



Lt. George McHugh

16 et 18 juin 1944

Une Forteresse volante B-17 sur Pontpoint... une hélice au monument aux morts

6 juin 1944 : les Alliés débarquent sur les plages de Normandie. Là où l'envahisseur ne les attend pas.

L'effervescence règne à Pontpoint comme en France entière. On suit les événements avec une certaine anxiété. Les forces occupantes leur opposent une grande résistance. Utah et Omaha Beach font plus de 6000 victimes du côté des Forces Alliées. L'avancée est difficile mais l'espoir de liberté grandit. La B.B.C. de Londres informe les français en permanence de l'évolution de la situation et soutient le moral de tous.

Vendredi 16 juin 1944, en Angleterre, sur le terrain militaire de Kimbolton, à l'ouest de Cambridge, un groupe de forteresses volantes du 526th Squadron 379th Bomb Group du 8th Air Force incluant « L'Ensign Mary 42-31648 » piloté par le Lieutenant George McHugh, décolle en début d'après-midi pour une mission de bombardement sur un aérodrome près de Laon dans l'Aisne.

Les bombardiers américains de type B-17 G, quadrimoteurs, à grand rayon d'action, dotés d'un équipage de 8 à 10 hommes, ont pour objectif de soutenir les forces de débarquement en détruisant les moyens de transport, l'aviation et la logistique des troupes allemandes. Ils ont pour cible principale l'aérodrome et des alternatifs dont un dans l'Aisne, à Coucy le Château (nœud ferroviaire).

A leur arrivée sur Laon, la ville est couverte d'une masse nuageuse à basse altitude. Le groupe de bombardiers est alors dans l'obligation d'effectuer des tours de repérage donnant la possibilité à la défense aérienne allemande (la F.L.A.K.) d'ouvrir un feu nourri de plus en plus précis atteignant plusieurs appareils dont « L'Ensign Mary ».

Le Lt McHugh est blessé. En dépit de sa blessure et de l'incendie d'une aile de l'avion, le pilote reprend sa position dans la formation avant de piquer pour tenter d'éteindre l'incendie. Cette manœuvre ayant échoué, il veut rejoindre sa base mais il est évident qu'il ne reste pas d'espoir de sauver l'appareil. Il est environ 16 heures, il donne à l'équipage l'ordre de sauter, lui-même restant aux commandes afin d'éviter un écrasement sur le village de Pontpoint.

Repérant une zone dégagée sur le plateau de Montvinet, il tente un atterrissage en catastrophe mais, avant même le choc final, l'avion perd des morceaux de l'aile droite et devient incontrôlable. Ainsi par cette ultime manœuvre, le pilote, au péril de sa vie, parvient à épargner le village.

Sur ce plateau, des ouvriers occupés à la culture des champs observaient la manœuvre de l'avion. L'un d'eux, Monsieur Richez, voyant la trajectoire de la chute dans sa direction, libère la jument de la bineuse qu'elle tirait et se jette dans un fossé. La bête effrayée retourne vers la ferme tandis que l'avion s'abat à proximité au lieudit « Les huit arpents ».

Le pilote est tué, son corps disloqué. Un de ses coéquipiers ayant réussi à sauter au dernier moment, tombe non loin de là. Monsieur Richez se précipite à son secours, il essaie de le libérer de son parachute et se fait aider en cela par Monsieur Heitz, un ouvrier agricole. Trop tard, deux soldats allemands à moto, qui avait repéré la chute du bombardier, sont déjà sur les lieux et leur disent « *Fou foulez le lipérer !* ». L'aviateur, grièvement brûlé, revient à lui et est fait prisonnier. De nombreux villageois se précipitent sur les lieux, les Allemands les font circuler. Puis arrive le Maire de Pontpoint, Monsieur Mansart, avec le garde-champêtre, Monsieur Julien.

Le Maire, après avoir constaté les faits, engage une discussion concernant la dépouille du pilote. Les allemands veulent qu'il soit enterré sur place ; le Maire veut le faire enterrer au cimetière de Pontpoint avec les autres soldats tués sur le territoire de la commune en 1940. Ayant enfin accepté, les allemands embarquent leur prisonnier et quittent les lieux.

