsbeeld New York. Waarnemingen volgde onderweg, in Ierland werd een vliegtuig gemeld door een inwoner van de stad Dungarvan en een katholieke priester rapporteerde een waarneming boven het dorp Carrigaholt aan de westkust van Ierland. Daarna werden er geen verdere waarnemingen meer gemeld. Tienduizenden mensen verdrongen zich in de loop van maandag aan het eind van de middag 9 mei om een goed zicht te hebben op het Vrijheidsbeeld, waar het vliegtuig zou landen. Geruchten deden de ronde dat L'Oiseau Blanc was waargenomen boven Long Island in de omgeving van New York. In Frankrijk berichtten sommige kranten zelfs dat Nungesser en Coli veilig in New York waren aangekomen, wat een golf van patriottisme opriep. L'Oiseau Blanc vervoerde ruim 4000 liter benzine, genoeg voor ongeveer 42 uur vliegen. Nadat deze tijd zonder bericht was verstreken, realiseerde men zich dat het vliegtuig verloren was gegaan.

De verdwijning van L'Oiseau Blanc wordt beschouwd als een van de grote mysteries in de luchtvaartgeschiedenis. De gangbare mening was dat het waarschijnlijk verloren was gegaan in een onweersbui boven de Atlantische Oceaan. Onderzoeken uit de jaren tachtig, suggereren dat het vliegtuig waarschijnlijk Newfoundland heeft bereikt maar daarna is neergestort. De verdwijning van Nungesser en Coli leverde wel een uitgebreide erfenis op. Een straat in Parijs is naar hen vernoemd en in 1967 werd een herdenkingspostzegel uitgegeven. Een fraai gedenkteken is in 1962 geplaatst op de kliffen van Étretat, waar hun vliegtuig voor het laatst in Frankrijk werd gezien. Pas in 1989 deed de Franse regering een officieel onderzoek. Het leverde weinig op, het mysterie gaat verder. Maar het is zoals de Amerikaanse vlieger Charles Lindbergh het heel treffend zei; ze verdwenen als 'geesten in de nacht'.



*Charles Nungesser, Franse officier en vlieger (Parijs 1892-Noord-Atlantische Oceaan 1927).
François Coli, Franse vlieger (Marseille 1881-Noord-Atlantische Oceaan 1927).*

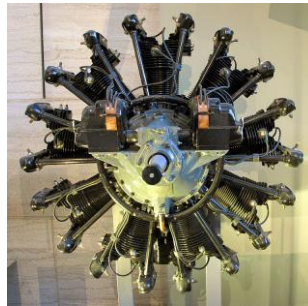
Noten

op 22 mei 1919 kwam deze brief binnen bij de Aero-Club of America.

Heren, Als stimulans voor de moedige piloten wil ik, via de auspiciën en voorschriften van de Aero Club of America, een prijs van \$ 25.000 aanbieden aan de eerste vlieger van een geallieerd land dat in één vlucht de Atlantische Oceaan oversteekt, van Parijs naar New York of New York naar Parijs, alle andere details zijn onder uw hoede. Met vriendelijke groet, Raymond Orteiga

Raymond Orteiga was een geïmmigreerde Fransman en hoteleigenaar uit New York, een selfmade man pur sang. Hij was zelf afkomstig van een herdersfamilie uit de Pyreneeën. Na zijn immigratie had hij zich opgewerkt tot hoteleigenaar. De hotels van Orteiga waren favoriet bij Franse vliegeniers die de Verenigde Staten bezochten in de jaren na de Eerste Wereldoorlog. De luchtvaart was een jong en riskant vakgebied en Orteiga was in de ban van de oorlogsverhalen van de vliegers. Hij ontwikkelde een serieuze passie voor de luchtvaart, droomde van het al het goede wat vliegereizen kon brengen, en wilde een manier vinden om vooruitgang te boeken. Orteiga stond met het aanbieden van een prijs aan de basis van de avonturen in het komende vliegtijdperk. Tientallen jaren later zou dit de directe aanleiding zijn voor het nieuwe tijdperk van particuliere ruimtevluchten, zoals nu met de commerciële ruimtevluchten van Elon Musks bedrijf SpaceX.

