

Un "as" de l'aviation dans la Bataille des Ardennes...

...ou les méfaits de l'alcool

Par la Fondation Memorial Preddy

©2001 La Fondation Mémorial Preddy

Corrections et amendements : Roger Marquet

©2021 Ardennes White Star ASBL

Georges Preddy



George Preddy était en passe de devenir le meilleur as en Europe lorsque la tragédie a frappé. Le général John C. Meyer, qui fut le quatrième as américain de l'ETO (European Theatre of Operations) et le commandant de l'escadron de Preddy pendant plus d'un an, a écrit : « Je n'ai jamais rencontré un homme qui ait autant de désir d'exceller. George Preddy était un pilote de chasse complet.

[
Durant l'été 1940, il tente de rejoindre l'USAAF et réussit tous les tests. On lui a dit qu'il devait attendre une ouverture. En attendant, Preddy a rejoint la Garde Nationale de l'Armée pour occuper son temps et acquérir de l'expérience. Il a servi dans le 252^{ème} d'Artillerie côtière. En avril 1941, Preddy reçut l'ordre de se présenter à l'entraînement au pilotage.

Le 12 décembre 1941, il obtient son diplôme de pilotage et est envoyé en Australie où il rejoint le 9th Pursuit Squadron, 49th Pursuit Group. George passa les six mois suivants à effectuer des missions de combat et d'entraînement à bord du P-40. Les missions de combat lui ont rapporté deux avions ennemis endommagés. En juillet 1942, Preddy a été impliqué dans une grave collision en vol qui a tué l'autre pilote (un de ses camarades d'escadron) et a laissé Preddy à l'hôpital pendant plusieurs mois.

En octobre 1942, il arriva à Hamilton Field, en Californie, à la recherche d'une affectation. Il a vérifié dans le P-38 et a pensé que c'était le meilleur avion qu'il n'ait jamais piloté ! En décembre 1942, George fut affecté à Mitchel Field, NY. Il a ensuite été envoyé à Westover Field, Massachusetts pour rejoindre un escadron de chasse. Il a rencontré le lieutenant IB Jack Donalson avec qui il volait, le jour où il a eu la collision en vol en Australie. Jack a tiré quelques ficelles et a affecté Preddy à ce qui est devenu le 487th FS, 352nd Fighter Group.



Patrouille américaine par Troy White ©

En juillet 1943, le 352nd Fighter Group, « The Blue-Nosed Bastards of Bodney » s'installa à Bodney, en Angleterre. Preddy effectua sa première mission de combat dans l'ETO en septembre 1943 et remporta sa première victoire le 1er décembre en abattant un Bf-109. Trois semaines plus tard, il remporte une deuxième victoire, combattant une force supérieure, comme il le fera à plusieurs reprises. Il a dirigé son vol de trois P-47 contre six Me-210 couverts par 10 Bf-109 qui attaquaient un B-24 retardataire. Dans la mêlée, Preddy a renversé un Me-210, a interrompu l'attaque, puis a attiré l'avion ennemi en restant loin du B-24 endommagé, ce qui lui a valu une Silver Star.

Le 352^{ème} se convertit en P-51 en avril 1944. Preddy remporte sa cinquième victoire le 13 mai et est en passe de devenir, quelques mois plus tard, le premier as actif de l'ETO. (Gabreski était un prisonnier de guerre et Bob Johnson était rentré chez lui.)

En escortant des bombardiers à Magdebourg le 20 juin, Preddy a abattu un FW-190 et a partagé un Me-410 avec le lieutenant James Woods. Preddy manquait de temps alors qu'il approchait de la fin d'une tournée de combat de 200 heures. Il a demandé et obtenu quatre prolongations successives de 50 heures qui l'ont maintenu au combat jusqu'au début du mois d'août. Comme de nombreux pilotes, Preddy entretenait d'excellentes relations avec son équipe au sol, partageant son

succès avec eux, les faisant poser pour des photos de relations publiques, etc., et il n'a jamais fait avorter une mission.

