

## Le B-26 Marauder *Miss Take* ne répond plus

---

Depuis le 6 juin 1944, date du débarquement en Normandie, le **391<sup>st</sup> Bomber Group (BG)** basé au nord-est de Londres, enchaîne les missions de bombardement à l'ouest et au nord de l'hexagone. Ce groupe aérien dépend de la 9<sup>e</sup> Air Force américaine (USAAF) mise en action dès le début l'opération Overlord. Ses objectifs sont d'appuyer les troupes alliées au sol et de détruire tous les points stratégiques utilisés par l'ennemi.

Il y a 75 ans, les occupants du bimoteur B-26 Marauder *Miss Take* du 391<sup>st</sup> BG ont vécu une aventure peu commune sur le département d'Ille-et-Vilaine.

En début d'après-midi du samedi 8 juillet 1944, le lieutenant-colonel George W. Stalnaker, commandant le 575<sup>th</sup> Bomber Squadron du 391<sup>st</sup> Bomber Group de l'USAAF, a bien l'intention de profiter d'une permission de deux nuits à Londres. Un repos bien mérité, pense-t-il, après six semaines de missions continues dans le cadre de l'opération Overlord.

Mais vers 16 heures, la réalité de la guerre le rappelle dans la salle des opérations, pour reconnaître un nouvel objectif sur Nantes, précisément le pont de chemin de fer dit « de Pornic » enjambant la Loire. George Stalnaker est chargé de conduire une formation de 36 bombardiers B-26 Marauder prévus pour cette mission. En tant que « leader », il examine avec attention le plan de vol imposé et s'inquiète du tracé en rouge le long de l'estuaire de la Loire. Cette indication détermine l'emplacement des nombreuses batteries de *Flak* de 88 mm pour la protection des installations allemandes disséminées dans la zone portuaire. L'officier ne peut s'empêcher de s'exclamer : « Quel est le type stupide qui a tracé cette route là ? ». Au même moment, gêné, il remarque derrière lui le général Herbert Thatcher, son supérieur, qui lui rétorque avec attention : « Ne vous tracassez pas maintenant George, nos chasseurs détruiront tous les canons de DCA sur la Loire ».



Bimoteur Martin B-26 Marauder

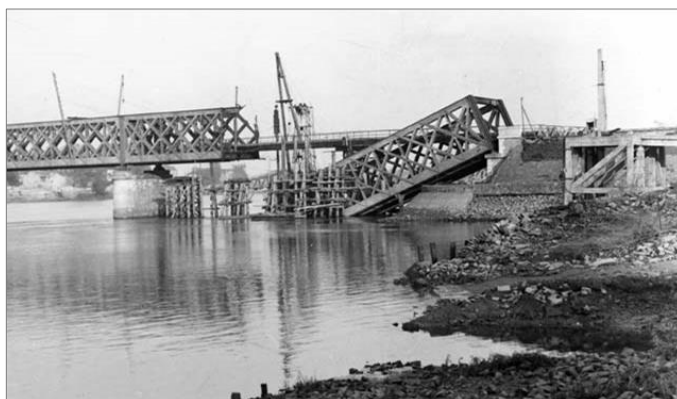
Au scepticism de George Stalnaker s'ajoutent une météo défavorable et un horaire de départ tardif plutôt inhabituel. Vers 18 heures 30, il embarque à bord de l'avion leader B-26, codé 08-0 sur le fuselage et au sympathique surnom de *Miss Take*. Sept hommes d'équipage l'accompagnent : le second lieutenant Eugene R. Squier, copilote ; le capitaine Edgar G. Williams, navigateur ; les premiers lieutenants Francis J. Murphy, bombardier et Jim B. Clark navigateur ; le sergent technicien Stanley W. Miller, mécanicien mitrailleur et les sergents Richard B. Smith, radio mitrailleur et Lloyd V. Alexander, mitrailleur de queue.