L'histoire de la récupération ultérieure du corps du Lt McHugh et ce qui suivit, est très bien relatée par l'Abbé Garnier et Monsieur Robert Mancheron mais on sait peu de choses sur le sort de l'équipage qui a sauté en parachute avant que l'avion ne s'écrase.

On peut cependant rapporter les faits suivants à partir de divers témoignages :

Le dernier à sauter de l'avion est l'un des mitrailleurs : Lester Tullier qui atterrit près de l'avion. Il souffre de multiples blessures et est emmené par les Allemands. Il a jeté ses papiers personnels sur la route, à l'angle de la rue de la Cascade afin de faire connaître son identité et sa situation. Il décèdera le 19 juin à l'hôpital de Pont Ste Maxence et sera inhumé près de George McHugh au cimetière de Pontpoint.

Un autre est resté un moment accroché dans les arbres bordant la cavée Rouffiac et sera caché chez Monsieur Kazeff, le coiffeur de Pontpoint.

Le co-pilote, le Lt Peterson atterrit aux abords d'Yvillers et réussit aussi à éviter la capture grâce à la résistance française, mais on sait peu de son histoire, si ce n'est qu'il serait allé à Villers saint Frambourg et qu'il aurait été hébergé par la famille Carpentier de Senlis.

Un membre de l'équipage a atterri à Villeneuve sur Verberie au lieudit « la Vieille Poste »

Un autre, à 18 heures, est apparu à Monsieur Morin (demeurant près de l'actuelle mairie).

L'avant dernier à sauter de l'arrière de l'avion est un mitrailleur, Kelly Shaw qui atterrit avec succès dans le parc du Château de Roberval et échappe ainsi aux patrouilles allemandes qui recherchent activement les membres d'équipage parachutés.

Un, tombé dans le cimetière de Sarron, a été arrêté par les Allemands.

Un autre, tombé dans les bois, (Bois Pinson ou Marais) aperçu près du lieudit « La Forcherie » a été recueilli par Monsieur Quénardel du hameau de Moru.

Quatre aviateurs sont capturés puis libérés à la fin des hostilités :

Lt. Robert Reese, Charles Atkinson, Sgt Russel Groat et Sgt Bruce Little.

Deux aviateurs rescapés ont été pris en charge par la résistance locale et parviennent à rejoindre les forces libératrices : le Sgt Kelly Shaw et Lt Peterson.

Nous ignorons le sort du 9^{ème} aviateur répondant au nom de George Thomson.

John Poliero, le co-Pilote qui était prévu initialement, n'a pas participé à la mission 144 pour cause de maladie.



L'équipage de l'Ensign Mary: en haut de gauche à droite, George McHugh, Bob Reese, Charles Atkinson, John Poliero, George Thompson, en bas de gauche à droite, Lester Tullier, Kelly Shaw, Delmar Davidson, Russel Groat, et Bruce Little.



<i>Kelly SHAW</i>	<i>George THOMPSON</i>	<i>Delmar DAVIDSON</i>	<i>Bruce LITTLE</i>	<i>Lester TULLIER</i>	<i>Russel GROAT</i>
<i>George McHUGH</i>	<i>John POLIERO</i>	<i>Bob REESE</i>	<i>Charles ATKINSON</i>		

Les obsèques du Lieutenant George McHugh

Le Maire passe de suite ordre à Monsieur Emilien Jourdain, le charron du village, de faire un cercueil de chêne. Monsieur Jourdain, qui a l'habitude de faire imprimer et distribuer des papillons (flyers) à tous les habitants du village lors de chaque enterrement, spécifie dans celui-ci : « **Rendez-vous à l'église pour l'inhumation d'un aviateur alliés** » avec un « s » à allié, une faute d'accord qui aura son importance par la suite.

