

# „Szövetségesek” markában

**NAGY GÁBOR**

*Janus Pannonius Múzeum  
Régészeti Osztály  
7621 Pécs, Káptalan u. 5.  
e-mail: gabornagy42@gmail.com*

**Rezümé:** 1944. december 20-án az amerikai légierő 15. Légi Hadseregének 762. százada azt a feladatot kapta, hogy hajtson végre támadást a Cseh-Morva Protektorátus területén fekvő Brűx (mai nevén Most, amely Csehországhoz tartozik) melletti olajfinomító ellen. Az egyik légvédelmi találatot kapott B-24-es repülőgép parancsnoka Carl Keith Gibson hadnagy (1917. június 15. – 1944. december 20.) jelentette, hogy gépe súlyosan megrongálódott, a 3. és 4. motorok üzemképtelenek, így esélyük sincs visszatérni a támaszpontra. Ezért úgy döntött, hogy a legközelebbi a szövetségesek által már visszafoglalt terület felé veszi az irányt. A Mohácsi-sziget felett jártak, amikor kifogyott az üzemanyag, így kiadta a parancsot a gép elhagyására. A legénység a mai Homorúd közelében ért földet, ám pilótájuk, mivel ő ugrott ki utoljára, tőlük jóval távolabb landolt. De a biztonságosnak hitt szövetséges terület néhány perccel később brutális esemény helyszíne lett.

Az 1997-ben elkezdett repüléstörténeti kutatásaim sorában ez az eset volt az első, amit sikerült teljes egészében feltárnom. Írásomban ennek a napnak a történetét és a kutatás izgalmas, fordulatokban gazdag eseményeit tárom az olvasók elé.

**Kulcsszavak:** II. világháború, 15. Légi Hadsereg, lezuhant, Homorúd, B-24, Gibson

## *Grabbed by „Allies”*

**Summary:** *On the 20th December 1944, 762. Bomb Squadron of 460. Bomb Group (Fifteenth Air Force) were ordered to make a bombing raid on the oil refinery near Brűx (now Most, Czech Republic), Protectorate of Bohemia and Moravia. Pilot, 2nd Lt Carl Keith Gibson (15th June 1917 – 20th December 1944), whose B-24 got hit by flak over the target, reported that his plane had been damaged heavily. Engines 3 and 4 were out and he knew they couldn't make it back to home base, so he decided to try and reach the nearest Allied territory. Over the Isle of Mohács, Hungary, they ran out of fuel and Gibson ordered his crewmen to bail out. They landed in countryside by a small*

settlement of farms (now Homorúd) east of Mohács, but Gibson, the last to leave the plane, landed very far from the others. Unfortunately, the ground they believed to be safe, became a nightmare, which ended in a brutal tragedy.

This was the very first case I investigated in detail when I started aviation history research projects in 1997. In my article I am going to tell the story of that sad day and the moments of an exciting and interesting piece of research.

**Keywords:** World War II., 15. AAF, crashed, Homorúd, B-24, Gibson

## *Bevezetés*



1. kép

A szövetséges haderők 1943 tavaszán aratott észak afrikai győzelme utat nyitott Európa felszabadításához. 1943. augusztus 17-én az angolszász erők sikeres partraszállást hajtottak végre Sziciliában, majd lassan megindultak észak felé. A németek által hátrahagyott reptereket angol és amerikai repülőalakulatok vették birtokba, utóbbiak többnyire a 15. Légi Hadsereg ezredei voltak. Ezek egyike volt a 460. Bombázó Ezred is, amely 1944. február 13-án érkezett a kontinensre.<sup>1</sup>

1944. december 20-án reggel, az olaszországi Spinazzola repterén enyhén felhős, nyugodt idő köszöntötte az amerikai légierő 15. Légi Hadseregének katonáit. A nap még nem kelt fel, de a reptéren már pezsgett az élet. Az eligazító helységben a gépek személyzete lélegzetviassafojtva hallgatta, hogy mit tartogat számukra ez a nap. Az eligazító tiszt félrevonta a posztót a térkép elől és pálcájával a Cseh-Morva Protektorátushoz tartozó Brűx (mai nevén Most, Csehország) városa melletti olajfinomító üzemre mutatott.

A bevetésre a 460. Bombázó Ezred 762. és 763. századának 25 B-24 Liberator bombázógépét jelölték ki. Az előrejelzés kedvező időt jósolt, leszámítva az itt-ott bekúszó felhőket. A támadás vezetését a 763. század parancsnokára, William N. James Jr. őrnagyra bízta, míg a második támadóegységet

---

<sup>1</sup> Az amerikai bombázóezredek történetéről lásd: [http://15thaf.org/55th\\_BW/460th\\_BG/History/History.html](http://15thaf.org/55th_BW/460th_BG/History/History.html) (Elérés dátuma: 2023. június 21.)

Fielder százados irányította.<sup>2</sup> A gépek 8.30-kor emelkedtek a levegőbe, majd az Adriai-tenger felett csatlakoztak a 485. Bombázó Ezred gépeihez. Az 500 fontos bombákkal megrakott négymotorosok védelméről harminc P-38 Lightning, és negyven P-51 Mustang vadászgép gondoskodott. Néhány gépnek a felszállás után különböző műszaki problémák miatt vissza kellett fordulnia.<sup>3</sup>

Az alakzat 12.45-kor ért a cél fölé, amit felhők takartak. Mivel egy hadifogolytábor is volt a közelben, a vezérgép bombázótisztje addig nem adta ki a parancsot a bombák dobására, míg a célpont újból látható nem lett. Végül mindkét egység kioldotta terhét, de a gondos célzás még így sem hozta meg a várt eredményt, ugyanis a bombák többsége jóval a célpont mellé hullott. Az olajfinomító körzetébe berepülő gépeket a földi légvédelem vette tűz alá, amelynek során nyolc gép rongálódott meg. Tizenhárom bombázógépnek sikerült visszatérnie a bázisra, öt pedig más szövetséges reptereken landolt. Csupán egyetlen gépről nem érkezett hír.<sup>4</sup>



2. kép

A "fehér G" jelzésű, „George” hívójelű, 603-as oldalszámú, 42-51081 szériaszámú, B-24H Liberator parancsnoka, a 27 éves Carl Keith Gibson hadnagy, tíz perccel a célpont elhagyása után rádió próbalta elérni az alakzat parancsnokát. Mivel az nem válaszolt, William James őrnagy vette fel vele a kapcsolatot, akinek Gibson jelentette, hogy a 3. és 4. motorokat találta el és nem fog tudni eljutni Jugoszláviáig, ezért az orosz vonalak felé veszi az irányt. James őrnagy nyugtázta a jelentést és Gibsonra bízta a döntést.<sup>5</sup> A sérült bombázó kivált az alakzattól és a kelet, délkelet felé tartó négymotoros sziluettje lassan eltűnt a hatalmas légi óceánban. A gép legénysége a következő volt:

Carl Keith Gibson hadnagy – pilóta – 27 éves (szül.: 1917. június 15.)<sup>6</sup>

Robert E. Currin hadnagy – másodpilóta – 19 éves (szül.: 1925. február 1.)

Roy R. Aydelotte főhadnagy – navigátor / bombázótiszt – 23 éves (szül.: 1921. december 12.)