Au poste de pilotage du B-26 Marauder *Miss Take*, George Stalnaker, dont c'est la 35<sup>e</sup> mission, est toujours soucieux. Est-ce un pressentiment ? Sur la piste d'envol de la base n° 166 de Matching Green, le troisième feu vert l'autorise à décoller.

Aux environs de 20 heures 30, les B-26 survolent Saint-Nazaire, le point initial prévu, à une altitude de 3 000 mètres. Les bombardiers sont dans les nuages. Jim Clark, le navigateur, définit le « bomb run » c'est-à-dire le cheminement obligatoire en ligne droite vers l'objectif. Les 36 bombardiers regroupés en deux « box » se dirigent vers la cible en formation serrée. Les puissantes batteries antiaériennes allemandes protégeant Saint-Nazaire se déchaînent sur les bimoteurs. « Un feu d'enfer » écrira plus tard George Stalnaker dans ses mémoires. Simultanément, les chasseurs d'accompagnement P-47 Thunderbolt percent les nuages pour mitrailler les postes de *Flak*. Mais les artilleurs allemands sont des experts : six obus de 88 devant la formation, six sur le côté et six derrière projetant dans les airs une multitude d'éclats métalliques à une cadence effrénée. Le navigateur décompte les minutes avant le largage des bombes. Stanley Miller, le mitrailleur, signale que le moteur droit est en feu, dégageant beaucoup de fumée. Puis le moteur gauche reçoit un ou deux coups « dans les narines » selon l'expression du pilote. Les éclatements d'obus de 88 deviennent de plus en plus serrés criblant de débris d'acier les flancs des B-26. George Stalnaker, avec l'énergie du désespoir, essaie de contrôler son bimoteur qui perd de l'altitude tout en restant dans le « bomb run ». Au-dessus de la cible, le lieutenant Francis Murphy, rivé sur son viseur *Norden*, ordonne le bombardement, provoquant des turbulences dues aux 1 000 kilos de bombes qui s'échappent de la soute.

Maintenant George Stalnaker n'a qu'une idée en tête : virer au plus vite hors de cette zone infernale. Sur le trajet retour, il se conforme au plan de vol préétabli en direction de

Châteaubourg et du Cotentin avec une partie de la puissance d'un moteur, espérant ainsi pouvoir atteindre un terrain d'atterrissage d'urgence dans la zone libérée de la Normandie. Le capitaine Edgar Williams, le navigateur, calcule une perte d'altitude de 150 mètres par minute et contredit rapidement cet espoir avec un humour de circonstance : « Colonel, avec un tel taux de descente, nous serons à 6 000 mètres au-dessous du sol quand nous arriverons en Normandie ».



Destruction du Pont de Pornic le 8 juillet 1944 (Photographie AD L-A)

A cet instant, le B-26 *Miss Take* survole la région de Châteaubriant. Stalnaker prend rapidement la décision qui s'impose ; il contraint son équipage à quitter l'avion en perdition. En quelques secondes, sept parachutes atterrissent doucement sur les communes de Coësmes et de Retiers. Le pilote reste seul à bord avec la volonté d'équilibrer son appareil en direction de la forêt de La Guerche, en vain. Stalnaker n'a pas d'autre alternative que de sauter en parachute. Le pilote de l'unique chasseur P-47 Thunderbolt escortant le bimoteur dans sa descente irréversible, d'un battement d'aile, souhaite bonne chance à son frère d'armes. Quelques secondes plus tard, le B-26 *Miss Take* livré à lui-même, déséquilibré, vire à 180 degrés au sud-est de Retiers puis chute en oblique vers le lieu-dit Les Places en Coësmes où il explose dans la cour de la ferme. Il est 21 heures. La famille Colin occupant les lieux, abasourdie par la déflagration, ne déplore aucun blessé.

