

*Załoga pod dowództwem por. pil. Williama Beimbrinka wraz z innymi bombowcami brała udział w misji nr 166, której celem było zbombardowanie niemieckich zakładów produkcji benzyny syntetycznej w Oświęcimiu.*

*Załogę bombowca stanowili:*

- Dowódca, pilot William J. Beimbrink
- drugi pilot Spencer P. Felt
- nawigator Thaddeus A. Dejewski
- bombardier Robert T. Nelson
- mechanik Edward J. Sich (na zdjęciu nr.3)
- radiooperator Walter B. Venable
- dolny strzelec Jack F. Blehar
- przedni strzelec Clarence A. Dallas
- tylny strzelec William J. McCutty (na zdjęciu nr.4)
- strzelec boczny Bernard C. Racine

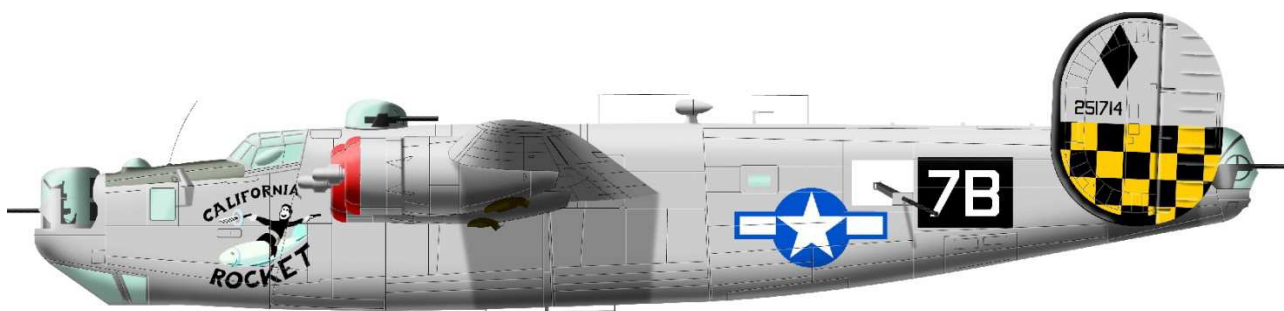


Załoga California Rocket, górny rząd (od lewej do prawej): Tad Dejewski, Spencer Felt Jr., William Beimbrink, Jim Patrick, dolny rząd (od lewej do prawej): William McCutty, Bernard Racine, Jack Blehar, Ed Sich, Walt Venable.

*Maszyna wystartowała ok. godziny 8.00 z bazy Cerignolla koło Foggi we Włoszech. Jeszcze przed dotarciem nad cel samolot został uszkodzony przez nieprzyjacielską artylerię przeciwlotniczą nad węgierskim miastem Győr i zapewne jeszcze później nad Słowacją. W*

wyniku uszkodzeń przestały pracować trzy silniki. W tej sytuacji samolot zrzucił 20 nieuzbrojonych bomb po 500 kg każda w bezpiecznym miejscu w rejonie Pszczyny i skierował się w stronę linii sowieckich, bowiem powrót do Włoch na jednym pracującym silniku był niemożliwy. Na prośbę nawigatora, por. T. Dejewskiego kurs samolotu został tak ustalony by ominąć większe skupiska ludności (Kraków) łukiem od strony południowej.

Amerykanie nie chcieli ryzykować przelotu przez silnie broniony obszar powietrzny, a w wypadku trafienia spowodować strat w okupowanym, polskim mieście. Na południowy wschód od Limanowej uszkodzony bombowiec natknął się na trzy niemieckie myśliwce Messerschmitt BF-109, które mogły być samolotami z JG III/52 z lotniska Kraków – Rakówce. Dowódca samolotu, William Beimbrink obrócił maszynę w kierunku niemieckiej formacji, tym samym decydując się na konfrontację. Jednak niemieckie samoloty nie podjęły walki – albo były bez amunicji, albo też piloci doszli do wniosku, że lecący na jednym silniku samolot i tak niechybnie się rozbije, nie ma więc sensu ryzykować walki z uzbrojonym w 10 karabinów maszynowych amerykańskim bombowcem. Myśliwce wykonały pętlę za bombowcem i odleciały na zachód.