Aussitôt déposée dans l'église, la bière est recouverte de nombreux bouquets de fleurs. Le Maire, en accord avec le curé, l'Abbé Garnier, fixe le jour et l'heure des obsèques : elles auront lieu dimanche 18 juin à 15 heures et le curé, seul, fera un discours de circonstance. Le Maire sollicite ensuite l'avis du Président des Anciens Combattants, Monsieur Lucien Jourdain : « *Doit-on sortir le drapeau français pour cette cérémonie ?* » Et tous deux sont d'accord pour l'affirmer. Réunis dans la salle du café de monsieur Hervin, place de l'église, les anciens combattants doivent choisir un porte-drapeau. Monsieur Jacques Andrieux, un habitant de Saint-Pierre, se porte volontaire. C'est un gros risque pour lui, il est réfractaire du S.T.O. (Service du Travail Obligatoire) et a refusé de partir en Allemagne.

Dimanche 18 juin 1944 : il fait très beau, les allemands semblent ne pas avoir connaissance de toutes ces démarches et plusieurs d'entre-eux, cueillant des cerises sur les arbres bordant le chemin du cimetière, observent le cortège sans y faire aucune opposition. Pendant ce temps, les fleurs continuent de s'amonceler autour du cercueil. Beaucoup de gens se sont déplacés pour rendre hommage à ce pilote qui a sacrifié sa vie afin d'éviter toute destruction de foyers. Puis la foule monte à l'église, tout le monde fait acte de solidarité. L'église est bien trop petite, près de 2000 personnes sont présentes. Parmi eux se glisse un des aviateurs rescapés, il est accompagné de trois personnes de la résistance, arrivées discrètement dans une voiture, une « Rosalie », qui est cachée dans la cour du café de la mairie. On avait dit brièvement à Robert Hervin, le propriétaire : « cachez la voiture et ne cherchez pas à comprendre ». La grand' porte de la cour du café est donc fermée et barricadée. Puis, après être descendus de voiture, ils sont guidés à la cérémonie par Monsieur Quénardel, prisonnier évadé, membre de la résistance, accompagné d'un nommé « Monsieur Chevalier » de son nom de résistant, condamné à mort par les allemands. Monsieur Maurice Pottier, un pensionnaire de l'établissement, reste en faction pour surveiller la voiture et garder la porte.

Le cercueil, placé au milieu du chœur de l'église, est entièrement recouvert de fleurs. Les anciens combattants, avec leur drapeau, se placent de part et d'autre de la bière. L'office religieux se déroule dans le plus grand recueillement. L'Abbé Garnier prononce un discours honorant le sacrifice du défunt certes, mais également plein de patriotisme et d'espoir de liberté, répondant ainsi aux sentiments de la nombreuse assistance. La cérémonie religieuse se termine comme de coutume par une bénédiction et l'Abbé, à l'harmonium, ne peut résister à l'envie d'introduire, dans l'hymne final de circonstance, des accords de La Marseillaise et de The Star-Spangled Banner (la bannière étoilée).

La cérémonie terminée, le cortège, drapeau en tête, monte au cimetière. L'inhumation se fait près des soldats tués sur Pontpoint en 1940. Un défilé s'écoule devant la tombe, chacun veut déposer une fleur comme le font tous les écoliers du village.

On est surpris du silence des allemands ; cependant les autorités occupantes ont connaissance de cette manifestation. Le soir même, considérant que le Maire de Pont Ste Maxence (chef-lieu du canton) monsieur Boilet, est responsable de ce désordre, elles l'enlèvent vers minuit et le conduisent à la préfecture de Beauvais, siège de la Kommandantur de l'Oise, où elles le gardent à vue.

Le lendemain lundi, dans l'après-midi, des S.S. recherchent le Maire de Pontpoint qui se trouve, à ce moment là, près de la carcasse du bombardier à Montvinet. Séance tenante, ils l'arrêtent ainsi que le garde-champêtre et les conduisent à Beauvais.

Dès son arrivée, le Maire se trouve en présence de deux jeunes S.S. qui veulent l'incarcérer mais il demande à être entendu par un officier. Sa demande est acceptée. Il est confronté à un ancien militaire de la guerre 14-18. Il lui explique le déroulement de l'enterrement, le calme de la population et ils retrouvent ensemble quelques souvenirs de l'autre guerre. Le Maire de Pontpoint est enfin relâché ainsi que monsieur Boilet, Maire de Pont Ste Maxence.

