

## UN MIRACLE EN 1943 PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Quand je pense que certains navigants roulent des mécaniques dans leurs uniformes bien propres du départ à l'arrivée !!!

( d'après la signature, c'est le navigateur de la forteresse qui adresse la lettre à son épouse, et comme tout le courrier passait par la censure, il s'adresse au censeur au début)

« S'il existait des lois, règles ou filtrage contre le fait d'envoyer la photo ci-dessous à ma femme, s'il vous plait refermez le pli et retournez le moi ; c'est une prise de photo unique et je détesterais la perdre. »

Merci. Signature

CENSOR

Should there be some law, rule, or regulation against sending the picture below to my wife, please seal the flap above and return - it is an unduplicatable shot and one I should hate to lose.

Thank  
H. C. Muench  
1st Lt., A.C.

DAMAGE COURTESY OF  
Wichita Museum  
R.I.P.  
X The Hook



"PHOTO BY  
"Cliff" Sutcliffe

OLD "All-AMERICAN" "SOMEWHERE OVER NORTH AFRICA"  
FEBRUARY 1, 1943

THE CREW:

PILOT - Ken Bragg Jr.  
COPILOT - G. Boyd Jr.  
NAVIGATOR - Harry C. Muench  
BOMBARDIER - Ralph Burbidge  
ENGINEER - Joe C. James  
RADIO OPERATOR - Paul A. Dalloway  
BALL TURRET GUNNER - Elton Londa  
WAIST GUNNER - Michael Zuk  
TAIL GUNNER - Sam J. Sypoluk  
GROUND CREW CHIEF - Frank Hysland

En 1943 une collision en vol le 1<sup>er</sup> février 1943, entre un B17 et un Chasseur allemand au-dessus du port de Tunis est devenue l'objet de l'une des plus célèbres photographies de la WWII. Un chasseur ennemi attaquant une formation de 97th Bomb Group perdit le contrôle, Probablement avec un pilote blessé, au cours de sa descente mortelle contre la partie arrière du fuselage de la forteresse volante nommée « All American », pilotée par le Lt Kendrick R. Bragg du 414th Bomb Squadron.

Lorsque le chasseur a percuté il s'est disloqué mais a laissé des morceaux dans le B17. La partie gauche du plan fixe et l'aile gauche ont été complètement arrachés.

Les 2 moteurs droits étaient HS et l'un de gauche avait une sérieuse fuite à la pompe à huile. La partie de la dérive fixe et la partie mobile ont été endommagées, le fuselage a été pratiquement entièrement sectionné seulement tenu par deux petites parties de la cellule,

Les radios et les systèmes électriques et oxygène endommagés. Il y avait aussi un trou sur le dessus de plus de 4,80 m de long et 1,20 m de large sur la partie la plus large ; la rupture du fuselage allait jusqu'à la tourelle du mitrailleur du haut.



Bien que la queue cabossée se balançait dans le vent relatif, elle se tordait lorsque l'avion tournait et tous les câbles furent sectionnés à l'exception d'un seul pour la profondeur qui fonctionnait encore, et l'avion continuait miraculeusement à voler !

Le mitrailleur de queue était pris au piège car il n'y avait plus de plancher reliant la queue du reste de l'avion. Les mitrailleurs du fuselage et de la queue utilisèrent des morceaux du chasseur allemand et leur propre harnais de parachute afin d'éviter que la queue ne se détache et que les deux côtés du fuselage ne se séparent.

Pendant que l'équipage essayait que le bombardier ne se déboîte, le pilote continuait sur son run et larguait ses bombes sur l'objectif

Lorsque les trappes de bombardement furent ouvertes, les turbulences furent telles qu'un des mitrailleurs du fuselage fut soufflé dans la partie abîmée de la queue. Cela prit plusieurs minutes à quatre membres de l'équipage de lui passer des suspentes de parachute et de le tracter vers l'avant de l'avion. Quand ils essayèrent de faire la même chose pour le mitrailleur de queue, la queue se mit à battre tellement qu'elle commençait à se détacher. Le poids du mitrailleur de queue ajoutait de la stabilité à la section arrière, aussi il retourna à sa place. Le virage retour vers l'Angleterre dû être fait très lentement pour éviter que la queue ne se détache. Ils parcoururent presque 70 nautiques pour faire le virage retour. Le bombardier était tellement endommagé qu'il perdait de l'altitude et de la vitesse et se retrouvait bientôt seul dans le ciel.

Pendant un bref instant deux autres chasseurs allemands Me-109 attaquèrent le « All American ». En dépit des dommages progressant, tous les mitrailleurs furent capables de répondre à ces attaques et bientôt éconduisirent les chasseurs. Les deux mitrailleurs de fuselage se tenaient debout avec la tête dehors au travers du trou dans la partie supérieure du fuselage pour braquer et tirer avec les mitrailleuses. Le mitrailleur de queue devait tirer de courtes rafales parce que le recul faisait tourner l'avion.



Des chasseurs P 51 alliés interceptèrent le « All American » comme il traversait la Manche et prirent une des photos montrées. Ils prévirent la base par radio en décrivant que l'appendice surfait comme la queue d'un poisson et que l'avion ne pourrait pas se rendre à la base et qu'il fallait envoyer des bateaux pour récupérer l'équipage lorsqu'ils sauteraient.

Les chasseurs restèrent avec la Forteresse, recevant des signaux manuels du Lt Gragg et les relayant à la base. Le Lt Gragg signala que 5 parachutes et le spare avaient été utilisés, aussi cinq membres d'équipage ne pourraient pas évacuer. Il prit la décision que s'ils ne pouvaient pas évacuer en toute sécurité, il resterait dans l'avion pour le poser.



Deux heures et demie après avoir été percuté, l'avion fit son dernier virage face à la piste alors qu'il était encore à plus de 40 nautiques.

Il descendit pour un atterrissage d'urgence et fit une décélération normale sur son train d'atterrissage.

Lorsque l'ambulance s'approcha à côté, elle fut remerciée car aucun membre de l'équipage ne fut blessé. Il était incroyable que l'avion ait pu continuer à voler dans de telles conditions. La Forteresse se tient placidement jusqu'à ce que tout l'équipage sorte par la porte d'accès et que le mitrailleur de queue descende d'une échelle, et c'est à cet instant que toute la partie arrière s'effondra.

Ce vieil oiseau a fait son boulot et a ramené l'ensemble de l'équipage sain et sauf à la maison.



**MERCI DE RETRANSMETTRE A QUELQU'UN D'AUTRE QUI APPRECIERA CETTE INCROYABLE HISTOIRE.**