



Grégory PONS

FORMANT le 405th Fighter Group avec deux autres Squadrons, les 509th et 511th, le 510th Fighter Squadron débuta la campagne de Normandie, le 6 juin 1944, par l'escorte d'appareils du Coastal Command patrouillant le Golfe de Gascogne pour interdire la Manche à tout navire ennemi basé sur l'Atlantique.

A partir du 10 juin, le 405th FG passa à l'attaque en Normandie avec la destruction d'une station radar à Saint-Vaast et enchaîna les missions de bombardement et de reconnaissance armée dans la région de Cherbourg. Un bon nombre de chars, camions, wagons et pièces de Flak furent détruits. Le 22 juin, au cours d'une mission vers Cloyes, le lieutenant Charles Mohrle

LE 510TH FIGHTER SQUADRON DE LA 9TH AIR FORCE

En cartouche.
Insigne d'épaule brodé de la 9th Air Force

Ci-dessus.
Entre les haies formant les alvéoles des chasseurs sur le terrain de Picauville, le lieutenant John Zeltwanger est photographié sur l'aile de son P-47 C « Ace End Charlie » avec l'équipe de rampants entretenant son appareil, tous revêtus de combinaisons HBT et de la casquette HBT type A-3. On remarque au fond un P-47 D arborant les bandes d'invasion. Les bandes blanches sur la dérive et les ailerons constituaient les marquages d'identification avant l'application de ces bandes. Sur la queue des appareils laissés en finition alu, ces bandes étaient noires.
(Coll. de l'auteur)

repéra trois Me.109 juste après avoir largué ses bombes. Le combat qui s'ensuivit se solda par la perte du lieutenant Boleslaw Kocienki (surnommé *K-Kid*), percuté par le Me 109 qu'il venait d'abattre. Le 510th FS venait de perdre un de ses meilleurs pilotes. Ce même jour, deux pilotes du 509th FS durent abandonner leur appareil après avoir été touchés par la Flak. Le lieutenant Dumar tomba en mer au nord de Cherbourg, il fut repêché par un hydravion de l'Air Sea Rescue. La mer

Ci-dessous.
6 juin 1944 : moteurs en route et alignés sur le terrain de Christchurch, ces P-47 du 405th Fighter Group attendent le signal du départ. Tous les appareils arborent les fameuses bandes d'invasion noires et blanches.
(Coll. de l'auteur)

Ci-contre.
Le lieutenant Howard J. Curran est photographié à Picauville au cours de l'été 1944. Quatre croix gammées ornent le fuselage de son P-47 *Kansas Tornado II*, représentant ses 4 victoires aériennes. Une cinquième viendra s'ajouter à son palmarès, cependant Curran ne sera officiellement crédité que de deux victoires.
(Coll. de l'auteur)