Mais les Allemands continuent leur enquête ; ils veulent entendre tous les responsables locaux : l'Abbé Garnier est convoqué pour le mardi 20 juin au matin.

L'Abbé, ancien officier de réserve, est inquiet de cette convocation de la Gestapo. En effet, la résistance locale, avec le concours de Monsieur Quénardel de Moru et peut-être de Monsieur Chevalier a pris contact avec lui pour enquêter sur le sort des aviateurs afin qu'ils réintègrent les Forces Alliées. L'Abbé avait rédigé un rapport qu'il avait fait transmettre par sa sœur à la filière donnée (si ce document avait été intercepté, c'était pour lui le peloton d'exécution).

L'Abbé se rend donc à Beauvais mais, avant l'interrogatoire, il passe à l'Evêché et informe son évêque, Mgr. Roeder, de la convocation à laquelle il répond. Un prêtre présent s'écrit : « *N'y allez pas, ils viennent d'arrêter un curé pour une histoire semblable* » Soit, répond l'Abbé, mais pour ne pas y aller, il faut pouvoir me cacher : « *Avez-vous une cachette ?* » Mgr. Roeder intervient alors : « *Allez-y, Monsieur l'Abbé, vous êtes plus malin qu'eux. Vous les roulerez, et je vous attends à 13 heures pour déjeuner* ».

Arrivé à la Kommandantur, il se trouve en présence de deux officiers S.S. assistés d'un interprète. On le fait asseoir.

S.S.- *Nous sommes très mécontents ; vous avez organisé une manifestation. Vous devez savoir que c'est interdit par un décret des autorités d'occupation, vous êtes passible de sanctions sévères.*

L'Abbé - *Officier Français à la date de votre décret, j'étais votre prisonnier, je n'en ai donc pas eu connaissance mais je vous comprends et à votre place j'aurais agi de même. Mais il ne s'agit pas d'une manifestation ; il s'agit d'un enterrement.*

S.S.- *Peut-être, mais vous y avez convié la population. Combien y avait-il de personnes ?*

L'Abbé - *Sachant que Monsieur Mansart, le Maire, avait risqué dérisoirement le nombre de 300*

-Messieurs, j'étais célébrant à l'autel. Je n'ai pas pu dénombrer l'assistance. J'aurais d'ailleurs eu du mal à le faire tant l'église était bondée et je crois même qu'il y avait des gens dehors mais, ce que je peux vous dire et vous pouvez le vérifier, c'est qu'elle contient 300 places assises.

S.S. - *Mais si, vous aviez convoqué la population ! (et de sortir un faire-part imprimé à Pont Ste Maxence et libellé : vous êtes prié d'assister à l'inhumation de ... où l'on a écrit à la main : « un aviateur allié ») vous voyez bien ; vous mentez et de plus vous appelez le défunt un allié. C'est un acte d'hostilité contre nous !*

L'Abbé - *Permettez que je voie ce papier ! (On le lui remet, il le lit lentement puis le rend à l'officier, mais il a reconnu l'écriture de M. Jourdain), J'ignorais totalement l'existence de ce document mais il n'y a rien qui puisse vous offenser. C'est une façon de faire que nous pratiquons habituellement pour les enterrements.*

S.S. - *Mais Alliés ?*

L'Abbé - *Messieurs, lisez bien. (les deux S.S. se penchent sur le papier, se le passent, puis furieux)*

S.S. - *Enfin, il y est bien mentionné « Alliés » et si ce n'est pas de vous, cela ne vous choque t-il pas ?*

L'Abbé - *Non, pas du tout, Messieurs. Regardez l'orthographe « Alliés » est au pluriel ! C'est ainsi que la presse les nomme « les Alliés » elle est sous votre contrôle et quand vous laissez-passer cette expression, vous n'entendez tout de même pas que ces forces soient vos alliées ?*

