

Lądowanie awaryjne amerykańskiego bombowca B-17 G na polu nieopodal Kolesina



#43-38028

**487 Grupa Bombowa
838 Dywizjon Bombowy
Lavenham, Suffolk, UK**

Wizualizacja samolotu „High Tailed Lady”

Jest południe 15 marca 1945 roku. 487 grupa bombowa stacjonująca w Lavenham, w Anglii przygotowuje się do startu do kolejnej misji. Potężna 8 Armia Powietrzna rozlokowana w wielu bazach na terenie Wielkiej Brytanii kontynuuje dywanowe naloty dzienne. Bombardowania muszą być precyzyjne – niszczyć cele militarne oszczędzając ludność cywilną. Najczęściej bomby zrzucone są na węzły kolejowe, zakłady lotnicze, lotniska, fortyfikacje i mosty. Tym razem celem jest Oranienburg – miasto położone na północ od Berlina. Dokładnie - zbombardowana ma zostać fabryka w której przetwarzana jest ruda pierwiastka promieniotwórczego toru. Prowadzone są tam prace nad wyprodukowaniem niemieckiej bomby atomowej. Broń ta ma odmienić nieuchronną klęskę Hitlera i odwrócić losy wojny. Jest to ostatnia nadzieja nazistów na pokonanie zbliżających się wojsk alianckich i rosyjskich.

Dzień ten wspomina pilot bombowca B-17, Wiliam C. Sylvernal, biorący udział w tym nalocie:

Nasz bombowiec „High Tailed Lady” (tłum. „Umykająca lady”) leci w swoją 17 misję. Oby szczęśliwą. Startujemy. W luku bombowym ponad 2 tony bomb czekają na swój cel. Rozpoczynamy długotrwałe wznoszenie na wysokość sześciu tysięcy metrów i tworzymy grupę. Zajmujemy swoje miejsce w powiększającej się formacji bombowej. W jakimkolwiek byśmy kierunku nie spojrzeli, tam inne grupy formują się i ustalają swoją pozycję. Uruchamiają błysk świetlny oznajmiający: „dołączcie do nas”. Lot ma trwać około 6 i pół godziny. Boimy się, bo wiemy, że niektórzy z nas dostali bilet w jedną stronę. W szyku wypełnionym latającymi fortectami promienie słońca odbijają się jasnym blaskiem od aluminiowych cielsk. Nawet po szesnastu misjach jest to widok piękny i ekscytujący. Zwłaszcza, kiedy za silnikami ciągnie się biała smuga kondensacyjna. Prawie tak samo

ekscytujący, jak wizja tego, że w tej chwili w powietrzu jest ponad tysiąc samolotów lecących wprost na swoje cele w Niemczech. 467 bombowców kieruje się na Oranienburg.



**Orientacyjna trasa lotu samolotu „High Tailed Lady” dnia 15.03.1945 r.
wyznaczona na współczesnej mapie.**

Przed nami kilkanaście najdłuższych minut całego lotu. Lot po prostej, bez jakichkolwiek manewrów do momentu zrzucenia bomb. To jest również ten moment, w którym niemiecka artyleria przeciwlotnicza może ocenić nasz kurs, prędkość, wysokość i otworzyć ogień by nas zestrzelić. Na godzinie jedenastej widzimy ciemne obłoki wystrzeliwanych naboju. Niemiecka broń przeciwlotnicza wycelowana jest w naszą linię lotu. Przez intercom mówię, że kolejne pociski najprawdopodobniej będą uderzały w środek eskadry. Oczywiście wszyscy modlimy się, żeby pociski minęły nas i eksplodowały po naszej prawej stronie.

Kiedy nadchodzi czas dla naszej grupy bombowej, cała formacja zwraca szeregi, zbliża się do siebie i otwiera luki bombowe. Naszą „Umykającą Lady” robimy dokładnie to samo. Widzimy cel, zrzucamy bomby i zamykamy luk.

Nagle trafiają nas. Wielki błysk, wrzask no i już później niestety nic nie pamiętam. Tracę przytomność. Kiedy ją odzyskuję i zdaję sobie sprawę, że nasz samolot wciąż jest w jednym kawałku. I co najważniejsze jest w stanie lecieć. Sprawdzam wysokość. Wypadliśmy z formacji i straciliśmy 300 metrów z wysokości, którą mieliśmy utrzymać. Wyrównałem lot. Jest godz. 14.50.