Le mirador d'observation allemand de la *Luftwaffe* (armée de l'air), de la 13<sup>e</sup> compagnie du district aérien de Rennes, installé sur le toit de la villa Bonne Brise à Martigné-Ferchaud, a suivi la trajectoire du B-26 endommagé et a aussitôt alerté son état-major.

## Patriotes courageux

A peine arrivé au sol, vers le lieu-dit la Forge Cochère en Retiers, George Stalnaker est entouré de plusieurs personnes accourues pour lui venir en aide. L'une d'elle, Emile Soulas, ayant des notions d'anglais, lui demande d'enlever son gilet de sauvetage *mae west* et de le suivre rapidement car les Allemands ne vont pas tarder à arriver. A l'abri des regards, dans la maison de la famille Soulas au lieu-dit la Pommeraie à Coësmes, l'officier américain troque son uniforme contre des habits de paysan moins élégants. Sa bague de promotion de l'académie militaire de *West Point* lui est retirée et cousue dans le bas de son pantalon. Un peu déçu, il passe sa première nuit dans la cave de la maison. Il pense à ses camarades. Que sont-ils devenus ?

Stanley Miller a quitté l'avion en premier suivi d'Edgar Williams, Francis Murphy, Jim Clark et Richard Smith pour atterrir dans les environs du village de la Poltière à Coësmes. Jim Clark blessé aux jambes, après avoir heurté violemment un arbre, réussit toutefois à se cacher dans un buisson en attendant la nuit. Lloyd Alexander touche le sol plus au nord vers le village de Coëfferie sur la même commune. Eugene Squier, le copilote, se retrouve seul dans la nature quelque part entre Coësmes et Retiers.

Jim Clark est finalement découvert par Joseph Bodard, un intrépide réfugié rennais, qui le conduit chez lui à la Poltière. Il y retrouve Francis Murphy et Edgar Williams cachés dans le grenier à foin. Joseph Bodard les informe qu'il ne peut les garder plus longtemps à cause des patrouilles allemandes qui sillonnent le secteur à la recherche des aviateurs. Les hébergeurs connaissent les risques encourus. Emile Soulas oblige George Stalnaker à se dissimuler au milieu d'un champ de blé pendant toute une journée. La nuit suivante, il est emmené vers Coësmes où il rejoint, à sa grande surprise, quatre membres de son équipage : Williams, Murphy, Clark et Smith regroupés par Joseph Bodard. Les cinq aviateurs ainsi réunis sont cachés dans une grange. Pas pour longtemps puisque leurs hôtes les déplacent dans la forêt du Theil, à un kilomètre au nord de Coësmes, où ils vont passer deux à trois jours. Une autre surprise les attend :



Stanley Miller vient d'être récupéré par des villageois alors qu'il se déplaçait seul à bicyclette avec la ferme intention de rejoindre l'Espagne, appliquant tout simplement la procédure inculquée en cas de chute en France occupée. Voilà donc l'équipage du B-26 *Miss Take* presque complet. George Stalnaker n'a toujours pas de nouvelle d'Eugene Squier et de Lloyd Alexander.

Dans la soirée du 12 juillet, deux résistants originaires de Poligné, Joseph Jochault alias Antoine et André Raton alias Victor, arrivent dans la forêt du Theil-de-Bretagne à bord

d'une voiture Renault. Sans détour, ils informent les aviateurs : « Nous allons vous conduire vers autre lieu plus sûr ». Serrés dans l'automobile, les huit hommes arrivent à l'entrée de Poligné, bourgade située au nord de Bain-de-Bretagne. Par prudence, le groupe se faufile entre les arbres pour atteindre leur nouveau refuge, une grange appartenant à la famille Olivo.

Sollicité par la Résistance, le couple Olivo, gérant un commerce d'alimentation dans le centre de la petite ville, a accepté sans hésiter d'héberger les six aviateurs américains. Leurs quatre enfants, Marinette, Marcel, Auguste et Camille ont été mis dans la confiance.