S.S. - *Ah! Ya ! Ya ! Peut-être ! Mais dans votre discours vous avez déclaré qu'il fallait avoir de la reconnaissance pour eux. Pourtant ils détruisent vos villes !...*

L'Abbé - *J'ai effectivement dit, Messieurs, que nous devons de la reconnaissance, non certes pour les destructions, mais moi-même, originaire de Creil, j'ai grandi, pendant l'autre guerre, sous les bombardements (ce étaye les leurs à l'époque) pour avoir pareille inconscience. Ma reconnaissance ne va pas aux bombardements ; elle va à cet homme qui seul s'est sacrifié en restant aux commandes d'un avion en feu qui allait s'écraser sur le village. Il l'a redressé pour l'éloigner plutôt que de sauter. Il a évité une catastrophe à l'agglomération. De cela, tout le monde doit être reconnaissant et j'aurai les mêmes sentiments pour un aviateur allemand ayant fait la même chose.*

S.S. - *Oh! Est-ce- vrai ?*

L'Abbé (se dresse) - *Je ne crois pas qu'entre officier l'on puisse douter d'un sentiment pareil ! (il se rassoit puis ... silence).*

S.S.- (puis reprenant leur idée fixe) *Enfin, il y avait beaucoup de monde. C'est bien « une manifestation » et vous l'avez tolérée dans votre église. Il y avait des communistes et vous n'avez pas dispersé ce monde.*

L'Abbé - (il réfléchit quelques secondes ... s'il parle de communiste, il risque qu'on lui demande des noms). *Les communistes, je ne les connais pas (alors, les regardant dans les yeux) Pour une fois que tous les communistes de la région étaient dans l'église, vous ne vouliez pas que je les mette à la porte ! C'est alors que j'aurais eu une « manifestation » !*

S.S. (ils sont de nouveau déconcertés et se tiennent coi) - *Nous avons convoqué, avec vous, Monsieur Bernard (instituteur et secrétaire général de Mairie). Il n'est pas venu, c'est grave, cela prouve bien que vous avez des choses à vous reprocher.*

L'Abbé - *Je connais fort bien Monsieur Bernard ; c'est mon voisin et un ami. J'ignorais que vous l'aviez convoqué et lui-même ignore que je suis ici. Mais je peux vous dire que ce n'est pas la crainte qui l'a retenu et si je peux hasarder une explication, c'est que nous sommes aujourd'hui le dernier jour de l'année scolaire. Il n'a pas dû pouvoir quitter ses élèves. Peut-être vous l'a-t-il fait savoir et que cela ne vous est pas parvenu !*

S.S. - *C'est votre ami, et vous ne lui avez pas parlé de cette convocation ? Pourtant, elle a dû vous inquiéter...*

L'Abbé - *Sans doute, Messieurs, mais elle n'aurait pas inquiété que lui. Si j'en avais soufflé mot, tout le village serait en effervescence. Il fallait éviter des « manifestations ». Je n'ai rien dit, pas même à la famille et je suis venu.*

S.S.- *Gut! (Bien) Nous connaissons votre influence sur la population, c'est pour cela que nous vous avons convoqué. Nous voudrions que vous usiez de cette influence pour calmer les esprits, éviter des excès que nous serions obligés de sanctionner.*

L'Abbé - *Oh ! Messieurs, je ne conçois pas autrement mon rôle de pasteur et mon attitude en témoigne. (Ajoutant) Si un soldat allemand était mort sur la paroisse, il y aurait eu également un service funèbre mais je ne peux pas amener les gens à l'église au bout d'une chaîne.*

Après quelques autres propos sans grand intérêt, l'abbé est reconduit fort civilement à la porte. Il est presque 13 heures. Il est resté deux petites heures sur la sellette mais repart bien amusé. En souvenir et en symbole, il s'offre à Beauvais, avant de rentrer, une épuisette pour aller à la pêche.

Puis, il se hâte vers l'Evêché où Mgr Roeder l'a invité à déjeuner. On se met à table et, en dépit des restrictions, une bouteille convenable arrose l'événement.