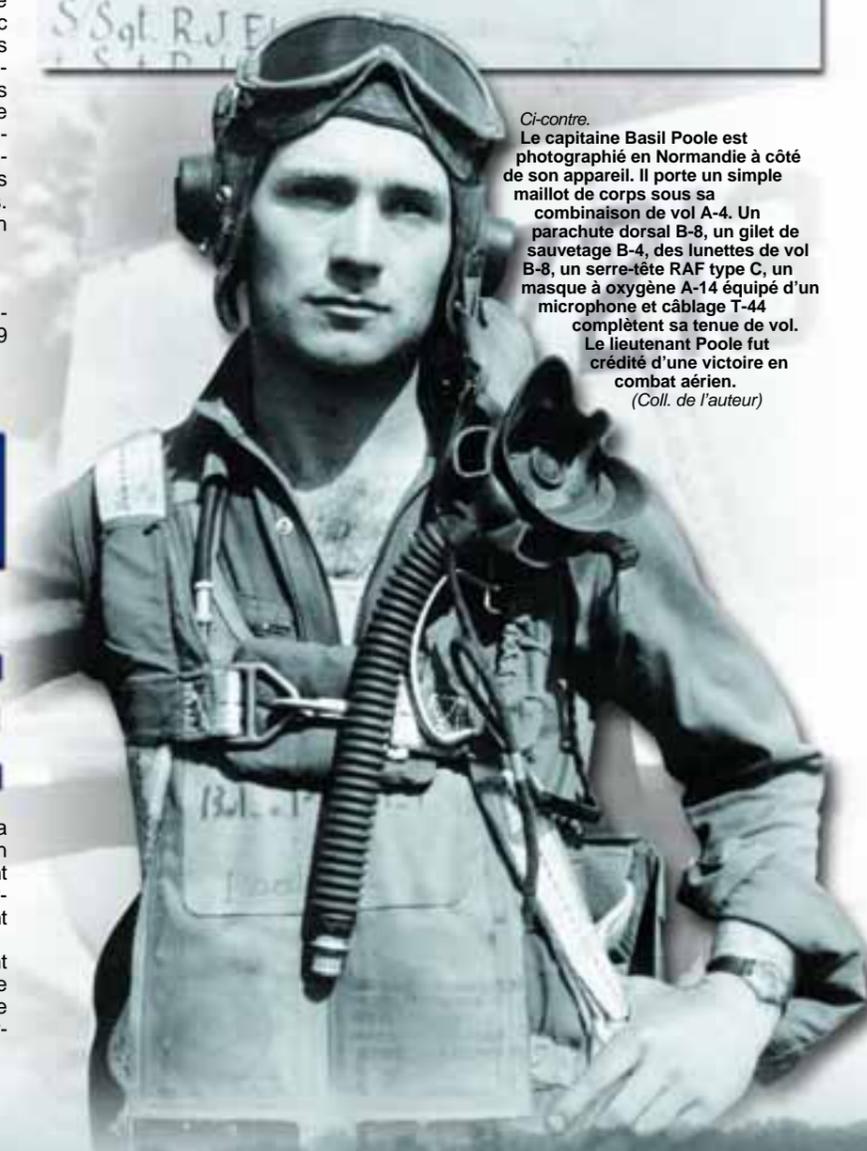
était tellement mauvaise que l'appareil ne put redécoller et dut rentrer en Angleterre en laissant Dumar ballotté par les vagues. L'autre pilote abattu, le lieutenant Wheeler, fut capturé dès son arrivée au sol. Il fut libéré par la suite par la 9^e division d'infanterie et rapatrié en Angleterre. Le 29 juin fut marqué par une catastrophe. Aux alentours de 13h00, les appareils du 509th FS décollèrent d'Angleterre pour une mission de reconnaissance armée. Ils emportaient chacun deux bombes de 250 kg. A peine après avoir quitté le sol, le moteur du P-47 du lieutenant James perdit brusquement des tours et fit un atterrissage forcé sur une rangée d'habitations à Mudeford. Le réservoir auxiliaire explosa, les huit mitrailleuses de l'appareil se mirent à crépiter, une des bombes explosa. Le capitaine William Chapman qui s'était élancé derrière James fut touché par le souffle et atterrit sur le ventre. Il s'en tira avec des brûlures aux mains et au visage. Les secours accoururent de toutes les directions, des civils se précipitèrent sans réaliser qu'une des bombes n'avait pas explosé, elle gisait sur la route à quelques mètres de l'appareil de James. Trois pilotes du 510th FS tentèrent de barrer la route à la foule, mais la bombe explosa, tuant un des trois hommes. Au total, 14 personnes (civils et pompiers) furent tuées, 24 autres blessées. Le mois de juin coûta cher en vies humaines au 405th FG : 15 pilotes furent perdus.

Les premières victoires

Le 4 juillet fut marqué par la première victoire aérienne du lieutenant Curran, qui envoya au tapis un Me. 109



Ci-contre.
Le capitaine Basil Poole est photographié en Normandie à côté de son appareil. Il porte un simple maillot de corps sous sa combinaison de vol A-4. Un parachute dorsal B-8, un gilet de sauvetage B-4, des lunettes de vol B-8, un serre-tête RAF type C, un masque à oxygène A-14 équipé d'un micro et câblage T-44 complètent sa tenue de vol. Le lieutenant Poole fut crédité d'une victoire en combat aérien.
(Coll. de l'auteur)



aux alentours de Laval. Le 5 juillet, le 405th FG opéra entre Vitry, Laval, Ancenis et Nantes en détruisant un tunnel ferroviaire, coupant des voies ferrées et mitraillant plusieurs trains. Le 6, près de Lisieux, les P-47 parvinrent à piéger un train dans un tunnel en démolissant les deux entrées.