Sprawdzenie całej załogi wykazuje, że wszyscy żyją, ale niektórzy są ranni. Drugi pilot, Jim Peachey, jest przytomny, ale ma otwartą ranę w biodrze, z której tryska krew. Po kilku chwilach zdaję sobie sprawę, że i ja krwawię widząc fragment białego wnętrza rękawiczki na prawej dłoni. Moja prawa noga też jest nieco drętwą i zakrwawioną. Oprócz naszej dwójki - wszyscy inni wyglądają dobrze. Jim nieustannie budzi się i znowu traci przytomność. Chętnie pomaga mu zatrzymać krwawienie.

Muszę spróbować przekazać wiadomość mojej żonie, która czeka na mnie w domu i, co najważniejsze, jest w ciąży. Łączę się w ciemno z porucznikiem Wolfenbergerem, który leci

po mojej prawej stronie. Cały czas od momentu kiedy tylko przeszedłem na bombowce, moja żona zadawała mi pytanie „A co zrobisz w sytuacji awaryjnej?”. Wtedy zawsze odpowiadałem jej „Jeżeli tylko będziemy mieli moc w silnikach, to jesteśmy w stanie położyć tę maszynę bezpiecznie na ziemi”. Proszę zatem porucznika Wolfenbergera, by po powrocie do bazy napisał mojej żonie wiadomość „Mam moc”.

Niemcy wcale nie zrezygnowali z ostrzeliwań. Nawet po tym, jak już minęliśmy Berlin, ich artyleria przeciwlotnicza nadal do nas strzelała. Jak się okazało – celnie. Straciliśmy trzeci silnik, a nos naszego samolotu wyglądał dramatycznie. Odłamki pocisku trafiły w tablicę przyrządów skutkiem czego wiele z nich nie działało. Chet Personette zgubił wszystkie mapy i stracił łączność. Przyszedł do kokpitu w momencie, w którym skręciłem na wschód. Lecieliśmy wprost w stronę Odry i linii rosyjskich wojsk. Poprosiłem Cheta, żeby ten użył swoich umiejętności i pokierował nas na możliwie najbardziej bezpieczny teren, gdzie moglibyśmy wyskoczyć lub wylądować. Lecąc na wschód, mechanik, nawigator i ja wybieraliśmy najlepszą opcję. Uznałem, że nie uda się wyciągnąć II pilota z siedzenia i zrzucić go ze spadochronem. Podjąłem ostateczną decyzję – spróbuję posadzić maszynę awaryjnie. Byliśmy w tamtej chwili na wysokości sześćdziesięciu metrów i sądziliśmy, że jesteśmy na ziemi zajętej przez Rosjan. Bez jakichkolwiek zasobów mocy, by ewentualnie ponowić próbę awaryjnego lądowania, wybrałem zaorane pole jako nasze miejsce do lądowania. Chet, najstarszy z naszej całej ekipy 27-latek, rozmawiał z każdym członkiem załogi. Uspokajał i zapewniał, że wszystko będzie dobrze. Załoga przeszła do przedziału radiowego i tam czekała na lądowanie. Z pomocą mechanika, który stał zaraz za moimi plecami, podjąłem się próby bezpiecznego posadzenia maszyny na zaoranym polu.

Od początku zdecydowałem o lądowaniu na brzuchu. Bez sprawnego prędkościomierza był to lot na wyczucie. W momencie, w którym zobaczyłem krawędź pola, poprosiłem o wypuszczenie klap. Miało to spowolnić nasz samolot. Kłapy jednak zawiodły i nie wysunęły się. Postanowiłem wyhamować przez uderzenie dolną wieżyczką we