### Séjour à Poligné

La grange, qui n'a rien d'un hôtel de luxe, est aménagée sommairement : un coin toilettes, des matelas bourrés de foin, des couvertures de laine et un petit poste radio pour capter la radio anglaise BBC. Les jours suivants, les enfants et bien souvent Marinette, apportent les repas aux fugitifs. Très rapidement, une certaine familiarité s'installe entre la famille Olivo et ses nouveaux « six grands garçons ». Bien entendu, pas question pour eux de sortir de leur cache, de jour comme de nuit, cela serait trop risqué. L'approvisionnement en nourriture de ces jeunes gaillards tombés du ciel exige une organisation stricte et une certaine discrétion en cette période de rationnement. Comptant sur la complicité de quelques agriculteurs, Marinette Olivo se déplace à vélo dans les fermes achetant l'essentiel pour assurer les repas. Lors de leur arrivée à Poligné, les six Américains apparaissaient très fatigués par les épreuves des jours précédents. L'accueil chaleureux et le dévouement de la famille Olivo les a requinqués malgré l'absence de liberté. Les deux résistants, Antoine et Victor, viennent régulièrement prendre des nouvelles de leurs protégés. Ils recommandent à George Stalnaker et à ses hommes de rester dans la grange aussi longtemps qu'il le faudra et de bien écouter les informations de la BBC afin de suivre la progression américaine en Normandie.



La grange à Poligné

En ce mois de juillet 1944, les réfugiés fuyant les grandes villes comme Rennes et Nantes en raison de l'intensité des bombardements aériens, affluent dans les campagnes.



Les aviateurs et la famille Olivo dans la grange

A Poligné, cette nouvelle population inquiète la famille Olivo et les résistants. Pourvu que leurs pensionnaires ne soient pas découverts dans leur abri. Il faut donc redoubler de prudence. Le bourg de Poligné est également traversé par la route nationale 137 de Rennes à Nantes, un axe très emprunté par les convois allemands. Parfois des soldats

s'arrêtent pour consommer dans un bistrot situé non loin de la grange. Un jour, un incident avec un client et des soldats a failli dégénérer. Antoine et Victor décident de déplacer les aviateurs à Saint-Ganton, commune située au sud-est de Pipriac, à environ 20 km de Poligné.

### Saint-Ganton - Pipriac - Vitré

La nuit venue, les Américains s'extirpent de leur repaire dans la plus grande discrétion et s'engouffrent dans une voiture qui les attend dans la pénombre. Au volant : Pierre Aubron qui a subtilisé le véhicule appartenant aux Allemands de l'organisation *Todt*. George Stalnaker se souvient : « Le conducteur avait l'accélérateur au plancher, roulant bien souvent sans phare et il ne s'arrêtait jamais aux intersections de routes, il klaxonnait et traversait à toute vitesse. ». Arrivés dans un café à Saint-Ganton, les aviateurs sont reçus par Pierre Pineau alias André Benard dans la Résistance. Ils sont logés au village de la Roche dans une petite maison tenue par une dame âgée. Trois jours plus tard, le 28 juillet au soir, les fugitifs doivent rapidement quitter les lieux. Les résistants, prévenus de l'imminence d'une opération allemande dans le secteur, arrivent avec plusieurs bicyclettes et entraînent les Américains au moulin à blé du Tertre Danet à Pipriac. De nouveaux vêtements leur sont fournis ainsi que des bérets et de fausses cartes d'identité. Là aussi, George Stalnaker a une anecdote : « Les résistants nous ont appris à garder notre cigarette aux lèvres et ne pas l'enlever sans arrêt, car cela aurait pu nous faire remarquer comme étant des Américains ». En réalité, les accompagnateurs préparent le groupe à un plus long périple à vélo en direction de Vitré. Pierre Pinot et Jean Marion vont les convoyer.