In het voorjaar van 1927 waren er dus diverse concurrerende projecten die op de Orteiga prijs uit waren. Twaalf dagen na het vertrek van Nungesser en Coli vertrok Lindbergh al met de Spirit of St. Louis op 20 mei vanaf Roosevelt Airfield in Long Island en lande een dag later in Parijs, op Le Bourget Aerodrome. De vlucht had 33 uur, en 30 minuten geduurd. Hij was daarmee de eerste in de geschiedenis die deze non-stopvlucht maakte. Bij aankomst in Parijs werd Charles Lindbergh als een held welkom geheten, ook al was er het verlies van de twee zeer moedige Fransen, Nungesser en Coli.



De Spirit of St. Louis te zien in het Het National Air and Space Museum in Washington D.C.

Het vliegtuig zelf waarmee Lindbergh vloog was een Ryan NYP (NYP staat voor New York-Paris) een eenmotorige eendekker met hoge vleugels, aangepast aan de specificaties van Lindbergh. Lindbergh volgde een riskante strategie voor de concurrentie; in plaats van een tri-motor (zeer betrouwbaar en geleverd door Ford) te gebruiken, zoals de meeste andere groepen prefereerden, koos hij voor een eenmotorig vliegtuig. Hiermee kon hij gewicht besparen en extra brandstof meenemen. Hij besloot ook om het vliegtuig solo te besturen. In standaardconfiguratie zou het vliegtuig plaats hebben geboden aan vijf mensen; extra brandstoftanks namen veel van deze cabineruimte in beslag. De voorruit werd vervangen door het verlengen van de neus. Lindbergh had alleen direct zicht vanuit de zijramen en vertrouwde op een periscoop om recht vooruit te kijken. Er was geen radio. De luchtgekoelde radiale motor van Wright Whirlwind ontwikkelde een maximum van 237 pk. De spanwijdte bedroeg 46 voet (14 meter) en de lengte 27 voet 8 inch (8,4 meter). De brandstofcapaciteit met de extra tanks was 450 gallon; de topsnelheid op zeeniveau was 120 mijl (200 km) per uur; het bereik was 4.100 mijl (6.600 km) onder ideale omstandigheden. De betrouwbaarheid van J-5 Whirlwind-motoren bracht piloten er ook toe om ze te gebruiken voor een aantal recordbrekende afstands- en duurvloten. De J-5, ontwikkeld door de Wright Aeronautical Corporation op basis van de Lawrence J-1-motor, was de eerste motor die natriumgekoelde uitlaatkleppen had en zelfsmarend was. Deze innovaties hebben de betrouwbaarheid aanzienlijk vergroot. Het bouwen van een vliegtuig dat van de grond kan komen met de zware lading benzine die nodig is voor een vlucht van 3600 mijl, was echter de grootste uitdaging van allemaal. Toen Lindbergh vertrok woog de Spirit of St. Louis 5250 pond, bijna 2400 kg waarvan 1247 kg aan benzine wat een prestatie op zich was. Hier ligt waarschijnlijk ook het geheim van de geslaagde operatie. De Levrasseur PL.8-01 van Nungesser en Coli woog ruim 5.000 kg bij het vertrek, extreem zwaar voor een eenmotorig vliegtuig. Hij had 4025 liter brandstof aan boord, ruim 2800 kg, meer dan het gewicht van het complete vliegtuig van Lindbergh

Literatuur;

- Musée de l'Air et de l'Espace Le Bourget Parijs
- Het National Air and Space Museum in Washington D.C./Milestones of Flight galerij
- Wikipedia

Link; <https://photos.app.goo.gl/ZegBirRoiAneXr7b9>