<u>B-17G 43-38028 – 838th BS</u>			
Sylvernal, William C.	2/Lt	Pilot	Safe
Peachey, Jim L.	2/Lt	Copilot	Safe
Personette, Chester A.	2/Lt	Navigator	Safe
Payne, Harold L.	Sgt	Togglier	Safe
Forgotson, Donald	S/Sgt	Engineer	Safe
Taylor, Harold F.	S/Sgt	Radio operator	Safe
Montague, Paul M.	Sgt	Ball turret gunner	Safe
Kennedy, Harold L.	Sgt	Waist gunner	Safe
Walsh, George P.	Sgt	Tail gunner	Safe

wzniesienie. Pomysł okazał się strzałem w dziesiątkę. Uderzenie spowodowało pęknięcie kadłuba zaraz za przedziałem radiowym. Wdzierająca się do środka ziemia skutecznie nas spowolniła. W końcu zatrzymaliśmy się na rzędzie drzewek, które znajdowały się na końcu pola. Szybko wyłączyłem iskrowniki i wszystkie urządzenia potrzebne do lądowania. Nic się nie paliło.
Byliśmy na ziemi!

Załoga „Umykającej Lady”



Samolot High Tailed Lady po tym, jak pilot William Sylvernal wylądował awaryjnie bez podwozia nieopodal Babimostu. To niesamowite, że załoga nie odniosła żadnych poważnych obrażeń podczas tego lądowania.

(Zdjęcia zrobione przez majora Wiliama Sylvernała)

Nasz mechanik, który stał za siedzeniem pilota, złamał nogę po uderzeniu o ziemię.

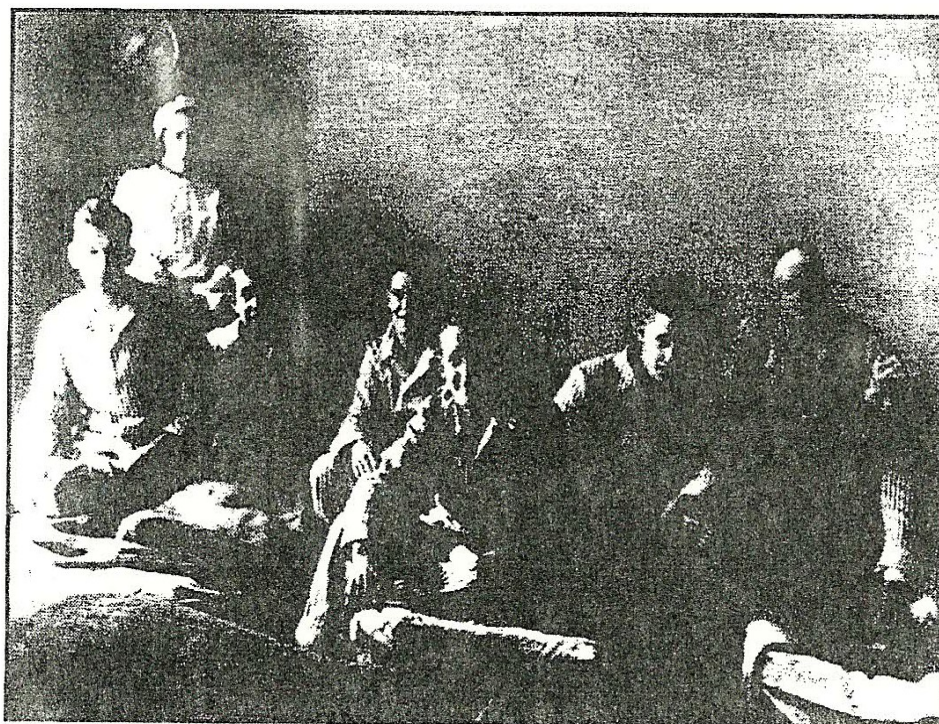
Cała reszta załogi niegroźnie pokaleczona wyszła przez zniszczony nos. Mój nawigator i ja wynieśliśmy drugiego pilota. Przy pomocy reszty załogi położyliśmy go na rozłożonych spadochronach. Podczas lądowania bardzo mocno uderzyłem głową w tablicę przyrządów. Miałem na czole dosyć głęboką ranę, która mocno krwawiła. Jeden z członków załogi, zaraz po tym jak pomógł Jimmy'emu i mechanikowi, opatrzył mi moją ranę gazą. Do opatrzenia ran użyliśmy apteczki pierwszej pomocy. Duże ilości morfiny otrzymał Jim, który przebudzał się od czasu do czasu i czuł ból zranionej nogi. Oczyszcziliśmy jego strzaskane biodro. Kiedy opatrywaliśmy rany byliśmy nieco zdziwieni, że żadni ciekawscy czy okoliczni mieszkańcy, a w szczególności wojsko nie pojawiło się. Na wzgórzu zobaczyłem dom, około milę od naszego miejsca lądowania. Ponieważ był już zmierzch, ustaliliśmy z załogą, że rozbijemy obóz przy samolocie, a następnego dnia z samego rana będziemy szukali pomocy. Roznieciliśmy ogień, zjedliśmy racje żywnościowe i poszliśmy spać.