Rufus W. Frith tizedes – fedélzeti mérnök – 26 éves (szül.: 1918. február 28.)

James C. Fry tizedes – fedélzeti mérnök / lövész – 19 éves (szül.: 1925. január 22.)

Kenneth E. Tyson tizedes – rádiós – 28 éves (szül.: 1916. augusztus 5.)

Melvin Levine tizedes – orrlövész – 19 éves (szül.: 1925. május 5.)

William M. Stacy tizedes – lövész – 19 éves (szül.: 1925. június 28.)

Norman J. Hasman tizedes – faroklövész – 19 éves (szül.: 1925. november 27.)<sup>7</sup>

<sup>2</sup> Narrative Report Mission #141, Operations #295, 21. December 1944 - HQ 460 Bombardment Group APO 520

<sup>3</sup> Narrative Report Mission #141, Operations #295, 21. December 1944 - HQ 460 Bombardment Group APO 520

<sup>4</sup> Narrative Report Mission #141, Operations #295, 21. December 1944 - HQ 460 Bombardment Group APO 520

<sup>5</sup> Duane L. „Sparky” és Betty J. Bohnstedt, a 460. Bombázó Ezred történéseinek levelei

<sup>6</sup> War Department, Finding of death of missing person # 4947

<sup>7</sup> Escape Statement, 19. January 1945 - HQ Fifteenth Air Force APO 520

Egyetlen esélyük, hogy elkerüljék a hadifogságot, ha sikerül elérniük a legközelebbi szövetséges területet. A gép 3-as és 4-es motorja már az alakzat elhagyása előtt felmondta a szolgálatot, így mindössze két működő motorral és a vészesen fogyó üzemanyaggal nem juthattak túl messzire. Délután négy óra körül a Mohácsi-sziget felett jártak, amikor az utolsó csepp benzin is kifogyott a tartályokból. Gibson kiadta a parancsot a gép elhagyására. A legénység egyik tagja – hogy ki, az sajnos a dokumentumokból nem állapítható meg<sup>8</sup> – ellenőrizte, hogy mindenkinek sikerült-e kiugrania, majd sok szerencsét kívánt a parancsnoknak és ő is ugrott. Ereszkedés közben látta, ahogy Gibson is elhagyja a gépet és ejtőernyője rendben kinyílik. Társai ekkor látták utoljára.<sup>9</sup>



3. kép

## *53 évvel később*

1997 nyara volt. A mohácsi komp lassan araszolt a Dunán a „sziget” felé. Kíváncsisággal vegyes izgalommal tartottunk párommal Homorúd (Baranya vm.) irányába, ugyanis néhány héttel korábban a pécsi vásárban Haramza Mátyás mohácsi régiségkereskedő elmesélte, hogy a szigeten 1944 decemberében lezuhant egy amerikai repülőgép. Édesapja több mindent kiszerezett a roncsokból, és ezek egyike még meg is van, amit szívesen nekem adna. Így mielőtt átkeltünk volna a túlpartra, Mohácson átvettem az ajándékot. A tökéletes állapotban megmaradt alkatrész a gép egyik dinamója volt, amely a rádió-berendezésnek szolgáltatta az áramot.

Alig pár hónappal korábban kezdtem el csak foglalkozni repüléstörténeti kutatásokkal, amelynek célja az volt, hogy felkutassam a hazánk és főleg Baranya vármegye területén elesett szövetséges repülőgépek sorsát. Sok mindenre számítottam, amikor útnak indultunk, de arra a történetre, ami pár órával később meglevenedett előttem, nem voltam felkészülve. A faluba érve a szokásos módon idős embereket szólítottam meg és érdeklődtem az esemény felől. Az egyik kis utcában egy idős asszonyt pillantottunk meg, akihez a szokásos kérdéssel fordultam. Kiss Antalné, Kati néni a maga határozott módján így válaszolt: *„Na, jöjjenek csak be, elmondok én maguknak mindent, mert ott voltam és láttam az egészet!”*

<sup>8</sup> MACR #10940: Missing Air Crew Report #10940

<sup>9</sup> „Narrative Report Mission #141, Operations #295, 21. December 1944 - HQ 460 Bombardment Group APO 520”, „Escape Statement, 19. January 1945 - HQ Fifteenth Air Force APO 520”, „MACR #10940: Missing Air Crew Report #10940”, „Duane L. „Sparky” és Betty J. Bohnstedt, a 460. Bombázó Ezred történészeinek levelei”

„Az eset idején még nem egészen voltam 15 éves. Ez egy nagyon emlékezetes eset volt, mivel egy gyerek sok mindenre jól emlékszik. Jött egy repülő, nem is túl magasan, de nem is túl alacsonyan. Egyszer csak ejtőernyősök potyognak ki belőle. Azt mondja a nagymama: Szaladj Kati és tudd meg milyen nemzetiségűek! Ahogy futottam, néztem a gépet és láttam, hogy még egy ember kipottyan belőle. Láttam, hogy itt fog a közelben leérni, nem megyek én a többi felé, megvárom itt. A házunktól úgy 350 méterre, a köves úttól jó 100 méterre egy dűlő útnak a jobb oldalán ért földet. Miután földet ért, már kapcsolta is le magáról az ejtőernyőt. Kezet fogott velem és kérdezte, legalábbis kérdő mondatnak tűnt, hogy „Germanszki, Nyemcki?” Értettem mit akart, azt akarta tudni, hogy Németországban van-e? Én csak csóváltam a fejem és mondtam, hogy „Nem, nem! Hungary, Hungary!” Akkor megenyhült az arca. 170-173 cm magas férfi volt, barna bőrű, hosszúkás arcú. Leült és levett egy hátizsákot, amiből kivett egy pár cipőt. Valami nagy, különleges csizmát húzott le a lábáról és kezdte felhúzni azt a cipőt, ami a hátizsákjában volt. Ez egy sárga bőr bakancsféle volt. Addigra már úgy 20-30-an is ott voltak. Intett és mondta, hogy vigyék nyugodtan az ejtőernyőt. Egyszer csak jön két egyén lóháton, a jobb oldali földek felől, a tanyás vidékről. Félig civilben, félig katonaruhában. Két ruszki volt. Két lógós. (Értsd: dezertőr. A szerző megjegyzése.). Ezek megszöktek az egységüktől és a környéken harácsoltak. Akkor is egy kétes hírű helybéli családtól jöttek, akik borkimérést működtettek, és ahol részegre itták magukat. Ez a család ezekkel karöltve segített fosztogatni a magyar porták éléskamráit. Szóval, ahogy odaértek, rögtön elkezdték a pilótát lökdösni, és egyre csak azt hajtogatták: Nyemszki! Puská! Dokument! A pilóta kétségbeesetten mondta, hogy: Amerikan! De azok csak rángatták jobbra-balra és hajtogatták: Nyemszki! Pisztolyt meg dokumentumot követeltek tőle. Mutatta, hogy nincs nála fegyver, aztán szegény kivett a zsebéből egy irattokot, odaadta nekik, de azok meg se nézték! Eldobták úgy 10 méterre, csak úgy repült szanaszét! A nézelődők között volt egy magyar katonatiszt, egy zászlós, aki már leszerelt. Anyám odament hozzá és megkérdezte tőle: – „Feri, ez tényleg német?” mire az bólogatva: – „Az, bizony! Az bizony!” Hát! Még az is rákezdte! Szegény pilóta akkor már látta, hogy baj van, hiába könyörög, nem fognak neki megkegyelmezni. Hiába tette fel a kezét, mert akkor már pisztolyt fogtak rá, hiába intett a báméskodóknak, hogy ne hagyják egyedül. Addigra a népek már kezdtek szétszaladni. A két lógós is üvöltött a tömegnek, hogy: Igyi szudá! Jöjjenek vissza! Akkor aztán az egyikük közelebb lépett a pilótához és hasi magasságban belelőtt, mire az megpördülve hasra vágódott. Aztán közelebb ment, és hátulról egyszer szív-mellkas tájékon újra belelőtt, de ez sem volt elég. Még ötször fejbe lőtte. Szerencsétlen, ahogy haldoklott felemelte a fejét és láttam, ahogy kiállt az arccsontja és folyt ki az agyvelő. A két lógós mindjárt mondta a nézelődőknek, hogy vetköztessék le és vigyék a ruháját, közben ők egy mozdulattal levették a pilóta karóját. Ahogy vették le róla az overallt meghökkentek a részeg fejükkel, és akkor már mi is láttuk, hogy ez nem lehet német, mert sárga csillagok voltak a rangjelzésén, és az egyenruháján. Ekkor már ők is kapcsoltak, és rögtön fel is ültek a lovakra és elvágattak a többi ejtőernyős irányába. Ott már ölelkeztek velük, hogy szövetségesek meg miegymás. Volt egy nagybácsim, Csóka Ferenc, aki kissé bolond volt és elég részeges is, erre bízták, hogy temesse el a halottat. Megvárta, míg eloszlik a tömeg, akkor aztán meztelenre vetköztette a pilótát mondván, hogy az alsóneműje majd jó lesz neki. Hazavitte, majd visszament, hogy megássa a sírt, ami jó ideig eltartott, mivel a föld fagyott volt.