Le 11 juillet 1944, le 405th FG quitta définitivement sa base de Christchurch en Angleterre pour rejoindre le terrain avancé A-8 de Picauville en Normandie. Le 405th FG fut le 8^e groupe de chasse de la 9th Air Force.

Ci-dessous.
6 juin 1944 : les appareils du 405th FG sont photographiés au roulage. La météo ne semble pas très bonne, mais au moins il ne pleut pas.
(Coll. de l'auteur)





LE 510TH FIGHTER SQUADRON



Ci-contre.
Le lieutenant John « Ace » Drummond (510th FS) fut touché par la Flak le 26 juillet 1944 en fin d'après-midi, lors d'une attaque en straffing au nord-est de Tassy. Au cours de cette journée, près de 26 chars et plus de 40 véhicules ennemis furent détruits par le 405th Fighter Group. Drummond dut sauter en territoire ennemi. Il fut capturé et termina la guerre dans un camp de prisonniers.
(Coll. de l'auteur)

Ci-dessous.
Masque à oxygène A-14 équipé d'un microphone interne et du câblage T-44 C. Copié sur le câblage britannique et couplé aux écouteurs grâce à la connexion JK-26, l'ensemble radiophonique est relié à l'appareil par une seule prise dont la cloche en bakélite n'est pas sans rappeler celle de la RAF, ses proportions sont pourtant différentes.

ce à s'installer sur le sol français. A compter du 31 juillet, la 9th Air Force totalisait 17 groupes de chasse en Normandie, pour appuyer 19 divisions américaines. L'essentiel des missions mettait en œuvre des patrouilles de 6 à 8 appareils pour sécuriser la tête de pont, de 6 h 00 jusqu'à 23 h 40. Le terrain du 405th FG se trouvait à 8 km à l'ouest de Sainte-Mère Eglise et à peine à 3 km de la ligne de front: les attaques allemandes au mortier et les snipers embusqués aux alentours du terrain tinrent tout le personnel du groupe en alerte. Les patrouilles aux alentours du terrain étaient régulières et la nuit, les hommes de garde souvent nerveux.

La construction du terrain A-8 par le 826th Aviation Engineer Battalion avait démarré le 23 juin alors que le secteur était

encore sous le feu de l'ennemi. La piste fut la première construite à partir de tapis de jute bituminée (*Hessian matting*). Grâce à ce matériau, la piste fut mise en place en une seule journée: un record jamais égalé. 75 alvéoles individuelles pour les P-47 avaient été aménagées, et 36 pour les chasseurs de nuit qui arrivèrent à partir du mois d'août. En raison de la proximité du front, les décollages s'effectuaient toujours vers l'Est en direction d'Utah Beach. La brume à l'aube et au crépuscule, le vacarme de l'artillerie et des mitrailleuses furent le pain quotidien du groupe tout au long de son séjour normand.

Jusqu'à la fin juillet, le 405th FG effectua 43 missions à partir d'A-8. Les reconnaissances armées en profondeur débutèrent le 14 avec une mission dans le secteur du Mans. Le 15, deux pilotes furent perdus mais réussirent à sauter en parachute. Dès le lendemain, le 405th FG effectuait des bombardements en piqué sur des positions d'artillerie et des chars Tigre. A partir du 19, chacune des trois escadrilles dut assumer tour à tour l'escorte des bombardiers moyens B-26 Marauder.

Le 23 juillet, le capitaine Jenkins du 510th FS enregistra ses premières victoires en abattant un premier Fw. 190 au cours un combat tournoyant, et un second dans une poursuite où il dut actionner le mécanisme d'injection pour augmenter la puissance de son moteur et rattraper les fuyards. Au cours de la même mission, le lieutenant Curran abattit également deux Fw. 190 à bord de son P-47 « *Kansas Tornado* ». Non content de ses deux victoires, il poursuivit un troisième Focke-Wulf et, tentant de le tirer avec deux rafales, mit le feu à l'appareil ennemi. Avec trois victoires dans la journée, plus celle du 4 juillet, il ne manquait au lieutenant Curran qu'une seule victoire pour devenir un as.