Le 18 juillet, le 352^{ème} a fait 21 victimes, dont quatre des mains de George Preddy, dont l'œil était désormais expérimenté et bien à l'écoute des ruses de l'ennemi. Le 5 août, Preddy a marqué un autre single et le 6 août, il devait diriger l'ensemble du groupe lors d'une mission d'escorte. La mission a été annulée en raison du mauvais temps prévu et – avec une journée libre à venir – une grande fête était inévitable. Peu après minuit, la mission a repris. Lors du briefing, le commandant du groupe a jugé que Preddy n'était pas en mesure de diriger, mais Meyer l'a assuré que George serait prêt à l'heure du décollage.

Quelques heures plus tard, à une altitude de 30 000 pieds, Preddy a repéré plus de 30 Bf-109 arrivant sur la troisième boîte de B-17. Il a mené son vol au milieu des Bf-109, en abattant trois en succession rapide. À ce stade, quatre autres P-51 ont rejoint le combat. Preddy a abattu deux autres Bf-109, puis suivit la formation jusqu'à 5 000 pieds, où il se retrouva seul avec l'ennemi. L'un d'eux s'est défilé à gauche, suivi de Preddy dans son "Cripes A' Mighty". Après un duel brûlant, George a abattu son sixième du jour. À l'atterrissage, un Preddy légèrement vert a juré de ne plus jamais voler avec une gueule de bois. Il a commenté: "J'ai juste continué à tirer, et ils n'ont cessé de tomber." Cette mission lui a valu la Distinguished Service Cross et un congé non sollicité aux États-Unis.

Preddy est retourné à l'ETO en octobre 1944 en tant que commandant du 328^e Escadron du groupe. À la tête de l'Escadron le 2 novembre, ils ont pratiquement annihilé un groupe de Bf-109, en abattant pas moins de 25, établissant un record d'escadron pour l'ETO.

Au cours de la Bataille des Ardennes en décembre 1944, des éléments du groupe ont été déplacés sur la piste de chasse Y-29, à Asche (devenu Beauvechain), en Belgique. La veille de Noël, Preddy s'est livré à une partie de craps et a remporté le pot pour gagner 1200 \$, qu'il avait l'intention d'investir dans des obligations de guerre.

Le jour de Noël, Preddy a mené 10 de ses P-51 en patrouille. Ils ont été dirigés vers une formation d'avions ennemis, et dans le combat qui a suivi, bien que l'escadron se soit dispersé, Preddy a abattu deux autres Bf-109. Il a ensuite affronté un nombre inconnu de "bandits" près de Liège. Preddy a vu un FW-190 et l'a poursuivi à hauteur de la cime des arbres. Alors qu'ils rugissaient au-dessus des batteries américaines "ack-ack", Preddy a été mortellement touché par des tirs américains probablement par les balles du squad 50.

Ses lettres à la maison ont montré que Preddy était un vrai croyant avec une philosophie de vie qui semblait bien supérieure à celle d'un gars de 25 ans. Meyer a écrit qu'il était un homme avec un "noyau d'acier dans une âme largement sentimentale". Entre autres vertus, Preddy a fait preuve d'une loyauté sans bornes envers les hommes avec lesquels il volait et une attitude typiquement américaine envers les combats aériens. Il a dit un jour : "Je suis sûr que ce n'est pas un tueur, mais le vol de combat est comme un jeu, dont un jeune gars normalement constitué aime sortir vainqueur."

Presque certainement, il serait également devenu le meilleur as américain en Europe sans cette erreur tragique le jour de Noël en 1944. Il aurait sans aucun doute participé à la bataille aérienne déclenchée par la Luftwaffe allemande appelée Opération Bodenplatte lorsque beaucoup de ses camarades d'escadron ont abattu jusqu'à cinq avions ennemis le jour du Nouvel An 1945.

La *Preddy Memorial Foundation*, créée par son cousin Joe Noah, honore et commémore à la fois George Preddy et son jeune frère Bill (également un pilote de P-51 tué en République tchèque le 17 avril 1945).

Jour de Noël 1944.

Par Samuel L. Sox, Jr.

Cet addendum est une mise à jour de ce que nous savons qui s'est passé pendant les derniers instants de la dernière mission de Preddy, comme indiqué à la page 160 de *George Preddy, Top Mustang Ace*. Le but ici est de corriger des informations inexactes dans le livre et dans la vidéo d'une heure intitulée, *Preddy, The Mustang Ace*. Nous savons maintenant que les détails qui nous ont été transmis par Bill Cross étaient en effet les derniers instants du pilote du 4th Fighter Group, le capitaine Donald Emerson, qui a également été abattu et tué par des tirs amis le jour de Noël. Le Mustang d'Emerson a été trouvé et identifié, mais personne n'a jamais trouvé de parties identifiables du Mustang de George Preddy. La recherche continue ! Voici ce qui est vraiment arrivé à George Preddy en ce jour de Noël fatidique pendant la Bataille des Ardennes.