Ten dom w oddali jednak nie dawał mi spokoju. W ciemności było widać, że pali się w nim światło. Wziąłem ze sobą dolnego strzelca i poszliśmy w stronę tego domu. Zostawiliśmy porucznika Personette'a, by opiekował się ludźmi. Kiedy dotarliśmy do domu, zobaczyliśmy, że przez okno przebija światło. Słyszeliśmy z domu ujadanie psa, więc podeszliśmy bliżej. Czekaliśmy, aż ktoś wyjdzie i z nami porozmawia. Mijały minuty, nikt nie zdecydował się jednak do nas wyjść. Postanowiłem zrobić następny krok. Podeszedłem do drzwi i zapukałem. Usłyszałem nagły ruch w domu i wrzask, chyba w języku niemieckim, najprawdopodobniej mówiący o tym, bym sobie poszedł. Zapukałem jeszcze raz. Wy tłumaczyłem sytuację, która miała miejsce przed kilkoma godzinami oraz poprosiłem o pomoc. Drzwi wciąż pozostawały zamknięte, a z wewnątrz wciąż dobiegały nas słowa w języku niemieckim. Wróciliśmy zatem do naszego samolotu i zdecydowaliśmy, że poczekamy, co nam przyniesie ranek. Podczas tej długiej nocy czuwał co najmniej jeden strażnik. Obserwował, czy nikt nie idzie oraz opiekował się naszymi rannymi. Z apteczki pierwszej pomocy, podawaliśmy oficerowi Peachey morfinę za każdym razem, kiedy ten budził się i narzekał na silny ból. Naszych spadochronów użyliśmy do stworzenia prowizorycznych namiotów. Miały nas one chronić przed zimnem.

Kiedy przyszedł dzień zdecydowaliśmy się na szybkie wyruszenie w celu znalezienia tak bardzo potrzebnej pomocy medycznej. Wspiąłem się na szczyt wzgórza, by zobaczyć, w którym kierunku powinniśmy się udać. Ze wzgórza widziałem teren o zasięgu kilku mil w każdą stronę. Zauważyłem wybrukowaną drogę, która prowadziła do miejscowości oddalonej od nas o zaledwie kilka mil. Ucieszony wróciłem do namiotu i ogłosiłem dobre wieści. Wraz z radiooperatorem nieco przestraszeni i niepewni ruszyliśmy w kierunku wsi. Baliśmy się, jak zostaniemy przyjęci przez mieszkańców. Podczas drogi do miejscowości widzieliśmy w oddali idących ludzi, ale kiedy podchodziliśmy bliżej, oni uciekali do swoich domów. Przekroczyliśmy granice wsi i szliśmy w kierunku centrum. Po drodze mijaliśmy różne budynki. Widzieliśmy ludzi obserwujących nas przez okna swych domów. Miałem ze sobą listę kilku zwrotów, które umieściłem na kurtce obok amerykańskiej flagi. Tak jak nas szkolono - w pewnym momencie stanęliśmy, podnieśliśmy ręce i głośno mówiliśmy „Ja