... et les premières pertes

L'opération Cobra fut lancée le 25 juillet. Un bombardement de saturation fut déclenché sur la ligne de front près de Saint-Lô pour permettre à la 1^{re} armée du général Bradley d'en finir avec la « guerre des haies ». 36 P-47 du 405th FG furent lancés, à partir de 10 h 30 jusqu'à 22 h 00. La destruction des ponts et le straffing des routes constituèrent l'essentiel de l'activité. A la fin de la journée, l'action combinée des 8th et 9th Air Forces avait ouvert une large brèche dans les lignes allemandes. Le lieutenant Wilson (510th FS) fut abattu par la Flak, mais parvint à s'en sortir.

Les 26 et 27 juillet, le 510th FS perdit quatre appareils à cause de la Flak. Trois pilotes s'en sortirent vivants mais le Major Bruce Parcell, commandant le 510th Fighter Squadron, trouva la mort. Deux des autres pilotes tombèrent dans les lignes alliées, le Lieutenant Drummond du 510th FS sauta en parachute au-dessus des lignes ennemies et fut fait prisonnier.

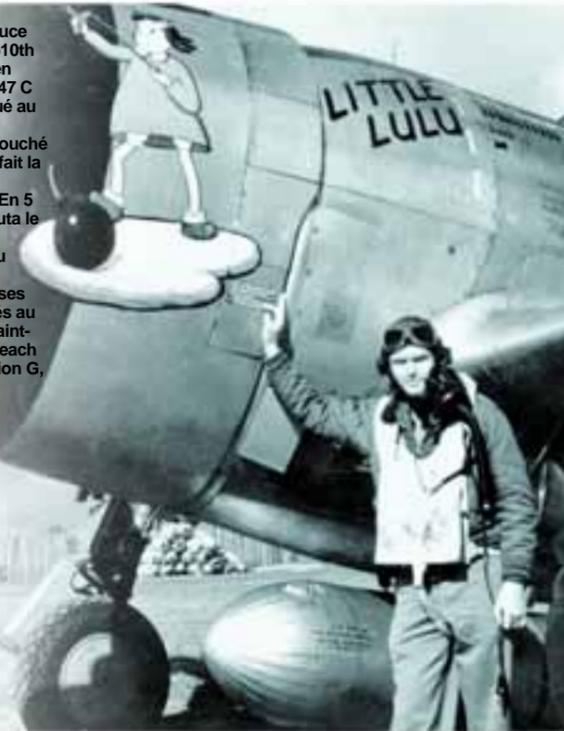
Carnage sur les routes

Le 28 juillet 1944, le général Patton entra en jeu avec sa 3^e armée. Dans l'histoire du 405th FG, ce jour est mémorable: la cadence des sorties était telle que les pilotes durent aider le personnel au sol à réapprovisionner leurs appareils pour repartir aussitôt. En une seule mission, les appareils du 511th FS détruisirent 67 camions et 5 attelages hippomobiles. Le 510th FS vengea la disparition de son commandant en détruisant 76 camions, 16 attelages, 4 semi-chenillés, 3 blin-

Ci-contre.
Le 3 août 1944, des membres du 405th FG examinent comme une bête curieuse le lieutenant Thomas A. Hamilton du 510th FS, habillé en civil, qui a réussi à rejoindre grâce à l'aide la Résistance après avoir été abattu par la Flak le 17 juillet 1944.
(Coll. de l'auteur)

Ci-contre.

Le Lieutenant-Colonel Bruce Parcell, commandant le 510th Fighter Squadron, pose en Angleterre devant son P-47 C *Little Lulu*. L'officier fut tué au combat le 27 juillet 1944 lorsque son appareil fut touché par la Flak alors qu'il staffait la route principale entre Coutances et Saint-Lô... En 5 secondes, son P-47 percuta le sol et explosa. Parcell fut provisoirement enterré au cimetière de La Cambe jusqu'en 1949 avant que ses restes ne soient transférés au cimetière américain de Saint-Laurent, près d'Omaha Beach où il repose depuis: section G, rang 3, n° 32.
(Coll. de l'auteur)