La 9e Armée de l'Air, opérant déjà depuis le continent depuis des mois, fournissant un soutien au sol rapproché aux blindés et à l'infanterie alliés, se trouva très sollicitée et surchargée de travail. Le 9th a envoyé une demande urgente au 8th Fighter Command demandant à deux unités de chasse supplémentaires de lui venir en aide.

Le 23 décembre, Preddy a dirigé son 328e Escadron avec les 487e et 486e vers un petit terrain éloigné de la 9e Air Force situé à Asch, en Belgique, désigné Y-29. Le terrain était si proche des lignes allemandes que les avions sur le circuit d'atterrissage étaient parfois la cible de tirs d'unités antiaériennes ennemies.

Le 352e n'était pas habitué aux dures conditions de vie auxquelles il était désormais confronté. Vivre dans des tentes était loin des huttes Nissen que les pilotes occupaient à Bodney. La plupart des troupes pensaient qu'elles allaient mourir de froid la première nuit. La journée suivante a été consacrée à l'installation et à l'assemblage de l'unité. Les équipes au sol qui ont été transportées dans des C-47 se sont perdues et sont arrivées avec un jour de retard. La première mission de Y-29 était une course d'entraînement, sans aucune action. Le jour de Noël s'est levé sur un ciel dépourvu de nuages et deux missions ont été programmées ce jour-là. Preddy a dirigé son unité sur la seconde, une mission de soutien en Allemagne avec les bombardiers du 8e.

Le lieutenant Gordon Cartee était l'ailier de Preddy. Cartee se souvient : « Après avoir traîné pendant un certain temps, en raison de l'absence d'action, nous avons été dirigés vers une zone proche de Coblenz, en Allemagne, où des avions

ennemis avaient été rencontrés. Preddy, recevant l'appel a dit, "Ils ont commencé sans nous, rejoignons-les." Preddy a immédiatement tourné dans cette direction. Juste au moment où Mitchell était sur le point de décoller, il leva les yeux et repéra deux 109 qui tombaient sur lui et Lambright. Il a appelé Preddy pour obtenir de l'aide, mais il y avait tellement de bavardages à la radio que Preddy ne l'a jamais entendu. Mitchell croit à ce jour que, si Preddy avait entendu son appel à l'aide, il ne se serait jamais trouvé dans la série d'événements qui allaient suivre.

Cartee poursuit : « Preddy a repéré deux 109 et est entré dans un Lufbery avec le premier. Ni l'un ni l'autre ne gagnaient beaucoup d'avantages quand tout d'un coup un autre 109 coupa devant lui. Il relâcha juste assez ses commandes, lui donna une courte rafale, l'embrasa puis reprit sa poursuite du premier. Le 109 a perdu sa concentration en voyant son copain flamber et Preddy l'a ajusté. Le score de Preddy totalisait désormais 27,5 victoires aériennes et cinq victoires au sol. Quelques instants plus tard, Preddy et Cartee ont été dirigés vers une zone au sud-est de Liège où il a été signalé que des avions ennemis mitraillaient les troupes terrestres alliées.

A l'approche de Liège, ils sont rejoints par un Mustang au nez blanc du 479th FS, le lieutenant James Bouchier, qui s'est détaché de son escadron. À partir du point d'interception initial, à environ 3 à 4 miles au SE de Liège, Preddy, maintenant d'une hauteur d'environ 1500 pieds, a commencé à accélérer après avoir repéré un FW-190 à long nez au loin se dirigeant vers le nord-est. Il a envoyé par radio « Tally ho » au contrôle et a été immédiatement autorisé à effectuer l'interception. Il y a également eu des discussions entre Control et Preddy au sujet d'une flak intense dans la zone d'interception et de son arrêt pour que l'attaque puisse être lancée. À l'insu de Preddy, Cartee et Bouchier, leur ligne de vol les emmenait au-dessus du quad 50 cal. AA de la batterie « A » du 430th AA (qui était rattachée au 258th FABN XIX à cette époque) positionné sur le côté ouest d'un grand bouquet d'arbres à 3 km au sud-est d'Aix-la-Chapelle, en Allemagne.