Bombowiec B-24-J Liberator nr 42-51 714 o nazwie „California Rocket”. Samolot pochodził z 757 Dywizjonu 459 Grupy Bombowej 304 Skrzydła 15 Armii Powietrznej USAAF.

Uszkodzony bombowiec ciągnął dalej na wschód. Niestety, nim udało się osiągnąć linię frontu podczas przelotu ponad Gorcami ostatni, mocno przegrzany silnik odmówił posłuszeństwa. Dziesięcioosobowa załoga bombowca zmuszona była opuścić maszynę skacząc na spadochronach. Ośmiu członków załogi bezpiecznie wyskoczyło z samolotu dzięki temu, iż pomimo ewidentnego ryzyka do ostatniej chwili za jego sterami pozostał pierwszy i drugi pilot. Podczas opadania na spadochronach część z lotników była ostrzeliwana przez niemieckie placówki graniczne. Kilku odniosło obrażenia podczas lądowania w gęstym lesie. Samolot rozbił się na południowym stoku grzbietu Kiczora-Przysłop-Gorc w rejonie polany Przechybka pod przełęczą Pańską Przechybka. Z dziesięcioosobowej załoga bombowca dziewięciu spadochroniarzy zostało odszukanych dzięki szybko zorganizowanej akcji partyzantów Armii Krajowej. Jednak jako pierwsi do powietrznych rozbitków dotarli mieszkańcy Ochotnicy, w kilku przypadkach ratując lotników przed zamarznięciem. Niestety, w czasie tej akcji, zginął od ognia niemieckiego patrolu jeden z Ochotniczan, Józef Franasowicz z osiedla Białówka. Lotnicy zostali przejęci przez partyzantów IV batalionu 1 Pułku Strzelców Podhalańskich Armii Krajowej, zimujących w szałasach rodziny Czepli na Kurnytowej. Batalionem dowodził kpt. Julian Zapała „Lampart”. W rejon katastrofy wysłano patrol który odnalazł kompletnie rozbite, dopalające się szczątki samolotu.

*We wnętrzu wraku nie odnaleziono nikogo z załogi. Ponieważ zdawano sobie sprawę, że katastrofa nie uszła uwadze posterunków niemieckich było jasne, że niebawem pojawi się w Ochotnicy patrol niemiecki. Szybko usunięto z samolotu wszelkie możliwe do wykorzystania przyrządy i przedmioty, wymontowano też kilka uszkodzonych karabinów maszynowych Browning M2.*

*W ciągu ok. 30 godzin udało się uratować dziewięciu amerykańskich pilotów z rozbitego samolotu. Jeden z nich, tylny strzelec William J. McCutie lądował w masywie Lubania w rejonie Runka-Mostkowego, częściowo na drzewie. Został odnaleziony i ukryty w domu rodziny Czajków w osiedlu Czepiele w Ochotnicy Górnej. Był kontuzjowany, miał skręconą nogę. Kolejnych sześciu skoczków schroniło się w jednym z gospodarstw w Kudowskim potoku. Następnego ranka partyzanci przewieźli ich saniami, główną drogą przez Ochotnicę Dolną i Górną, do osiedla Ustrzyk.*