Nagyon megviselt, amit átéltem. Emlékszem anyám aznap estére túrós tésztát csinált, de nem tudtam belőle enni. Már a látványára is felfordult a gyomron. Heteken át alig tudtam aludni. Ha hajnalban felébredtem minduntalan ennek a szerencsétlen embernek az arcát láttam, a förtelmességet, amit műveltek vele, ahogy haldoklott. A „nyoma” még napokig ott volt a fagyos földön. Sokáig sirattuk szegényt. Volt nálunk egy szegényházi öregasszony, nálunk talált menedékre. Tudott oroszul és angolul is. Teljesen fel volt háborodva, hogy miért nem szóltak neki?! Le tudta volna tolmácsolni a két ruszkival meg az angol pilótával! Később két orosz tiszt érkezett a Sárháton felállított parancsnokságról. Nem a két lógóst keresték, hiszen akkor még semmit sem tudtak a történekről. Az ejtőernyőöket és a gép pilótáját keresték, mivel a gép lezuhanását Sárhátról is látni lehetett. Hamar fény derült a történekre és a két tiszt elvitte magával a nagymamám tanúnak. Addigra a két lógóst már elcsípték és bevitték ennek a nagybácsimnak a házához. Nagymamám mesélte, hogy addigra már elég rosszul néztek ki, úgy össze voltak verve. A szájukból csorgott a vér. Pisztolycsővel verték ki a fogukat, mivel tagadták a tettüket. No, aztán ott történt, hogy az egyik a háta mögé az asztal alá dobta a pilóta óráját. A két tiszt ezután végigjárta a portákat és összeszedték az összes ruhát, amit elvettek a pilótától. Még az ejtőernyőt is elvitték. A két lógóst másnap látták Mohácson a révben, egy kocsin. Fel volt dagadva a fejük, kék-zöld volt, úgy össze voltak verve. Hogy utána mi lett velük nem tudom.



4. kép

Miközben vártam a pilótát, néztem a repülőt is. A tanyánk mellett folyt a Lög-patak. Azt hittem oda fog beleesni. Egyenesen orral lefelé zuhant. A nagynénim a víz bal oldali részén lakott, mi pedig a jobb oldalán. A repülő, egyszer csak a zuhanásból megindult vízszintesen és egyenesen a nagynénim háza felé tartott. Mondtam is magamban, mindjárt elviszi a házát! Alig ha fél méter volt, hogy átrepült felette, majd a ház mögötti Kernya-tanyánál a földnek ütközött, és jó 700-800 méter hosszan csúszott a köves úttal párhuzamosan. Az út kanyarulatánál aztán elakadt a köves felőli szárnya és szétrobbant. Az egyik motorja olyan mélyen fúródott a földbe, hogy a légcsavarból csak fél méter látszott ki. Hosszú évekig ott volt, mert nem tudták kiszedni. A föld tulajdonosa éveken át kerülgette. Miután elakadt, a többi része átvetődött a kövesen és a túloldali dombos részen szóródott szét úgy 200 méter hosszan. Rengeteg minden volt benne, a helyiek mindjárt elkezdték széthordani. Horgászfelszerelés, rádió adó-vevők, ruha félék. Még takarók is. Ezeket az a család vitte el, akiknél a két lógós tanyázott.



A nyolc ejtőernyős az éjszakát Róna-pusztán töltötte, egy gazdaságban, ahol több cseléd család is lakott. Egyikőjük a többiektől messzebb az úgynevezett Kubik-gödörnél ért földet. Másnap láttam, ahogy a kövesen kísérték őket. 20-30 év körüli, magas barna fiatalemberek voltak. Ahogy haladtak, nézték a gép roncsait. Innen aztán Mohácsra vitték őket.

Később a sír fölé egy mezsgyekövet állítottak, de hogy ki azt nem tudom. Valószínű a föld tulajdonosa, mivel nem akart a síron taposni a lóval. 1945-46-ban jártak ide pestiek csereberélni. Egyikük egy zsidó öreglegény volt, Sándornak hívták. Szóba került ez az esemény is, és amikor megtudta, hogy a pilóta ide lett eltemetve, kiment és megcsinálta a sírt. Akkor még élt a nagybácsim, azt kérte meg, hogy mutassa meg, hogy milyen formában temette el. Így hát készített rá hantot és beültette virágokkal. Ő járt ki öntözgetni. Mielőtt visszaindult Pestre mondta, hogy majd utánajár és elviteti innen a pilótát. Úgy emlékszem ez '47 nyarán történt. Így is lett, mert nemsokára jött egy magas, szőke fiatalember, aki magyar anyanyelvű volt, és azt mondta, hogy angol pilóta és a követségen dolgozik tolmácsként. Ő jött nyomozni, és kereste a gép a számát. Olyan alkatrészt keresett valakinél, amelyen megtalálja ezt a számot. Azt mondta nem tudják, hogy ez melyik gép volt és kik voltak rajta és azt csak úgy tudhatják meg, ha meglesz a szám. Az apai nagypámnál talált egy berendezést, ezt szétszerelte és azt mondta, hogy megvan a szám. (A gép 603-as oldalszáma és az egyik motorszám. A szerző megjegyzése.)