Amerykanin”. Drzwi w kilku domach się otworzyły i kilkoro podekscytowanych mężczyzn i kobiet do nas podeszło. Patrzyliśmy na siebie przez kilka sekund, a kiedy na ich twarzach zarysował się uśmiech powiedziałem do siebie: „jesteśmy na przyjacielskim terenie”. Ci ludzie, którzy do nas wyszli to cywile - zarówno polscy jak i niemieccy. Kiedy zobaczyli amerykańską flagę na mojej kurtce ich pierwsze pytania dotyczyły tego, czy jesteśmy z armii Generała Pattona. Oczywiście były problemy językowe. Za pomocą gestów i kilku prostych słów w języku angielskim udało nam się wytłumaczyć, że rozbiliśmy się dzień wcześniej kilka mil od wsi, dlatego potrzebujemy pomocy. Co ciekawe – nikt z mieszkańców nie widział naszego przelatującego i rozbijającego się kawałek dalej samolotu. Dowiedzieliśmy się, że jesteśmy we wsi Nowe Kramsko nieopodal miasteczka Babimost i że znajdujemy się za liniami frontu po stronie rosyjskiej. Byliśmy w dobrych rękach.

Po chwili przyjechało kilku rosyjskich oficerów z żołnierzami. To co prawda spowodowało kolejne problemy językowe, ale po kilku mocnych uściskach dłoni zdecydowaliśmy, że przetransportujemy tutaj naszą całą załogę. Porucznik Peachey i sierżant Forgotson zostali komfortowo ułożeni na pace samochodu a cała reszta powciskała się do innych pojazdów. Zabraliśmy część naszego sprzętu, racje żywnościowe, broń przyboczną i apteczki pierwszej pomocy. Dwaj z nas zakwaterowani zostali w Nowym Kramsku w domu rodziny Rychłych. Pozostali zostali przewiezieni do Babimostu, gdzie poszliśmy do wielkiego domu, który był rosyjską stacją medyczną. Tam czekał już na nich chirurg.



W szpitalu w Babimoście



Bratanie się z Rosjanami i picie wódki z pułkownikiem Belousofem.

Byliśmy przerażeni, kiedy chirurg powiedział, że musi amputować nogę drugiego pilota. Znowu pojawiły się problemy językowe. Z pomocą Francuzki, która również wydawała się być doktorem i naszego strzelca, który mówił odrobinę po francusku, udało nam się nawiązać kontakt werbalny. Pokazaliśmy, że mamy w apteczce jeszcze dużo morfiny i innych leków. Po tym lekarz zdecydował, że spróbuje uratować nogę. Usunął strzaskany fragment kości i mięśnia. Tym samym Jim miał krótszą nogę. Doktor zajął się również złamaną nogą Dona.

Reszta naszej załogi została zaprowadzona przez rosyjskich oficerów do piwnicy miejskiego budynku. Tam były łazienki i gorąca woda. Rozebraliśmy się i weszliśmy do drewnianych wanien. Zaledwie chwilę zajęło nam przyzwyczajenie się do pań, które nas myły i później suszyły. Co ciekawe – kiedy braliśmy godzinną, relaksującą kąpiel, nasza odzież też została wyprana i wysuszona. Po tym wszystkim zostaliśmy przewiezieni do domu Niemca, w którym dostaliśmy bardzo przyjemne pokoje. Był to dom pozbawiony kanalizacji z wychodkiem na zewnątrz. Byliśmy potwornie zmęczeni i mieliśmy nadzieję na kilkugodzinny sen w prawdziwych łóżkach. Nic z tych rzeczy. Zostaliśmy zaproszeni przez gospodarza, pułkownika Anatolija Biełotosowa, na kolację. Nie zdawaliśmy sobie sprawy z tego, że umieszczono nas w siedzibie pułkownika.

O 10 wieczorem usiedliśmy do kolacji, wznosząc toast za Stalina i Roosevelta. Tak było też przy wszystkich późniejszych posiłkach. Podstawą wyżywienia rosyjskich żołnierzy był barszcz – czyli bardzo gęsta zupa z mięsa duszonego z dużą ilością kapusty oraz ziemniaków. Do zupy dostaliśmy grube skiby czarnego chleba. Wydaje mi się, że rosyjski barszcz jest odpowiednikiem irlandzkiego gulaszu. Oni tam po prostu czyszczą kuchnie i wszystko co

znajdą wrzucają do kotła. Jest to danie, którego wygląd odpycha, zapach jest niezwykle kwaśny, ale – na swój własny sposób – jest to też danie smaczne.



Żałoga „Umykającej lady” z oficerami rosyjskimi – Babimost, marzec 1945 r.