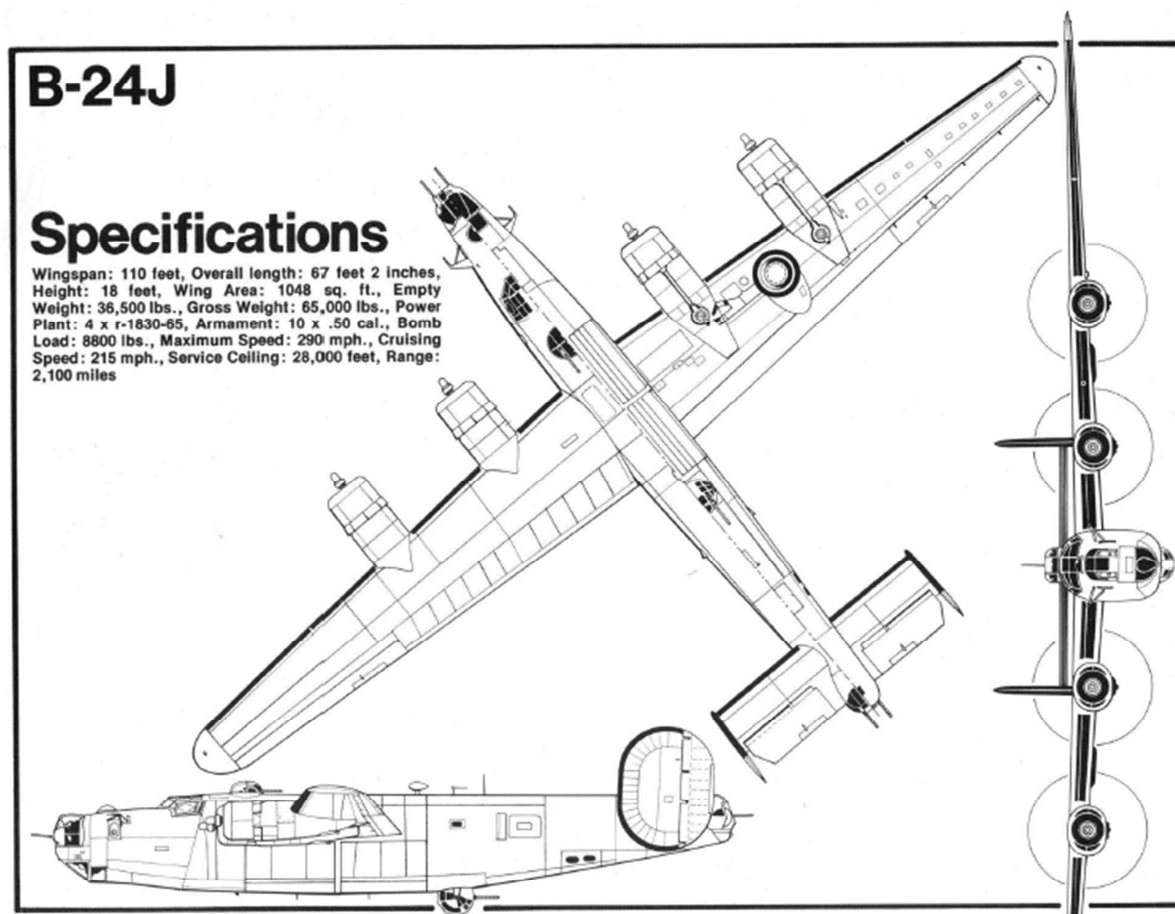
Zestrzeleni lotnicy alianccy podczas świąt Bożego Narodzenia w 1944 wraz z grupą AK w tartaku, w Bukówce nad Szczawą: Edward J. Sich–nr 3, William J. McCuttie–nr 4, major Kazimierz Raszplewicz "Tatar 2"–nr 5, Maria Wzorkówna "Kinga"–nr 6, Wojciech Lipczewski "Andrzej"–nr 7

*Stamtąd powędrowali pieszo w wysokim, kopnym śniegu w stronę Forendówek i Kurnytowej Polany, gdzie mieściło się dowództwo batalionu. Po drodze zauważyli ślady na śniegu, a w chwili później z pobliskich krzaków niepewnie wyszedł amerykański lotnik. Był to Spencer P. Felt, drugi pilot. Spędził on noc w szałasie, w okolicach polany Znak, w grzbietowej partii Gorców, w pobliżu którego lądował. Był przekonany, że jego koledzy są prowadzeni jako jeńcy przez niemiecki*

*patrol. Był przemarznięty i wyczerpany ale cały i zdrowy. Wszyscy szczęśliwie dotarli do obozu kpt. Lamparta. Pod wieczór patrol partyzancki przyprowadził dziewiątego członka załogi, Roberta T. Nelsona, przejętego od partyzantów radzieckich.*