Pár hónappal később ősszel, úgy szeptember tájékán jött egy csoport egy hullaszállító kocsival, akik exhumálták a maradványokat. Orvosok is voltak velük. Én akkoriban nem voltam itthon. Nagyon sajnáltam is. Mikor hazajöttem mondták, hogy elvitték a pilótát. A nagymamát ismét kihallgatták. A zászlós azt mondta, hogy már tudják kik voltak a gépen, de a pilóta nevét nem mondták. Azt is mondta, hogyha a többiek tudták volna, hogy az a két ruszki lőtte le a pilótát, akik velük haverkodtak, valószínű agyonlőtték volna őket.

Hát így történt mindez. Gyalázatos egy nap volt!”<sup>10</sup>



5. kép

<sup>10</sup> Kiss Antalné Sirok Katalin (született 1930) visszaemlékezése: Homorúd, 1997 június

A legénységet, miután visszatértek Olaszországba a szokásos módon kihallgatták, amelyből megtudhatjuk, hogy ők miképp élték át az eseményeket.<sup>11</sup>

Aydelotte főhadnagy egy ingoványos területen ért földet, akire egy magyar földműves talált rá és az otthonába kísérte. Később két orosz katona érkezett, akik elvitték az onnan két km-re lévő főhadiszállásra, ahol étellel kínálták. Az éjszakát is itt töltötte, majd másnap szekérral Mohácsra vitték, ahol csatlakozott a társaihoz.

A többieknek sikerült együtt maradniuk, őket szintén magyar földművesek vették fel. Két orosz lovasal is találkoztak, akik a városba tartottak, hogy jelentsék a történeteket. Az éjszakát a családnál töltötték, majd másnap egy orosz százados bevitte őket Mohácsra, ahol csatlakoztak Aydelotte-hoz. Innen továbbálltak egy Paks közeli kis faluba, ahol egy angol őrnagy és egy amerikai százados vette át őket. A két tiszt teherautóval és vonattal Bukarestbe kísérte a legénységet, ahol húsz nap várakozás után, 1945. január 18-án egy C-47-es repülőgéppel érkeztek vissza az olaszországi Bariba.<sup>12</sup>

## *A dokumentumok tükrében*

A történet mélyen felkavart. Hazafelé tartva egy sor gondolat kavargott bennem. Vajon tudnak az amerikaiak arról, hogy mi történt? Ismerik a teljes történetet? És a hozzátartozók? Ők vajon tudnak minderről? Hogy a kérdéseimre választ kapjak, fel kellett vennem a kapcsolatot azokkal a veterán szervezetekkel és archívumokkal,<sup>13</sup> amelyektől segítséget remélhettem. 1997-ben az internet még igen csak ritkaságnak számított, így a kapcsolatfelvétel többnyire hagyományos levelezés útján történt. Időközben többször is visszalátogattunk Homorúdra és minden alkalommal újból végighallgattam Kati nénit és szomszédját, Gerber Józsefnét, aki jelen volt az exhumálásakor. Visszaemlékezésüket, amelyek szinte szóról szóra egyeztek egymással illetve a később napvilágra került dokumentumokkal kazettára rögzítettem, majd lejegyeztem.

A Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltárában több iratot is őriznek az esettel kapcsolatban. Baranya vármegye alispánjának közigazgatási iratai és Mohács város polgármesterének közigazgatási iratai gyakorlatilag ugyanazzal szövegezéssel, csupán rövid tényközlésként adnak hírt a történetekről.

1945. november 7-én a népjóléti miniszterhelyettes utasította valamennyi törvényhatóság első tisztviselőjét, hogy hatvan napon belül tegyenek jelentést a területükön lévő katonai sírokról. Felhívásában külön kiemelte a Magyarországi Szövetséges Ellenőrző Bizottság, illetve az Egyesült Államok katonai missziója vezetőjének megkeresését, akik külön kritériumokat szabtak az amerikai katonák nyughelyének tárgyában. Az iratok közül két dokumentumot emelnék ki, a teljesség igénye nélkül. A pécsváradi járás főjegyzője már korábban, egy 1945. október 23-án kelt levelében tájékoztatta a miniszterelnököt és a belügyminisztert a vármegye területén lezuhant amerikai repülőgépekről és sírokról. Ennek 3. pontjánál a következő olvasható:

---

<sup>11</sup> Escape Statement, 19. January 1945 - HQ Fifteenth Air Force APO 520

<sup>12</sup> Escape Statement, 19. January 1945 - HQ Fifteenth Air Force APO 520

<sup>13</sup> Magyar Vöröskereszt, U.S. Army Human Resources Command, National Personnel Records Center, The American Battle Monument Commission, Department of the Army, Duane L. „Sparky” and Betty J. Bohnstedt (Historians and archivist of 460. BG)



*„Margitta szigetének a Mohács megyei városhoz tartozó részén, az Alsólög dűlőben 1944. évi december hó 23-án (Téves dátum, helyesen: 1944. december 20. A szerző megjegyzése.) a délutáni órákban zuhant le egy négymotoros amerikai „Liberator” gép. A lezuhanást megelőzően a gép körözött és eközben mintegy 7 személy, végül pedig a vezető ugrott ki ejtőernyővel a gépből. A 7 főnyi személyzet különböző helyen ért földet és ismeretlen helyre távozott, míg a vezetőt földre érése után két orosz katona elfogta és rövid szóváltás után agyonlőtte.*

*A halott elföldelésére az orosz katonák Csóka Ferenc mohács-szigeti lakost utasították. Később két magasabb rangú orosz tiszt érkezett, akik a lelőtt amerikai repülő holmiját magukhoz vették és a két orosz katonával együtt ismeretlen helyre távoztak.”<sup>14</sup>*

Baranya megye alispánja 1945. december 6-i keltezéssel tette meg jelentését:

*„Jelentem, hogy Baranya vármegye területén két amerikai katona van eltemetve. (...) egy a Mohács megyei városhoz tartozó Margitta szigeten 1944. évi december hó 23-án (téves dátum) lezuhant repülőgépről ugrott ki és akit két orosz katona lőtt agyon, Margitta szigetnek a Mohács megyei városhoz tartozó részén, Csóka Ferenc ottani lakos, Alsólög dűlő 20. szám alatti tanyáján a műút mellett van eltemetve.*

*Mindkét katona sírja érintetlen, további érintetlenül hagyásuk iránt intézkedtem.”<sup>15</sup>*

A helyszín nevének meghatározásakor természetesen nem Homorúd szerepel, hiszen ezt a nevet csak 1952-ben kapta a település.