Normandie, août 1944 Pilote du 510th Fighter Squadron

Les équipements de vol britanniques étant peu abandonnés au profit d'équipements de conception américaine, ce lieutenant est doté d'un serre-tête américain de type A-11, d'une paire de lunettes B-7 et du classique masque à oxygène A-14 avec micro T-44C, avant d'escalader le fuselage de son P-47 D. Les abords du terrain de Picauville étant totalement sécurisés, les missions ne nécessitent plus le port du gilet de sauvetage. Le pantalon, la chemise de laine et une paire de brodequins standards constituent l'essentiel de la tenue de vol. En ce début de mois d'août, la chaleur étant moins intense, le port du blouson de cuir A-2 constitue un excellent compromis pour les missions à moyenne ou basse altitude. On remarque le sifflet accroché à la tirette de la fermeture-éclair, une précaution pour se signaler en

dés et un véhicule léger. Quant à lui, le 509th FS démolit 40 véhicules divers et un dépôt de munitions.

Ceci n'était qu'un début, l'heure de la curée avait sonné pour les troupes allemandes et durant les 3 jours qui suivirent, le carnage continua. Cependant, cette frénésie coûta 4 pilotes au 405th FG, tous portés disparus (*MIA: Missing In Action*). Le 405th FG fut cité comme pour son action du 29 juillet.

Le mois de juillet se solda par la perte de 11 pilotes pour le 405th FG: 7 portés disparus et 4 tués. Trois d'entre eux parvinrent à rejoindre Picauville avant la fin du mois. En raison de la proximité du front, les ram-

cas de chute en mer. Même lors des mitraillages des colonnes ennemies à basse altitude, le parachute dorsal B-8 permit à de nombreux pilotes d'abandonner leur appareil gravement touché par la Flak et d'échapper à une mort certaine en ne s'ouvrant parfois qu'à quelques mètres du sol. L'arme de poing réglementaire est portée à la ceinture dans un étui de cuir standard accroché à un ceinturon M-1936 complété d'une pochette porte-chargeurs M-1923. Les gants de vol de type B-3A sont très appréciés par pour leur confort et leur souplesse.
(Reconstitution)

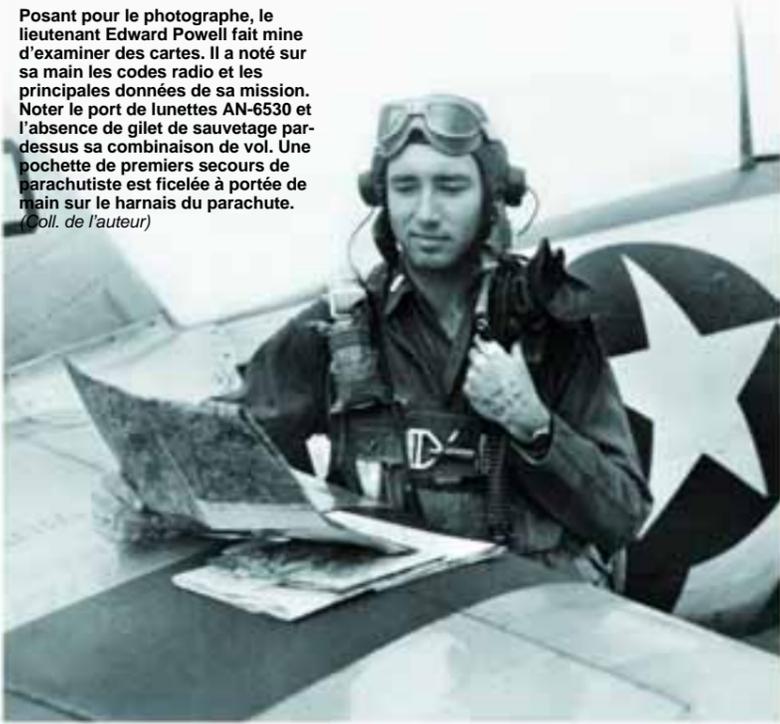
Ci-dessous.