*W obozie „Lampart” oddał lotnikom do dyspozycji izbę w dowództwie batalionu, gdzie mogli wypocząć oraz zebrać siły po ostatnich przeżyciach. Trzy dni później lotnicy zostali przeniesieni do kwatery sztabu 1 PSP AK w Bukówce nad Szczawą, w Dolinie Kamienicy. Dołączyli tam do kilkudziesięciu innych rozbitek powietrznych i uciekinierów z obozów jenieckich, którzy znaleźli opiekę w jednostce partyzanckiej dowodzonej przez mjr. Adama Stabrawę – „Borowego”. Tam byli świadkami odbioru ostatnich zrzutów dla Armii Krajowej oraz poważnej potyczki w Dolinie Kamienicy, wygranej przez partyzantów. Na przełom 1944 i 45 roku przygotowywana była lotnicza operacja dwustronna – przylot 3 samolotów C-47 „Skytrain” z zaopatrzeniem dla AK, które miały zabrać w drogę powrotną wszystkich uratowanych lotników. Operacja o kryptonimie „Most V”, miała się odbyć z polowego lotniska pod Tymbarkiem, odbitego na pewien*

czas i utrzymywano przez siły partyzanckie. Planowana akcja, najpierw z powodu pogody, a następnie ofensywy styczniowej armii sowieckiej, nie doszła do skutku. Lotnicy amerykańscy, wędrując pieszo w kierunku Krakowa, dostali się w ręce rosyjskie. Po wielu przygodach, kilkakrotnych aresztowaniach, a nawet próbie rozstrzelania przez Sowietów dotarli w końcu do punktu zbornoego ewakuacji żołnierzy alianckich z w Odessie, skąd drogą morską wrócili do swych jednostek. Zadań bojowych już nie wykonywali, co było regułą nakazaną przez wywiad, ażeby w przypadku ponownego zestrzelenia i uwięzienia nie narażać na wydanie w przypadku tortur – poprzednich wybawicieli. Przetransportowano ich brytyjskim statkiem do Istambułu, skąd ostatecznie przez Egipt i Włochy dotarli do Stanów Zjednoczonych.



Schemat bombowca B-24J Liberator

Warto dodać kilka słów o losie uzbrojenia wymontowanego z wraku Liberatora przez partyzantów AK – trzech karabinach maszynowych Browning M2. Uszkodzone w katastrofie karabiny zostały naprawione oraz przyjęte na stan uzbrojenia IV Batalionu 1 PSP AK. W momencie rozwiązywania pułku jego dowódca mjr. Adam Stabrawa „Borowy” polecił ukryć („zamelinować”) broń pułku. Karabiny zostały ukryte w jednej ze skrytek (tzw. „melin”) w Forendówkach w Ochotnicy Górnej. Broń z tej skrytki została (za zgodą „Lamparta”) przejęta z początkiem 1946 r., przez „ogniowców”, czyli partyzantów Józefa Kurasia „Ognia”. Karabiny znów trafiły do „leśnych”. Dzielili losy oddziału „Ognia” do 8 maja 1946 r., kiedy to obława wojsk Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW) zaskoczyła oddział „Ognia” w obozie na

polanie Pożogi pod Czubą Ostrowską (nad wsią Ostrowsko). Oddział zdążył się w porę wycofać, w ręce KBW wpadła jednak duża ilość broni i amunicji, w tym 3 Browning'i z Liberatora. Niestety, nie udało się odszukać dziesiątego z lotników a zarazem dowódcy, pierwszego pilota Williama J. Beimbrinką. Do dziś nie są znane jego losy, do dziś też nie odnaleziono jego ciała. Wyskakiwał jako ostatni z samolotu, w miejscu najbardziej wysuniętym na południe, prawdopodobnie w rejonie polany Zielenica w masywie Kiczory. Po raz ostatni widział go drugi pilot Spencer P. Flet. Razem mieli wyskoczyć z samolotu, jednak w ostatniej chwili dowódca cofnął się z nad otwartego łuku bombowego i powrócił do kabiny. Co stało się potem, przez długie lata pozostawało tajemnicą. Snuto przeróżne domysły, m. in., że został rozszarpany przez dzikie zwierzęta lub pechowo trafił na członków bandy, którzy zamordowali go dla dolarów, które rzekomo miał przy sobie mieć.