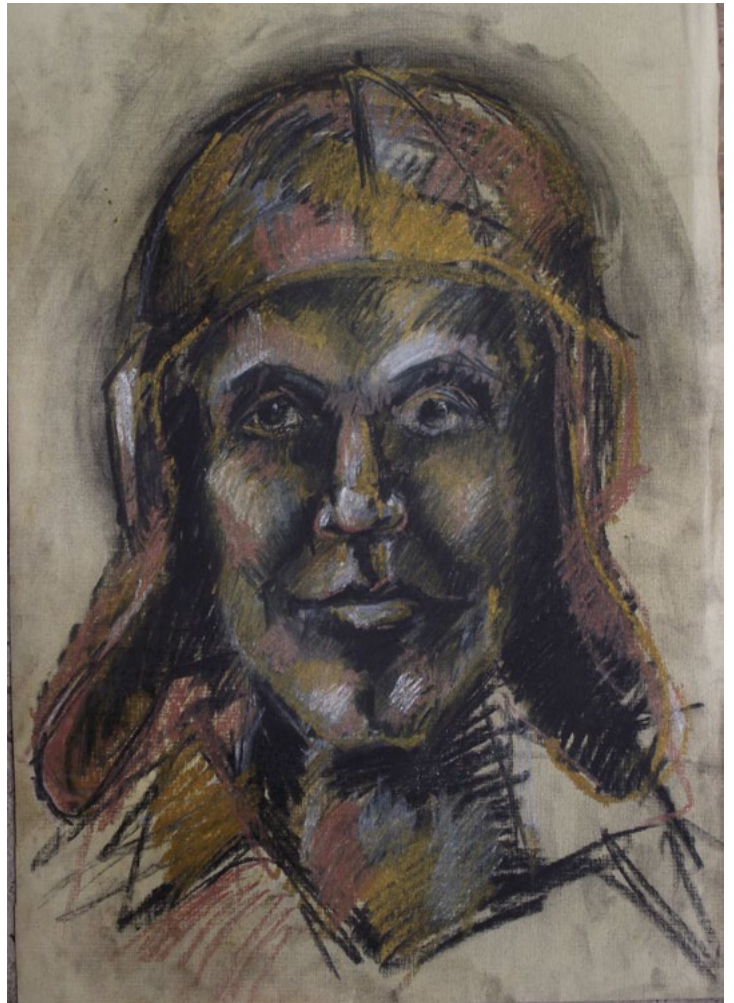
Számomra mindig fontos volt, hogy az eseményekhez arcokat is kapcsolhassak, hiszen így lesz igazán emberi és közvetlen egy történet. Ez az egykori „kislány” Kati néni számára is fontos volt, hiszen minden alkalommal elérékenyülve mondta el, hogy mennyire szeretne látni egy fényképet a pilótáról, akinek a nevét is tőlem hallotta először. A külföldi dokumentumokba való betekintés nehézkesebbnek bizonyult, mint gondoltam. Még az év szeptemberében megérkezett a 460. Bombázó Ezred veterán szervezetének válasza, akik apróbb információkkal és néhány dokumentummal segítettek. Nagy reményeket fűztem a Vöröskereszthez írt levelemhez, akik ígéretükhöz híven, munkához is láttak. Ám válaszukban közölték, hogy a hozzátartozókat nem sikerült megtalálniuk, sőt a pilóta személyes anyagát sem ugyanis az épület, amelyben többek között az ő dokumentumait is őrizték, sok évvel korábban tűzvész martaléka lett.

Úgy tűnt minden lehetőséget kimerítettem, hogy fényképet találjak Gibson hadnagyról, ezért más megoldást kellett találnom. A szemtanúk elmondása alapján készített fantomkép jó megoldásnak tűnt. Tudtam, hogy egykori középiskolás osztálytársam, Balatoni Imre egy rajzfilmstúdióban dolgozik rajzolóként, sőt arra is emlékeztem, hogy érdekli a repülés, főleg a II. világháborús amerikai gépek. Szívesen segített, így hát gyors egyeztetés után, egy évvel később egy nyári napon ismét ellátogattunk Homorúdra, ahol az egykori „kislány” visszaemlékezése alapján végül elkészült a portré.

---

<sup>14</sup> Idézet: MNL BaML IV.410B Baranya vármegye alispánjának közigazgatási iratai 11908/1949, 2ad 10.255/alisp. 1945. szám. irata

<sup>15</sup> Idézet: MNL BaML IV.410B Baranya vármegye alispánjának közigazgatási iratai 11908/1949, 016369 számú irata



6. kép

2005 februárjában azonban teljesen váratlanul, egy vaskos boríték érkezett a címemre. Az Egyesült Államok Hadügyminisztériumának Személyügyekért Felelős Parancsnokságától érkezett küldemény Carl Gibson halálának nyomozati anyaga volt, 119 oldalon.<sup>16</sup> Az irat részletes betekintést engedett a szerencsétlenül járt pilóta utáni nyomozásba és az azt követő intézkedésekbe. A sorokat olvasva egészen elképesztő, hogy az általam megkérdezett szemtanúk visszaemlékezései a legapróbb részletekig szinte szóról szóra egyeztek az 1946–47-ben rögzített beszámolókkal.

## *Alapos vizsgálat*

A legénység kihallgatása során hárman így számoltak be:

*„Aydelotte: A másodpilóta látta, hogy Gibson Mohácstól (Magyarország) 10 mérföldre délkeletre elhagyja a gépet. Azt hiszem, földetérése után az oroszok megölték. A viselkedésük alapján vélem így, abból kiindulva, ahogy velem bántak. A katonák igencsak emelkedett hangulatban voltak.*

---

<sup>16</sup> Individual Deceased Personal File Carl K. Gibson – Department of the Army, U.S. Total Army Human Resources Command

*Tyson: Azt mondták nekünk, hogy Gibsont két orosz lovas katona agyonlőtte, miután földet ért. Az oroszok később elmondták, hogy elvették tőle a dögcéduláját amelyen a Carl név állt.*

*Currin: A magyarok azt mondták, hogy a legénység egyik tagját lelőtték, mert német ejtőernyősnek vélték. Másnap az oroszok a dögcéduláinkra mutogattak és mondták, hogy Carl.”<sup>17</sup>*

Valószínű, hogy időközben már tájékoztatták a légierő illetékeseit a történetekről, mivel 1945. január 4-én – miközben a legénység még Bukarestben volt – a Hadügyminisztérium értesítette a pilóta édesanyját fia eltűnéséről. Személyes holmijait visszajuttatták a szülőknek<sup>18</sup>, fiuk addigi járandóságával együtt, ami 174 dollár és 50 cent volt.<sup>19</sup>

1945. december 28-án az édesapa Matt Gibson és az édesanya Julia P. Gibson számára már nem maradt remény. Ezen a napon vették kézhez azt a levelet, amelyben gyermeküket december 21-i nappal hivatalosan is holtta nyilvánították.<sup>20</sup>

Mivel a szülők semmi további információt nem kaptak fiuk halálának körülményeiről, 1946 márciusában több levélváltásra is sor került a Hadügyminisztériummal amelyekből kiderül, hogy ekkor még a hadsereg sem tudott semmi biztosat. Ezzel egy időben bekérték tőlük gyermekük további személyes adatait is, többek között a felekezeti hovatartozására és családi állapotára vonatkozóan.

1946. augusztus 8-án a Sírazonosító Parancsnokság Európai Részlege előzetes tájékoztatást adott az 1. Csoport Parancsnokságának Gibson halálának körülményeiről és a sír feltételezett helyéről arra az esetre, ha a nyomozók megkezdhenék a kutatást.