Le Lieutenant Marvin Leinweber est photographié sur l'aile de son P-47C *Peg o' my heart*. Leinweber fut abattu et fait prisonnier le 10 août 1944.
(Coll. de l'auteur)





LE 510TH FIGHTER SQUADRON



Posant pour le photographe, le lieutenant Edward Powell fait mine d'examiner des cartes. Il a noté sur sa main les codes radio et les principales données de sa mission. Noter le port de lunettes AN-6530 et l'absence de gilet de sauvetage par-dessus sa combinaison de vol. Une pochette de premiers secours de parachutiste est ficelée à portée de main sur le harnais du parachute. (Coll. de l'auteur)

pants réussirent l'exploit de ravitailler les appareils en des temps records pour les maintenir sans cesse prêts au décollage et assurer les rotations. L'entraînement rigoureux aux Etats-Unis portait ses fruits au combat.

Avancée à travers la France

L'appui des troupes au sol continua au cours du mois d'août. Le 1^{er} août, les appareils restèrent cloués au sol par la pluie. Dès le lendemain, la couverture de la 3rd Army dans la péninsule du Cotentin, et notamment l'appui des 4th Armored Division et 90th Infantry Division monopolisa les P-47, lesquels anéantirent de nombreuses positions de Flak et plusieurs chars dans le secteur de Saint-Malo. Le 5 août, le 405th FG fut transféré au XIX Tactical Air Command, qui assurait en particulier le soutien tactique de la 3rd Army.

L'appui-feu des troupes était dirigé par un contrôleur au sol intégré dans les colonnes de véhicules blindés, guidant par radio les appareils vers leur cible. Le 7 août, une colonne blindée avançant vers Guingamp eut

Ci-dessous à droite. Le capitaine Ralph Jenkins est photographié dans le cockpit de son P-47C sur le terrain de Picauville. Jenkins prit le commandement du 510th Fighter Squadron le 28 juillet 1944 suite à la disparition du Major Parcell. Noter la glace de blindage devant le collimateur, ainsi que les victoires ornant le fuselage, les croix gammées pour les victoires aériennes, la Balkenkreuz pour un blindé et enfin les fonctions, noms et grades du personnel chargé de l'entretien de l'appareil. (Coll. de l'auteur)

Ci-dessus à gauche. Le colonel Robert Delashaw commanda le 405th Fighter Group du 26 avril au 22 octobre 1944; il porte un blouson de vol type B-10. (Coll. de l'auteur)

Ci-dessous à gauche. Le lieutenant Paul Ellison est photographié devant son P-47 « Topsy ». L'officier fut abattu par la Flak le 15 juillet 1944, en même temps que le lieutenant Hamilton. Il parvint à sauter en parachute d'une altitude de 200 m et survécut. La Résistance le cacha durant plusieurs semaines avant qu'il ne tente de regagner les lignes alliées. Vêtu de vêtements civils, il tomba pourtant sur une patrouille allemande qui l'arrêta. Il fit semblant d'être sourd et muet, les Allemands estimèrent qu'il ne représentait pas une menace et le relâchèrent. Lorsqu'il regagna son escadrille sur le terrain de Picauville, le 2 août 1944, il avait perdu 11 kg, mais il était vivant. (Coll. de l'auteur)



Deux P-47 décollent du terrain de Picauville pour une longue mission, comme en témoignent les réservoirs additionnels largables sous leurs ailes. (Coll. de l'auteur)



Photographié sur la base de Christchurch, au cours des jours qui suivirent le débarquement, le lieutenant Willard Calvert (personnel au sol) pose devant le P-47 C baptisé « Angel ». La bombe de 250 kg accrochée sous l'aile porte l'inscription suivante : « Pour Adolf (sale rat) de la part d'une nana qui ne peut pas te saquer. » (Coll. de l'auteur)



Ci-dessus. Etiquette de la combinaison de vol AN-S-31A fabriquée par la société Davis Sportswear Inc. mentionnant l'année 1944 comme date de fabrication.