Le 31 juillet, arrivés à Vitré, ils sont accueillis par le commissaire de police qui les loge dans une belle demeure, située dans le centre-ville, propriété de M. Mirault, directeur de

la Banque de France. Derrière les fenêtres, les aviateurs observent les convois allemands traversant la ville en bon ordre. Le 3 août, tôt le matin, comme convenu, des gendarmes de la brigade de Vitré conduisent les Américains au Chemin Champlet, à la sortie de la ville, où ils sont attendus par des résistants locaux. Parmi eux, Francis Langouët, agriculteur, emmène le groupe à travers la campagne jusqu'à sa ferme du Teilleul à Pocé-les-Bois. Là, les aviateurs peuvent se restaurer et se reposer. George Stalnaker, dans ses souvenirs, n'a pas oublié cet endroit : « Nous avons bu du cidre tout l'après-midi ». A la



Août 1944 - 1<sup>er</sup> rang : E. William ; S. Miller ; R. Smith  
2<sup>e</sup> rang : F. Murphy ; Jean Marion ; J. Clark ; Pierre Pinot ;  
G. Stalnaker et M. Mirault de Vitré (sous réserve)

la nuit tombée, Francis Langouët et les aviateurs repartent à travers champs jusqu'à Livré-sur-Changeon où ils rejoignent des éléments du 2<sup>e</sup> régiment de cavalerie de reconnaissance américain (*2<sup>nd</sup> Cavalry Reconnaissance Squadron*) qui s'appêtent à libérer la ville de Vitré le 4 août au matin. C'est la fin du cauchemar. Les rescapés du B-26 *Miss Take* sont conduits au quartier général de la 4<sup>e</sup> division blindée US du général Wood positionné vers Saint-Aubin-d'Aubigné au nord de Rennes.

## Retour en Angleterre

Le 6 août 1944, George Stalnaker et ses camarades atterrissent sur leur base de départ en Angleterre. Trois jours plus tard, à Londres, il retrouve avec une certaine émotion, Eugene Squier sain et sauf.

Le copilote raconte son aventure un peu moins mouvementée. Après avoir parcouru une dizaine de kilomètres dans la campagne, aidée de sa boussole, en direction du sud, Eugene Squier s'est présentée dans une ferme isolée probablement chez M. Chevrollier à la Petite Goupillère à Martigné-Ferchaud qui lui a fourni des vêtements civils. Puis il a été conduit chez des voisins au village des Perrières où il est resté six jours. Vers le 16 juillet, Joseph Bodard, bien informé, le prend en charge et l'invite à rester chez lui jusqu'à la Libération de Rennes le 4 août 1944.



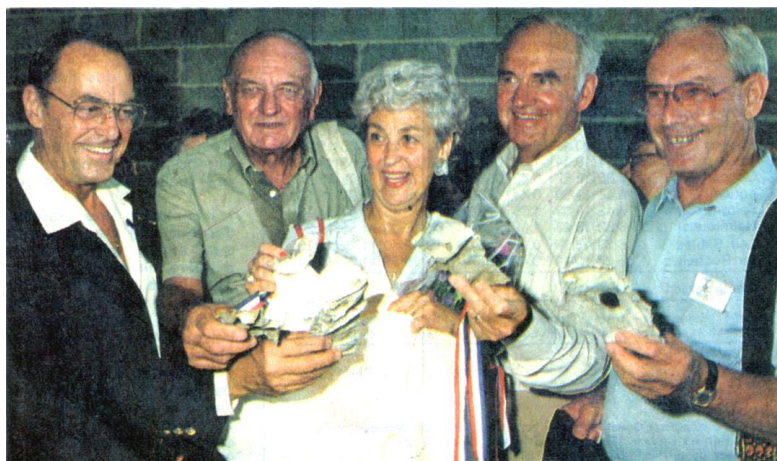
Les aviateurs de retour en Angleterre ont conservé leur béret



Retrouvailles sur la base de Matching Green

Quant à Lloyd V. Alexander, il n'a pas eu la chance de ses compatriotes. Peu après son arrivée au sol, il est arrêté par une patrouille allemande sans doute vers le lieu-dit la Coëfferie à Coësmes. Prisonnier de guerre, il a été transféré en Allemagne au camp provisoire de la *Luftwaffe* (Dulag Luft) à Wetzlar puis au stalag Luft n° 4 à Gross Tychow en Poméranie et au sinistre camp de Wöbbelin jusqu'à sa libération le 3 mai 1945 par la 8<sup>e</sup> division d'infanterie américaine.