Valamikor augusztus és október eleje között történhetett, hogy a Kati néni által említett Sándor nevű kereskedő Budapesten értesítette az amerikai hatóságokat a történetekről és a sír pontos helyéről, mivel egy 1946. október 14-én kelt dokumentumban részletes nyomozati és orvosszakértői jelentés olvasható:

*„Nyomozati jelentés. Mohács (Mohács-sziget) Baranya megye.*

*Zabski János tolmács és Csóka Péter szemtanú elmondása szerint 1944. december 20-án délután 16.00 körül egy négymotoros Boeing repülőgép (téves típusazonosítás) zuhant le a Mohács szigeti Boog dűlőben<sup>21</sup>, az Újkövesd út<sup>22</sup> mellett. A repülőgépen amerikai felségjelzések voltak, de mostanra már csak kisebb darabokat sikerült találni belőle. **Top Eng. No. 3. Ship No. 603. Eng 606. B. 10502-21537 Motor No. S 82602.***

*Fent nevezett tolmács állítása szerint a repülőgép északról repült délkeleti irányába, két sérült motorral. Mielőtt lezuhant három kört írt le a Mohácsi sziget felett.*

---

<sup>17</sup> Idézet: MACR #10940: Missing Air Crew Report #10940. Az eredetileg angol nyelvű dokumentumot a szerző fordította magyarra.

<sup>18</sup> Army Service Forces (S-9-30-45) számú, 1945. július 23-án kelt levele

<sup>19</sup> Army Service Forces (S-6-14-45) számú, 1945. április 14-én kelt levele

<sup>20</sup> War Department által írt levél a szülőknek, 1946. március 7. Department of Army, Battle Casualty Report, 1947. november 6.”, „War Department, Finding of death of missing person # 4947”

<sup>21</sup> Boog vagy Boóg-dűlő, az Alsólög-dűlő közelében.

<sup>22</sup> Valószínűleg elírás. A helyiek a településen átvezető főutat hívták köves vagy új köves útnak.

Hét ejtőernyőst látott a repülőgépből kiugrani, akik Róna-pusztán értek földet. Egy másik ejtőernyős, aki ugyanebből a gépből ugrott ki a Boki révnél ért földet. Mind a nyolcan az oroszok őrizetébe kerültek Mohácson. Csóka Péter szemtanú állítása szerint a legénység kilencedik tagja az Alsólög - dűlőben ért földet, minden gond nélkül. Legelsőként a közelben lakó emberek értek oda. A repülő levette az ejtőernyőjét és a rajta lévő csizma helyébe egy sárga bőr cipőt húzott fel. A kezével jelezte az ott lévőknek, hogy elvihat a holmijait.

Körülbelül 15 perc múlva két orosz katona érkezett lóháton. Szemtanúk állítása szerint ittassak voltak. A repülő feltette a kezét és mondta az oroszoknak, hogy amerikai pilóta. Az egyik orosz viszont azt mondta, hogy német, majd előhúzta a pisztolyát és hasba lőtte. Miután a pilóta a földre zuhant az orosz még hátulról ötször fejbe lőtte.

Ezután az oroszok a közelben lakó Csóka Ferencet arra kérték, hogy vetkőztesse le a halottat, majd temesse el. Ekkorra ért oda a fent nevezett tolmács is egy orosz hadnaggyal, aki a repülőgép roncsaiból dokumentumokat hozott el. Az orosz tiszt letartóztatta a két orosz katonát és megverte őket. Egyikőjük sírt és bocsánatért esedezett, amiért megölt egy szövetséges katonát. A tiszt ezután a két részeg katonával, a pilóta ruháival és ejtőernyőjével a Körmöczön lévő főhadiszállására távozott. Másnap a két katonát a Mohácson lévő orosz főhadiszállásra vitték.

*Ezután Mohácsról Pécsre vitték őket. A két orosz katona és a tiszt neve ismeretlen.*<sup>23</sup>

A néhány nappal később, 1946. október 26-án írt jegyzőkönyv azt is felfedi, hogy a sír helyét egyszerű fakeszt jelölte és a pilóta ruházatának zsebéből bizonyos Dr. Varga Mihály tárgyakat vett ki, amelyeket később átadott a nyomozóknak.

A dokumentumokból nem derül ki, hogy a szemtanúk kihallgatása és az exhumálás ugyanaznap történt-e, így az exhumálás pontos dátuma sem ismert. Mohács város polgármesterének közigazgatási irataiban két dokumentum rögzíti a kihantolás tényét, eltérő keltezéssel. Az Amerikai Katonai Misszió Sírfeltáró Osztálya 1946. október 18-án adta ki angol nyelvű igazolását arról, hogy egy ismeretlen személyazonosságú amerikai katona maradványait elszállították Mohácsról.<sup>24</sup> A magyar nyelvű igazolás 1946. október 26-án íródott.<sup>25</sup> Gerber Józsefné ott volt, amikor a sírazonosító csoport megérkezett. 1997 nyarán így mesélt erről:

*„Egy kisebb teherautóval jöttek. Pár ember munkához látott. Nem kellett sokat ásniuk, mert a sír nem volt mély. Láttam, hogy szegénynek még megvolt a haja. És némi bőrmaradvány az ülepén. A kihantolást mozdulatlanul, zsebre dugott kézzel szemlélő, folyamatosan rágógumizó fiatal parancsnok, amikor meglátta, hogy a pilóta tisztességtelenül lett eltemetve, szemmel láthatóan dühös lett és tolmács útján azt kérdezte, hogy ki temette így el? Közölték vele, hogy Csóka Ferenc, ám ő egy hónapja, azaz szeptemberben meghalt. Erre ő azt válaszolta, hogy szerencséje, máskülönben agyonlőtte volna.*

*Miután kiemelték a gödörből, egy nagy fehér selyem lepedőbe tekerték, majd be-  
rakták a teherautóba és elhajtottak.*<sup>26</sup>

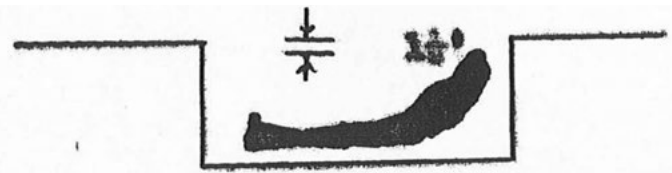
---

<sup>23</sup> Idézet: Report of Investigation # 6299. Az eredetileg angol nyelvű dokumentumot a szerző fordította magyarra.

<sup>24</sup> MNL BaML, V.73A Mohács város polgármesterének közigazgatási iratai 6478/1946, „Notice of Disinterment”

<sup>25</sup> MNL BaML, V.73A Mohács város polgármesterének közigazgatási iratai 6478/1946, „Amerikai Katonai Misszió Sírfeltáró osztályának levele”

<sup>26</sup> Gerber Józsefné visszaemlékezése: Homorúd, 1997 június



7. és 8. kép

Az orvosszakértői vizsgálatot valószínűleg nem a helyszínen végezték el, bár a jelentés ugyanazon a napon kelt, mint a fent idézett helyszíni kihallgatás.