Normandie juillet 1944 Pilote du 510th Fighter Squadron

En cette fin d'après-midi, ce pilote s'apprête à grimper dans le cockpit de son P-47C pour repartir encore en mission. La fatigue se lit sur son visage, mais les dégâts causés aux colonnes allemandes poussent tous les hommes aux frontières de leurs limites physiques. Le survol de la mer étant toujours prévu par le plan de vol, le gilet de sauvetage B-4 est d'actualité. Les décollages et atterrissages s'effectuent en effet vers la mer pour éviter de donner aux Allemands, tapis à moins de 2 km du terrain l'occasion de tirer les P-47 comme des pigeons d'argile. En raison de la chaleur, notre pilote porte une combinaison AN-S-31A en popeline beige par-dessus ses sous-vêtements légers. Son équipement de tête typique des unités de chasse stationnées en Angleterre et en Normandie se compose :
- D'un serre-tête Royal Air Force (Pattern 41) dans lequel ont été montés des écouteurs américains ANB-H1 ;
- D'une paire de lunettes RAF Mark VIII ;
- D'un masque à oxygène américain A-14 équipé d'un microphone T-44C dans le groin. Le câblage de fabrication américaine imite le matériel britannique mis au point dès la fin 1942. Un parachute dorsal de type B-8, très apprécié pour son encombrement minimum, une paire de gants en cuir souple B-3A, un Colt 45 dans un étui d'épaule et une paire de brodequins standards en cuir retourné complètent la tenue de vol. (Reconstitution)



Ci-dessus. Quelqu'un tend au Lieutenant John « Ace » Drummond (510th FS) debout sur une caisse, une fiche récapitulative de la mission qu'il s'apprête à effectuer. Par-dessus sa combinaison de vol AN-6550 en popeline de coton, il porte son gilet de sauvetage sur lequel apparaît son nom au pochoir. Noter les poches bien remplies au bas des jambes de la combinaison et la paire de lunettes de soleil qu'il tient à la main avec ses gants. (Coll. de l'auteur)





LE 510TH FIGHTER SQUADRON



Ci-contre.
Le lieutenant-colonel Bruce Parcell, commandant le 510th Fighter Squadron, pose dans le cockpit de son P-47 D à canopée en bulle fraîchement livré en Normandie. Même si le temps ne semble pas ensoleillé, sa tenue de vol est composée d'une chemise d'officier et d'un pantalon de dotation en serge kaki. Le reste de son équipement de vol consiste en un serre-tête RAF type C équipé d'écouteurs américains ANB-H1, une paire de lunettes RAF Mark VIII, un masque à oxygène A-14 équipé du câblage radiophonique comprenant un microphone T-44 (A, B ou C) si cher aux unités aériennes basées en Angleterre.

(Coll. de l'auteur)

Bibliographie
– *Thunder Monsters Over Europe*, par R. Nolte, Sunflower University Press.

Remerciements
L'auteur remercie messieurs Rémi Longetti et Mathieu Bianchi, la Sarl Overlord pour le prêt des équipements présentés, ainsi que Jean-Michel Besson et Olivier Cantal.

Ci-dessous.
Un dimanche de juillet 1944, le capitaine Frank J. Landolt, aumônier du 405th FG, célèbre une messe assis devant son harmonium au pied d'un P-47 du 510th Fighter Squadron. L'autel a été improvisé sur un chariot à bombes et une caisse de munitions de 12,7 mm. Tous les hommes ont à portée de mains leur casque et leur carabine M1. La ligne de front est proche et le terrain est susceptible de retomber aux mains de l'ennemi. Notez le fanion noir orné d'une croix signalant la présence de l'aumônier. Le Master Sergeant juché sur l'aile de l'avion est habillé du blouson en drap ETO Field Jacket de confection britannique, typique sur les rampants de l'Airforce à l'époque.
(Coll. de l'auteur)

recours à un appui aérien du 405th FG en dirigeant ses appareils sur une colonne allemande d'une cinquantaine de pièces d'artillerie hippomobiles et une douzaine de camions. Grâce à la précision du guidage au sol, la colonne fut anéantie en quelques minutes.

Le 8 août, deux pilotes furent perdus à cause de la Flak : les lieutenants William James et Dwight Alverson, tous deux du 510th FS. James fut tué, Alverson récupéré par la résistance et rejoignit le terrain le 17 août. Le lendemain, ce fut le tour du lieutenant Warren Huber du 509th FS, qui rejoint les lignes alliées le 20 août. A partir du 10 août, les patrouilles du 405th FG s'étendirent dans les secteurs de Troyes, Moulins, Montargis, Tours, Châteauroux, Bourges, Nevers et tout le long de la Loire en s'en prenant aux positions ennemies, colonnes en mouvement et trains.