L'instituteur et secrétaire de mairie, Monsieur Bernard, doit répondre à une convocation de la Kommandantur le 22 juin, ne sachant pas que l'Abbé a déjà subi un interrogatoire. Il se rend à bicyclette à Beauvais. Il se trouve en présence de trois hommes en civil et un en uniforme qui mène l'interrogatoire: « *vous n'avez pas averti le Maire que la Municipalité n'a pas le droit de faire des funérailles à un soldat ennemi. Il y a une circulaire, vous la connaissez, le Maire ignore cette circulaire. Vous*

n'avez pas fait votre devoir. Ce à quoi il répond : « Je reconnais n'avoir pas spécialement attiré l'attention de monsieur le maire sur cette circulaire ». Puis les quatre policiers parlent entre eux. Monsieur Bernard, ignorant l'allemand, ne comprend rien ; puis ils ajoutent à son adresse : « vous avez assisté à l'enterrement, nous le savons... ». Ils veulent avoir des précisions auxquelles ce dernier ne veut pas répondre, répliquant : « Je suis allé à l'église simplement avec la foule pour prier pour un soldat mort en combattant et je n'ai aucune idée du nombre de personnes présentes ».

Ils l'interrogent sur sa famille, son âge ; les policiers discutent entre eux. Il doit répondre à de nouvelles questions concernant l'attitude de la population, répétant à plusieurs reprises que son travail absorbe tout son temps. Naturellement, ils insistent et dirigent l'interrogatoire sur la Résistance, ce à quoi il répond qu'à sa connaissance, il n'y a aucun noyau à Pontpoint et qu'il ne sait rien sur les communes environnantes.

Ils discutent à nouveaux entre eux, Monsieur Bernard suppose qu'ils parlent de ses six enfants car le chef, en feuilletant le livret de famille, répètent plusieurs fois : « six enfants » et en dernier lieu, en lui jetant sur la table le livret de famille, il lui dit avec un haussement d'épaules : « vous êtes libre ». Cet interrogatoire a duré 45 minutes.

La Gestapo, n'ayant pas trouvé de preuves d'inculpation, classa cette affaire.

A la fin des hostilités, une délégation américaine est venue à Pontpoint, sans le moindre cérémonial, rechercher les corps des 2 aviateurs.

La mère de l'aviateur se fit connaître à l'Abbé afin de savoir ce qui s'était passé.

L'Abbé sut ainsi qu'il s'agissait du lieutenant George McHugh, aîné d'une famille de onze enfants, demeurant à Chicago. Il envoya une copie du sermon du 18 juin à la famille.

En 1945, la famille McHugh pria l'Abbé Garnier de témoigner auprès du département d'Etat américain des circonstances de la mort de leur fils. Il leur a donc expliqué que l'avion avait été touché par la défense allemande et que, sans le sang froid du pilote, une catastrophe se serait abattue sur le village. Il a insisté sur son héroïsme en ajoutant que la population de Pontpoint serait heureuse de voir cet acte reconnu et qu'une distinction soit accordée.

Quelques mois après, le Département d'Etat envoyait une lettre à la famille faisant savoir que la : « **Silver Cross** » était décernée au lieutenant pour son acte d'héroïsme au cours de la mission du 16 juin 1944.

L'Abbé a longtemps correspondu avec Mme McHugh. Elle a offert à l'église de Pontpoint une paire de chandeliers qui se trouve aujourd'hui sur l'autel du transept Nord. Ils ont une forme particulière en delta, rappelant celle d'un aéronef.

La paix retrouvée, la municipalité de Pontpoint fit inscrire le nom de l'aviateur sur le monument aux morts et y exposa l'hélice d'un moteur (à la place des 2 canons de 77 mm pris à l'ennemi lors de la première guerre mondiale). A cette occasion, le Conseiller Général, Monsieur René Firmin, fit l'éloge de l'Abbé Garnier qui était une des chevilles

ouvrières de la Résistance locale. En 1973, la municipalité rappela ce sacrifice en donnant à une nouvelle rue du village, le nom de McHugh.