Miejsce katastrofy „California Rocket”

Dopiero niedawno pojawiły się nowe fakty, które pomogły w częściowym wyjaśnieniu zagadki zaginięcia porucznika. W lecie 2008 roku pojawili się w Gorcach dwaj Amerykanie z Biura ds. Więźniów Wojennych i Osób Zaginionych w Akcji, które poszukuje miejsc pochówku zaginionych amerykańskich żołnierzy w całym świecie i sprowadza ciała do Ameryki. Ich zadaniem było odnalezienie ciała por. Williama Beimbrinką. Dotarli do 84

– letniej dziś kobiety, która prawdopodobnie jako jedna z ostatnich widziała ciało Beimbrinką. Według jej relacji, tamtego dnia znalazła ciało porucznika w lesie w dolinie Łopusznej. Obok, jak mówi, było drzewo, z jednej strony ogołocone z gałęzi. Beimbrink miał głowę odchyloną do tyłu, był oparty o pień. Wokół dłoni miał owinięty przyrząd do otwierania spadochronu. Jej mąż miał go pochować w lesie w dolinie Łopusznej. Kobieta przekazała też oryginalne mapy, należące do dowódcy Liberatora „California Rocket”. Fakty te ostatecznie rozwiąły wszelkie spekulacje. Wiemy już, że por. pil. William J. Beimbrink zginął przy skoku ze zbyt małej wysokości i w wyniku nieszczęśliwego splątania linek spadochronu. Jego ciało odnaleźli mieszkańcy Łopusznej i pochowali w tajemnicy przed Niemcami.

Pomimo prowadzonych poszukiwań miejsce pochówku porucznika nie zostało dotąd odnalezione. Porucznik pilot William J. Beimbrink nadal spoczywa gdzieś w polskich górach. Symboliczna mogiła pierwszego pilota Liberatora z metalowym krzyżem i repliką odnalezioną we wraku samolotu jego wizytówkę znajduje się na polanie Młacne.

Dokładnie 50 lat po katastrofie, w miejscu gdzie rozbił się samolot ustanowiono niewielki zespół krajobrazowy nazwany „UROCZYSKIEM PAMIĘCI”. Jest to zmontowany przy użyciu

oryginalnych elementów tego samolotu fragment kadłuba Liberatora. Pomnik znajduje się dokładnie w tym samym miejscu, w którym zatrzymał się rozbity samolot. Obok odwzorowano zarys skrzydła, dający pojęcie o rozmiarach samolotu. Wybudowano też drewniany szafas na którym zamontowano tablicę z opisem wydarzeń z dnia 18 grudnia 1944 r, jak również historii ruchu oporu w Gorcach. Odślonięcia pomnika dokonało trzech żyjących wówczas jeszcze członków załogi „California Rocket” – Thaddeus Dejewski, Spencer Felt i Edward Sich w obecności licznych przedstawicieli władz Polski i USA, byłych partyzantów i środowisk kombatanckich oraz mieszkańców Ochotnicy.

Do miejsca pamięci prowadzi ścieżką edukacyjną „Dolina Potoku Jaszce” (początek w Ochotnicy Górnej Jaszce, przy stacji terenowej Uniwersytetu Jagiellońskiego).



B-24J podczas wyprawy nad Oświęcim w 1944 roku

W roku 2001 Ochotnicę odwiedzili ponownie: były nawigator „Californii” – Thaddeus Dejewski oraz drugi pilot – Spencer P. Felt, który sfinansował wyprawę do Polski swym wszystkim licznym dzieciom i wnukom, by pokazać im miejsce, gdzie „...dzięki Polakom narodził się po raz drugi”. Serdeczne związki między weteranami USAAF, AK oraz mieszkańcami Ochotnicy trwają do dziś.

W 2003 r., dzięki wsparciu Województwa Małopolskiego, w Wiejskim Ośrodku Kultury w Ochotnicy Górnej powstała wystawa stała pt. „Lotnicze Ślady w Gorcach”.