Le 14 août, le capitaine Willingham du 511th FS rentra d'une reconnaissance armée dans le secteur de Dreux en rapportant qu'ils avaient capturé entre 200 à 300 Allemands. Au cours du mitraillage d'une colonne, les pilotes remarquèrent que des groupes de soldats agitaient des drapeaux blancs. Les P-47 survolèrent à plusieurs reprises les soldats, qui formèrent des colonnes en marche vers les lignes alliées.

En fin de journée, une patrouille de 8 P-47 emmenée par le capitaine Williamson dans le même secteur fut surprise par une quinzaine de Me.109 et Fw.190, dont 6 en couverture. Williamson largua immédiatement ses bombes pour prendre de la vitesse, mais l'une d'elles resta accrochée. Grâce à ce contrepoids, il

réussit cependant à virer plus vite que les chasseurs allemands et déclencha ses huit mitrailleuses alors qu'ils arrivaient de face. Aucun résultat notable ne fut relevé mais la manœuvre permit d'éparpiller les assaillants. Le combat se déroula sans qu'aucun camp ne puisse prendre un réel avantage : 4 P-47 sont abattus contre 4 Allemands détruits et 2 probables.

Le 15 août, le 405th FG eut pour mission de couvrir la 7th Armored Division et la 2^e DB française. Au cours des 119 sorties effectuées, deux P-47 furent abattus par la Flak. Le 18 août, l'appui de la 7^e division blindée reprit dans le secteur de Chartres et une importante formation d'appareils allemands engagea un combat tournoyant avec le 405th FG et plusieurs P-47 d'un autre groupe. Un seul appareil ennemi fut abattu.

Les 19, 20 et 21 août furent sans activité pour le 405th FG, à la grande joie de tous les pilotes et des rampants. Le 22, au retour d'une mission, le lieutenant Mossman du 510th FS fut touché à l'aile droite par un obus de 20 mm, des bandes de cartouches s'agitaient sur l'aile en causant d'importants remous. Moosman déclara qu'il allait sauter mais le capitaine Mohrle – qui commandait la patrouille – jugea que l'appareil pouvait être ramené. Il s'emboîta dans l'aile de Moosman et le coacha par radio pour reprendre de l'altitude. Moosman devait se poser à près de 300 km/h en raison des trous dans son aile. Grâce aux conseils de Mohrle, il réussit un freinage impeccable, sauvant ainsi un appareil à \$ 85 000.

Tout au long du mois d'août, le groupe reçut de plus en plus de P-47 D équipés d'un cockpit en bulle très apprécié des pilotes pour la vision à 360°.

La Luftwaffe continuait de harceler les terrains alliés, même avec un seul avion, et de nuit. L'arrivée sur le terrain A-8 de deux escadrilles de chasse de nuit de la RAF équipées de Mosquitos mit un terme à ces intrusions nocturnes. Mais un soir, deux appareils rentrant de mission se percutèrent à l'atterrissage, déclenchant un gigantesque incendie et l'explosion de munitions. Le chaos qui s'en suivit obligea le 405th FG à déménager en partie pour opérer à partir du terrain du 406th FG à Cretteville (A-14) à partir du 25 août. Le 405th FG dut également être scindé en plusieurs éléments dont certains furent déployés sur le terrain A-37, à proximité du Mans. Le 405th FG continua à mener ses patrouilles à partir de ces trois terrains pour soutenir les troupes fonçant sur le nord-est de Paris et le nord de la France. Le 28 août, le groupe mena une attaque du terrain allemand de Chaumont, détruisant bon nombre d'appareils au sol et plusieurs hangars. Les P-47 s'en prirent également à la gare de triage de Neuf-Château au sud de Toul, démolissant un train chargé de fuselages de Ju.88. Le mauvais temps mit un terme à l'activité du 405th FG pour la fin du mois. En août 1944, le 405th FG effectua 28 missions, perdant 11 pilotes tout en infligeant de très lourdes pertes aux troupes allemandes.

(A suivre)