Le nom de George McHugh gravé sur le monument et une hélice du bombardier rappelle son sacrifice.



Le plateau de Montvinet, lieu où s'est écrasé le bombardier américain



Kimbolton Airfield (UK) : à la mémoire des 330 missions des B17 du 379th Bombardment Group qui ont permis, entre mai 1943 et juillet 1945, de délivrer l'Europe de l'envahisseur germanique.





Le bombardier Boeing type B-17 (6 versions)

Le B-17 (appelé communément par la R.A.F. Flying Fortress) fut l'un des principaux bombardiers lourds utilisé par les armées américaines pendant la seconde guerre mondiale. Il joua un très grand rôle dans la bataille aérienne en Europe ; à partir de 1943, il fut utilisé pour les raids diurnes groupant des escadres importantes.

Les pertes de ces appareils furent lourdes mais les opérations efficaces. Le B-17 était une extrapolation du Boeing 299 construit en 1935. En 1941 le B-17C était la version standard et 20 exemplaires furent fournis à la Royal Air Force pour les missions de bombardement à haute altitude. Ils s'avèrent cependant peu efficaces dans ce genre de mission.

L'U.S. Air Force, compte tenu de l'expérience de la R.A.F., modifie en hâte puis met en service le B-17E. Doté d'une structure nouvelle afin d'assurer une plus grande stabilité aux altitudes élevées, il est armé d'une mitrailleuse de 7,62 mm et de 12 mitrailleuses de 12,7 mm. C'est avec cet appareil que les Américains commencèrent les bombardements de jour en Europe, créant progressivement la fameuse 8th Air Force.

La 8th Air Force pourvue des variantes B-17F et B-17G qui furent aussi les premiers à mériter vraiment le non de « forteresses volantes » étaient armés de 13 mitrailleuses, d'une tourelle faciale commandée à distance, d'un nez entièrement vitré et de plus grands réservoirs (variante G). Ils pouvaient embarquer près de 7 600 kg de bombes.

Dans le même temps, depuis l'attaque de Pearl Harbor, les B17 s'étaient investis dans le Pacifique et furent en service partout où l'U.S. Air Force combattait.

En janvier 1943, sous l'impulsion de son président Philip Johnson, Boeing construit de nouveaux complexes à Seattle et à Renton. La production des B-17 atteint un rythme de 500 avions par mois. La construction d'un avion est passée de 50 000 heures à 19 000 heures ; plus de 60 000 personnes travaillent sur ces sites 60 heures par semaine.

En août 1944, l'U.S. Air Force dispose d'une flotte de 4 574 bombardiers B-17. Outre son concepteur Boeing, Douglas et Lockheed participèrent à la production de cet avion. Il fut construit tous types confondus, 12 731 exemplaires !

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU B-17G

Propulsion : 4 moteurs Wright R-1820-97 Cyclone à 9 cylindres turbocompressés disposés en étoile

Puissance totale : 4 800 CV
Vitesse maximum : 260 nœuds (470 km /h)
Plafond : 32 300 pieds (10 670 mètres)
Rayon d'action : (selon charge carburant) 1 500 milles (2.900 km)
Poids à vide : 14 855 kg
Poids en charge : 29 040 kg
Envergure : 31,80 mètres
Longueur : 22,80 mètres
Hauteur : 5,80 mètres
Surface alaire : 131,92 m²
Consommation : 1 000 litres essence/ heure

Production : 8 780 exemplaires de 1943 à 1945
Armement : 13 mitrailleuses dont 12 de 12,7 mm type MG HB M2 et une soute pouvant contenir jusque 7 600 kg de bombes
Equipage général : 9 ou 10 hommes

Daniel HERVIN - extraits des correspondances de **Robert MANCHERON** à **Robert HERVIN**, récits de **Kelly SHAW**, un mitrailleur de l'équipage et de **Joséphine McHUGH-STEFANATOS** (sœur de George McHugh) avec la collaboration **Myles LENISTON** (ancien pilote formateur à la Royal Air Force) et **Irène LENISTON**