A legénység és a szemtanúk által elmondottak illetve az orvosszakértői vizsgálat megállapításai alapján nem sok kétség maradt, hogy kinek a testét találták meg. Négy nappal később, 1946. október 18-án már ki is adták jelentésüket:

*„3. Az exhumáláskor azonossági bilétát nem találtak, azonban az 1946. augusztus 15-én kelt 9085. számú (AGRC aktaszám 7015) irat szerint a maradványok feltételezhetően Gibson, Carl K. hadnagyé, akinek azonossági száma O-721696. A nyomozás adatai szerint nevezett repülőt két részeg orosz katona lőtte le, miután váltig állították, hogy német. Dr. Ernest Zadory által elvégzett vizsgálat igazolta a tényt, hogy a pilótát kis kaliberű fegyverrel lőtték le. Nyomozás céljából az eredmények továbbításra kerültek a budapesti Egyesült Államok Katonai Miszsiójának, háborús bűncselekmény gyanújával.”<sup>27</sup>*

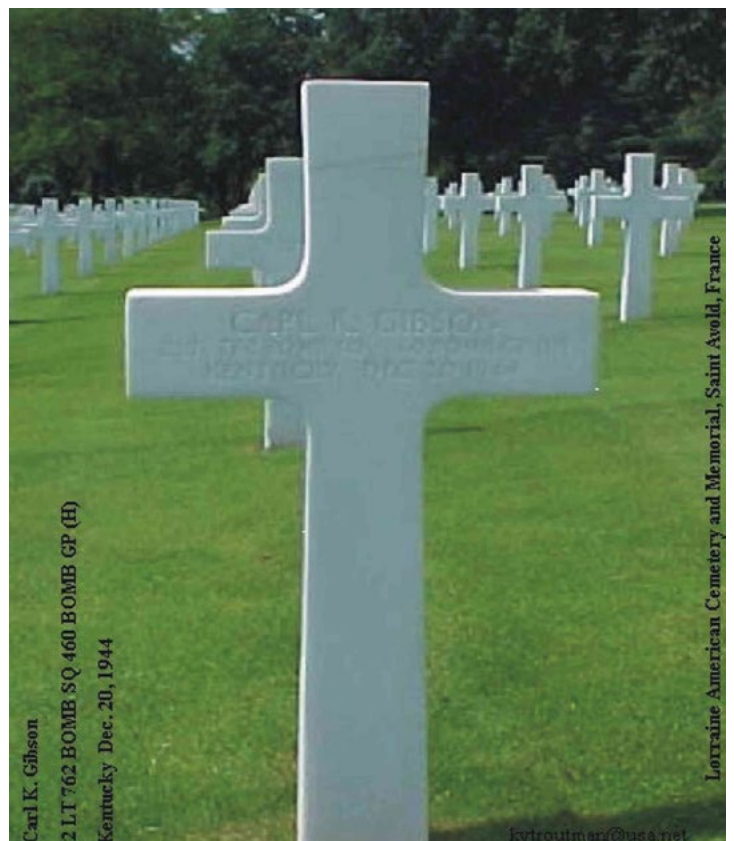
Időközben a holttestet elszállították a franciaországi St. Avoldban létesített Lorraine amerikai katonai temetőbe, ahol 1946. október 28-án délután 15 órakor szertartás mellett „X-8004” jelzéssel, ideiglenes nyughelyre temették.<sup>28</sup> A sírazonosító csoport számára a közvetett bizonyítékok, még ha szilárdak is voltak, nem voltak elegendők. Hogy megerősítsék feltételezésüket, minden állomáshelyről bekérették Gibson fogászati kartonjait, ahol valaha is szolgálatot teljesített. Az adatok tökéletes egyezést mutattak a többi fizikai jellemzővel, mint a hajszín, testmagasság, testalkat, becsült testsúly, és lábméret. Így 1947. szeptember 19-én kiadták végleges jelentésüket.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Idézet: Headquarters Hungary Detachment, First Field Command, American Graves Registration Command, APO 777, 1946. október 18. Az eredetileg angol nyelvű dokumentumot a szerző fordította magyarra.

<sup>28</sup> Report of Interment No. IF-6299, 1946. október 28.

<sup>29</sup> Identification Section, Repatriation Records Branch, Memorial Division, Case History of Unknown, 1947. szeptember 19.

1947. október 29-én megküldték a szülőknek azt a formanyomtatványt, amelyben kifejezhették óhajukat, fiuk végső nyughelyét illetően. Ebben ők a katonai temetőt jelölték meg.<sup>30</sup> 1948. március 19-én Carl Gibson maradványait másodszor is exhumálták. Testét egyenruhába öltöztették, koporsóba fektették és egy kis fiolát helyeztek mellé, benne az adataival. 1948. december 13-án lelt végső nyughelyre bajtársai közt, a St. Avold-i Lorraine amerikai temető D parcella, 22. sorának, 34. sírhelyén. Két nappal később, december 15-én, az Egyesült Államok katonai szertartása szerint, elküldték szüleinek a fiuk koporsóját borító nemzeti lobogót.<sup>31</sup> Carl Keith Gibson hadnagy posztumusz megkapta a Silver Star, az Air Medal és Purple Heart kitüntetésekét.<sup>32</sup>



9. és 10. kép

<sup>30</sup> Request for Disposition of Remains, 1947. október 29.

<sup>31</sup> Disinterment Directive No. 3574-13529

<sup>32</sup> Amerikai katonák nyughelyei, kitüntetések: <https://www.abmc.gov/decendent-search/gibson%3Dcarl-1> (Elérés dátuma: 2023. június 21.)



Életéről és katonai pályafutásáról sajnos nem sokat tudni. 2023 júniusában sikerült felvennem a kapcsolatot egyik unokatestvérével, Katie Gibson Hillisonnal, így a családban fennmaradt történetek és a dokumentumok segítségével egy rövid életrajz azért felvázolható.

Carl Keith Gibson 1917. június 15-én Kentucky állam egy kisvárosában Middlesboroban (Bell megye) látta meg a napvilágot. Egy fiú és három lánytestvére mellett ő volt a legfiatalabb. A család a peremvidéken élt mélyszegénységben, otthonukban sem áram sem folyóvíz nem volt. Ruháikat saját maguk varrták, napi betevőjüket pedig állattartásból és a birtokukban lévő földeken megtermelt javakból igyekeztek biztosítani. A munkanélküliség óriási volt, így sokan az otthonuktól távol voltak kénytelenek állást találni, majd keresetüket hazaküldeni. A kis Carl élete nagy részét Middlesboroban töltötte, ám volt időszak, amikor a család a környékbeli kisebb településeken élt, mint például a Virginia államban lévő Gibson Stationben, amely a nyomozati anyagban a szülők levelezési címe is volt egyben.<sup>33</sup> A család birtokában fennmaradt regisztrációs kártya tanúsága szerint – amit Carl töltött ki a besorozáshoz – 23 évesen a nővérével Thelmával és annak férjével W. D. Webbel élt a szintén Bell megyében (Kentucky állam) található Arjay-ben. A 180 cm magas, barna hajú, szürkés-kék szemű fiatalember, bizonyára sok kortársához hasonlóan pilóta akart lenni. Az ehhez vezető út minden akadályát sikerrel vette, amelyről egy 1943. április 17-én elvégzett orvosi alkalmassági jegyzőkönyv elárul néhány adatot. Az 1. osztályú minősítéssel rendelkező fiatal kadét ekkora már 20 repült órával büszkélkedhetett, amit a Légierő 9-es számú Repülőiskoláján gyűjtött össze. 1944. február 9-től április 14-ig a texasi Laredóban teljesített szolgálatot, és minden bizonnyal itt értesülhetett arról, hogy sikerrel teljesítette a légierő szigorú követelményeit, hiszen április 15-én aktív állományba helyezték. 1944. október 24-én hagyta el az Egyesült Államokat, hogy megkezdje tengerentúli szolgálatát.<sup>34</sup>



11. és 12. kép

<sup>33</sup> Különálló, saját önkormányzattal nem rendelkező, ma is létező kis település, közösség, amelyet az Amerikai függetlenségi háború tisztje George Isaac Gibson őrnagy alapított 1785 körül. A névazonosság és a katonai „örökség” feltételezhetően nem véletlen. A Gibson család több későbbi leszármazottja is a katonai pályát választotta hivatásul.