Alors qu'ils approchaient des positions des canons antiaériens, Preddy a été touché en premier par un tir au sol, suivi de Cartee et Bouchier. Cartee a vu Cripes A'Mighty commencer à perdre du liquide de refroidissement, la verrière s'est détachée et Preddy a commencé une manœuvre de chandelle à sa gauche. Cartee a remarqué qu'un traceur qui était entré dans son cockpit était sur le sol en train de moisir. Sans l'écarter, il pourrait déclencher un incendie à ses pieds. Il a commencé à essayer de le frapper toujours à la traîne de Preddy. Le Mustang du Lt. Bouchier a également reçu des tirs, a commencé à fumer et lui aussi a cassé à gauche, grimpant à environ 1000' où il s'est rendu compte qu'il devrait sauter pour se libérer de son P-51 gravement endommagé. Il a lâché sa verrière, a renversé le 51 et a abandonné en atterrissant en toute sécurité dans le secteur britannique à 7 à 8 miles au nord de l'endroit où il avait été touché. Plus haut sur la ligne de vol de Preddy et Cartee, maintenant à quelques kilomètres au sud de Weisweiler, le Sgt. Charles Brown, PFC John Starzynski et le lieutenant Murray Grobman (258th FABN XIX Corps) se tenaient à la lisière NE d'une très grande zone boisée à environ 2,5 miles au SO d'une grande église située dans la petite ville de Langerwehe.

Ils ont été surpris par le bruit d'une rafale soudaine d'un quad de calibre 50 monté sur un half-track par derrière et à leur gauche. La rafale a duré 3 à 4 secondes. Quand ils ont regardé à leur gauche, juste dans leur champ de vision se trouvait le Mustang de Preddy, maintenant à l'envers, à environ 200 à 300 pieds d'altitude et 20 à 30 degrés d'assiette en piqué.

En haut du clocher de l'église de Langerwehe, comme cela avait été le cas à plusieurs autres occasions, se trouvait le sergent. Harold M. Kennedy et son copain le Cpl. Elmer L. Dye (tous deux avec la 104e division d'infanterie). Alors que la Bataille des Ardennes faisait rage à quelques kilomètres de là, elle était relativement statique dans leur secteur où la division s'était retranchée au risque que les Allemands virent dans leur direction. Le quartier général de la division avait été installé dans une grande fonderie d'acier juste au nord de Langerwehe. Dye et Kennedy avaient passé pas mal d'heures à tuer le temps en se postant dans le clocher de l'église avec des jumelles et en observant l'activité aérienne considérable le long du front.

Cartee se souvient d'avoir traversé une zone boisée et d'avoir vu au loin une grande église sur leur trajectoire de vol. Les bois au nord-ouest de l'église étaient occupés par des éléments du 555th AAA (AW) BN qui se trouvaient sur le bord nord de la pénétration allemande. Leurs armes étaient des canons anti-aériens de 40 mm et des quads .50 cal. Mitrailleuses. Ils ont été affectés à la protection des troupes américaines contre les avions allemands volant à basse altitude. Le sol était gelé, couvert de neige et le ciel en était rempli avec de gros nuages noirs. Ce qui permettait aux blindés allemands de se déplacer très facilement et sans danger.

Les troupes s'étaient alignées pour un dîner de Noël chaud composé de dinde, de purée de pommes de terre, de canneberges et de tarte à la citrouille. T/3 Leo J. Thoennes, de la batterie « B », se souvient qu'il venait de prendre sa gamelle de nourriture et qu'il se dirigeait vers la section d'artillerie n°4 à proximité. Soudain, avant qu'il ne puisse manger son dîner, ce que l'on croyait avoir été un P-47 (un FW-190) et un P-51, sont arrivés avec leurs canons en feu. Le sous-officier responsable de la batterie ordonna à ses canons de riposter.

Kennedy a rappelé que lorsque le Mustang passait au-dessus de l'église, les tirs de la 555e batterie devenaient continus et lourds. Le lieutenant Mitchell, à une certaine distance, se souvient avoir vu plusieurs balles traçantes qui donnaient l'impression d'être « tout un champ de balles de golf », si intense était le barrage anti-aérien.