Après un court séjour à Londres, George Stalnaker et son équipe dispensés de missions de bombardement, rentrent aux Etats-Unis. Leur aventure, peu commune, a suscité d'indéfectibles liens d'amitiés avec leurs hôtes français qui se prolongeront bien après la guerre.



Retour de quatre aviateurs américains sur les lieux du crash à Coësmes en 1989 :  
De gauche à droite : George Stalnaker, Jim Clark, Mme Miller, Eugene Squier et Stanley Miller

(Photographie : <http://www.francecrashes39-45.net>)

## Epilogue

Le dimanche 9 juillet 1944 et les jours suivants, les voisins et de nombreux curieux se rendent sur les lieux de la chute du B-26 *Miss Take*. Le bimoteur a été littéralement pulvérisé par l'explosion. Instinctivement, certains promeneurs quittent les lieux avec un morceau de l'épave, une relique en quelque sorte.

Léon Dézalleux, agriculteur à la Jarretièrre en Martigné-Ferchaud, lieu-dit situé à un bon kilomètre des Places, avait conservé la partie d'un aileron du bombardier. Bien des années plus tard, un de ses amis martignolais, Henri Delcourt, l'a débarrassé de ce bout de métal léger avec une petite idée en tête.

La structure métallique des avions B-26 était en Duralumin, un alliage léger et résistant, de type ALCLAD 24S-T<sup>1</sup>, un matériau relativement facile à travailler. Ces appareils étaient fabriqués par l'usine Glenn L. Martin à Omaha dans le Nebraska (USA).

Henri Delcourt a donc plié, percé, riveté et aménagé cette pièce du bimoteur pour la transformer en « boîte à pêche », accessoire indispensable pour ce pêcheur passionné.



Boîte à pêche réalisée par Henri Delcourt

Intérieur de la boîte avec les inscriptions ALCLAD 24S-T

(Photographies Daniel Jolys)

Aujourd'hui, Henri Delcourt conserve précieusement cette boîte originale, une des dernières traces du B-26 *Miss Take*.

Daniel Jolys  
Cercle d'Histoire du Pays Martignolais  
Avril 2019

**Sources** : Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 ■ Revue américaine *Memories* n° 10 année 1998 traduite par Marcel Derouallière ■ Rapports d'août 1944 de l'Intelligence School 9 Western Europe Area (IS9 WEA) du MI 9 britannique ■ Missing Air Crew Report (MACR) n° 6649 ■ Ouest-France 1984 ■ Flash Infos n° 36 octobre 2010 Pocé-les-Bois ■ Guipry-Messac au rythme des bottes allemandes de Pierre Lebreton 2007 ■ <http://www.francecrashes39-45.net> ■ Arch. dép. L-A.

Remerciements à Pierre Lauglé, Marcel Communal, Raymond Desmots, Marcel Chevrollier, Mme Veillaux née Colin, Claude Perrois et Raymond Tellier, pour leur témoignage et leur concours.

Avec l'aimable autorisation d'Henri Delcourt pour la présentation de sa boîte à pêche.

Photographies : [http://www.384thbombgroup.com/piwigo\\_384th\\_gallery/index.php?/category/4988](http://www.384thbombgroup.com/piwigo_384th_gallery/index.php?/category/4988)

<sup>1</sup> - Audrey Cochard : Microstructures et propriétés mécaniques des alliages de type Duralumin : archives-ouvertes.fr