<sup>34</sup> Identification Section, Memorial Division, Identification Data: az azonosításhoz bekért adatszolgáltatásnál kézzel írt felsorolás.

## *A hiányzó fotó*

Sajnos a dokumentumok egyike sem tartalmazott fotókat és úgy tűnt, kifogytam a lehetőségekből. Nem adtam fel és 2005-től kezdve időről időre átböngésztem az internetet remélve, hogy valaki, valahol nyomára bukkan egy fényképnek. Ez a nap végül 2021-ben érkezett el. AZ USAAF Class Book Research Project nevű kutatócsoport célkitűzése, hogy digitálisan archiválja az Egyesült Államok Légierőjének repülőiskoláin végzett osztályok emlékkönyveit, amelyeket aztán a saját Facebook oldalán tesz közzé. Az itt közreadott anyagokban bukkantam rá Carl Gibson két fotójára majd egy itt közölt hivatkozás nyomán a 603-as oldalszámú B-24 Liberatorról készült felvételekre.

Habár úgy tűnt, hogy a hatalmas kirakójáték utolsó darabját is sikerült a helyére tennem egy ígéretemet sajnos már nem tudtam teljesíteni: megmutatni a fényképeket az egykori „kislánynak”, aki annyira szerette volna látni még egyszer a pilóta arcát.



13. és 14. kép

## *Utógondolatok*

Habár a kutatást lezártam tekinthetem, mégis maradt néhány apró részlet, amely hiánypótlásra vár. Ilyen például a gép roncsainak pontos helye illetve azok további sorsa. Az elmondások szerint, ami megmaradt belőle, azt a falu végén egy gödörbe temették, amely fölé aztán gépállomás, vagy benzinkút épült. Ennek az információnak a hitelességét nem sikerült ellenőriznem, így ez későbbi kutatás tárgya lehet, ahogy a roncsmező feltérképezése is.

Nem sikerült bizonyosságot találni a két szovjet „katona” további sorsát illetően sem. Volt, aki azt hallotta, hogy kivégezték őket. Az őket elfogó tisztek felháborodása és hogy iszonyatos verést kaptak mindenestre jelzés értékű. Tudva azt, hogy a Szovjet hadseregben már maga a dezertálás is elegendő lehetett a legsúlyosabb ítélethez, – nemhogy egy szövetséges katona meggyilkolása –, nem sok kétséget hagy a további sorsuk felől. A háború forogtagában megesett néhányszor, hogy a katonák baráti tűzben vesztették életüket, ami többnyire egy tévedés vagy a felfokozott lelki állapot számlájára írhatók. Ám a Homorúdon történt esethez hasonlók – tekintve annak brutalitását – nagyon ritkák lehetnek.

Repüléstörténeti kutatásaim sorában ez volt az első eset, amelyet sikerült teljes egészében feltárnom, és itt tapasztaltam meg az ezzel járó munka számos oldalát is. Szintén ekkor szembesültem először „közvetlenül” a háború kegyetlenségével, ami – felesleges is lenne tagadnom – megindított. A történet éveken át a fiókom mélyén hevert, mert túl felkavaró volt újra elővenni. Aztán idővel beláttam, ha ez így marad, akkor az utókor sosem fogja azt megismerni. Így született meg ez az írás, amellyel úgy érzem, hogy sikerült méltó emléket állítanom egy tragikus sorsú fiatalembernek.

### **Képjegyzék és Forrásmegjelölés:**

1.kép:

A 460. Bombázó Ezred két B-24 Liberatora. Forrás: <http://www.worldwarphotos.info/gallery/usa/aircrafts-2-3/b-24-liberator/b-24-460-bomb-group-photo/>

2. kép:

A 460 Bombázó Ezred egyik B-24-ese. A függőleges vezérsíkon lévő jelzés az ezred azonosítója. Forrás: [http://www.15thaf.org/55th\\_BW/460th\\_BG/Aircraft/images/Q.jpg](http://www.15thaf.org/55th_BW/460th_BG/Aircraft/images/Q.jpg)

3. kép:

A 460. Bombázó Ezred egyik B-24-ese légvédelmi találatot kapott motorjával igyekszik hazafelé az Adriai-tenger felett. Forrás: [http://www.15thaf.org/55th\\_BW/460th\\_BG/Aircraft/images/460th\\_Aircraft-large.jpg](http://www.15thaf.org/55th_BW/460th_BG/Aircraft/images/460th_Aircraft-large.jpg)

4. kép:

Néhány szál virág és egy mécses a tragikus esemény helyszínén. Mellettem Kiss Antalné, Kati néni, aki 14 éves kislánként végig ott állt a pilóta mellett. A kép 1997 őszén készült. Pontosan annyi idős voltam, mint Gibson hadnagy. Fotó: Nagy Gábor

5. kép:

Az esemény helyszíne. Forrás: Google Maps és Nagy Gábor

6. kép:

A „kislány” visszaemlékezése alapján elkészült rajz. Forrás: Balatoni Imre

7., 8.kép:

A holttesten talált sérüléseket és hiányokat egy sematikus rajzon jelölték, a sírról pedig egy metszeta rajz is készült. Forrás: Individual Deceased Personal File

9., 10.kép:

Carl K. Gibson hadnagy sírja a franciaországi St. Avold Amerikai katonai temetőjében. Sírkövén Kentucky állam szerepel, amely azt az államot jelöli, ahol besorozták. Forrás: <http://www.kygenweb.net/history/lorraine/gibson.jpg>

11. kép:

A Homorúdon lezuhant 42-51081 szériaszámú, fehér „G” jelű, B-24H Liberator. A felvételen jól látható a gép 603-as oldalszáma, amit a nyomozó is megtalált az egyik alkatrészen. A gép mellett álló legénységről sajnos nincs információ.

Forrás: <http://www.b24bestweb.com/bettyjane-v1-5.htm>

12. kép:

A Homorúdon lezuhant 42-51081 szériaszámú, fehér „G” jelű, 603 oldalszámú B-24H Liberator. A legénység Betty Jane névre keresztelte el a gépet, amely jól látható az orr részen, a bevetéseket jelölő kis bomba szimbólumok mellett.

Forrás: <http://www.b24bestweb.com/bettyjane-v1-2.htm>

13. kép:

Carl K. Gibson a 44-D osztály kadétjaként a texasi Goodfellow Field légibázison. Forrás: USAAF Class Book Project ABMC American Cemeteries, Arie-Jan van Haas engedélyével

14. kép:

Carl K. Gibson a 44-D osztály kadétjaként a texasi Lubbock Field légibázison. Forrás: USAAF Class Book Project ABMC American Cemeteries, Arie-Jan van Haas engedélyével