De leur point de vue à NE, le Sgt. Charles Brown, le PFC John Starzynski et le lieutenant Murray Grobman ont vu Preddy tomber du Mustang à environ 200 pieds, son parachute non déployé et Cripes A'Mighty maintenant inversé disparaissant derrière une ligne d'arbres où ils l'ont entendu heurter le sol. Cartee jeta un coup d'œil par-dessus son épaule pour voir le Mustang continuer sa rotation et heurter violemment le sol. Après que les choses se soient un peu calmées, le lieutenant Grobman a pris sa jeep et est allé voir ce qu'il pouvait trouver. Plus tard, à son retour, il a dit à Brown et Starzynski qu'il ne s'était pas rendu sur le site de l'accident mais qu'il avait trouvé où se trouvait le corps de Preddy, ajoutant que le pilote avait été identifié comme un major et que son parachute n'avait pas été déployé.

Brown se souvient que quelques minutes après le crash, 2 Me-109 ont survolé la ligne de front sur le même chemin que Preddy et aucun canon américain AA n'a tiré. Le Sgt Kennedy et le Cpl Dye se sont rendus sur les lieux de l'écrasement du Mustang en notant que la plus grande partie restante du Mustang était le moteur. Kennedy se souvient avoir vu un morceau du fuselage sur lequel des croix gammées avaient été peintes.

Le lieutenant Cartee est revenu sain et sauf sur le terrain à Y-29 et a effectué un atterrissage sans incident.

Note.

Après la guerre, le Fighter Victory Credits Board des années 1950 a passé en revue toutes les victoires revendiquées sur les différents théâtres d'opération. Le score officiel de Preddy a été ajusté de 27 1/2 à 25,83 victoires aériennes. Les premières recherches de Joe Noah ont prouvé que le Conseil avait omis une victoire pour laquelle Preddy avait reçu la Silver Star. Cette victoire a été ajoutée en 1978, portant son total de victoires en air-air à 26,83. Pourquoi la fraction ? Il a partagé une victoire avec un pilote et a obtenu une troisième dans une autre rencontre qu'il n'a pas revendiquée. Il est classé comme le troisième as le mieux noté dans l'ETO, le septième as américain le plus élevé et est le meilleur sur P-51 Mustang.

Ron Putz a recherché avec un chercheur magnétique la zone où nous pensons que Cripes A'Mighty s'est écrasé, mais en vain.

Crédits :

Harold M. Kennedy, Art Snyder, Raymond Mitchell, J. Gordon Cartee (décédé), le général John C. Meyer (décédé), Ignacio G. Marinello, Tom Ivie, Robert H. Powell et Ron Putz, Roger Marquet, BWM

Sources :

Wings God Gave My Soul, par Joe Noah, 1974.

George Preddy, Top Mustang Ace, par Joe Noah et Samuel L. Sox, Motorbooks International, 1991. Article AFA Valor sur George Preddy

Preddy tenait un journal, tant en Australie qu'en Europe ; ce journal, ainsi que des documents officiels et des entretiens, ont fourni la source du livre. De manière unique, le livre contient de nombreuses images fixes des images de la caméra du pistolet de Preddy, y compris des images du jour où il a abattu six Bf-109. Il y a aussi de nombreuses photos de "Cripes a' Mighty".

George Earl Preddy Jr.



Surnom(s)	"Rasy"
Née	5 février 1919 Greensboro, Caroline du Nord
Décédé	25 décembre 1944 (25 ans) près de Liège , Belgique occupée par les Allemands
Enterré	Cimetière Américain de Lorraine
Allégeance	 les États-Unis d'Amérique
Service/ succursale	 Forces aériennes de l'Armée des États-Unis (USAAF)
Des années de service	1941 – 1944
Rang	 Major
Unité	49e groupe de chasse - 352e groupe de chasse
Commandes détenues	328e Escadron de chasse
Batailles/guerres	La Seconde Guerre mondiale Statut : KIA (Killed in Action) – Mort au Combat
Récompenses	 Croix du service Distinguished Silver Star - Distinguished Flying Cross (7) - Purple Heart Air Medal (7)    