Każdy dzień tego tygodnia mijał pod znakiem coraz większego zrozumienia pomiędzy nami a mieszkańcami. Urządzaliśmy sobie różnego rodzaju zawody i pokazy pomiędzy nami a Rosjanami. Mierzyliśmy się w boksie, zapasach, śpiewaniu, strzelaniu z pistoletów czy strzelb. Jednego wieczoru ciągłe toasty spowodowały, że kilku z naszej załogi zmierzyło się z Rosjanami w picie wódki. Wódka była zaśniedziała i niezbyt wykwintna. Ale za to piekielnie mocna. Smakowała wręcz jak mieszanka płynu hydraulicznego i czystego alkoholu. Ostatnim, który potrafił się utrzymać na nogach, był boczny strzelec- sierżant Kennedy. 24 marca zapakowaliśmy się na dwie ciężarówki – fordą z 1931 roku i dodge’a o nieznanym roczniku. Pierwszą noc z tej dwudniowej podróży spędziliśmy w prywatnym domu w Łodzi. Następnego dnia jechaliśmy już do Połtawy na Ukrainie. Tam zapakowaliśmy się do samolotu C-46, który przyleciał po zestrzeloną załogę z 15. Armii Powietrznej. Nie wiedzieli, że tam byliśmy. Lecieliśmy przez kilka dni. Najpierw do Teheranu, później do Kairu, następnie Aten, Rzymu, Paryża i Londynu, gdzie wreszcie mogłem porozmawiać z personelem 487 grupy bombowej. Kiedy przyjechaliśmy do naszej bazy dowiedziałem się, że porucznik Wolfenberger przeżył tę nieszczęsną misję z 15 marca. Co więcej – usłyszał mnie wtedy przez radio i przekazał żonie wiadomość „Mam moc”. Dostała ona, podobnie jak rodziny innych członków załogi, telegram informujący o moim statusie „zaginionego w akcji”. Jednak kiedy dostała się od Wolfenbergera wiadomość „Mam moc”, wierzyła, że żyję zarówno ja, jak i cała moja załoga. Starła się zatem podtrzymać na duchu rodziny wszystkich członków załogi, którzy wtedy byli na pokładzie naszego samolotu.

To była bardzo edukacyjna wyprawa. Jednak najbardziej pragnąłem powrócić do Stanów Zjednoczonych i pozostanie tam na zawsze.

and kept an eye on our badly wounded copilot and on the engineer's splinted leg. Following the first aid instruction booklet we administered the morphine each time Flight Officer Peachey awoke and complained of the pain. Our parachutes were used as tents and blanketing to ward off the chill as the temperature dropped. At daybreak we made our plans to find help and seek the medical attention so sorely needed. We were all hurting and aching with stiffness resulting from the force of the crash and sleeping on the ground. While the crew members were attending their needs, I hiked to the top of the hill to see in which direction there might be the help we needed. The last resort would of course be the dwelling we had tried the evening before. At the top of the hill I could see a number of miles in many directions and saw that a dirt road passed below that intersected a paved country road that miracle of miracles ran into a town a few miles in the distance. Elated, I returned to

forces. There was a language difficulty but with gestures and some English phrases we were able to explain that we had crashed the day before and were a few miles outside of town and needed help. No one had seen us fly over and crash. We learned that the town we were in was Bomst and behind the Russian lines. We were in good hands. As we were trying to communicate further, some Russian officers and their staff drove up and joined us. This added to our language problems but after several hearty handshakes and even hugs we set off to pick up our crew. We were welcomed with open arms by Lt Personette and the guys. Flight Officer Peachey and Sgt Forgotson were made comfortable in a small pick-up truck bed and the rest of us piled into cars along with some of our gear, side arms, 10 in 1 rations and the first aid kit. We were transported to the center of the town to a large house, which was set up as a Russian medical station. A medical officer examined Jim and Don and



Inside the hospital at Bomst are (left to right): George P. Walsh, Harold F. Taylor, Paul M. Montague, Chester A. Personette, Harold L. Payne, William C. Sylvernal, and Harold L. Kennedy. [William C. Sylvernal]



Fraternizing with the Russians and drinking the inevitable vodka with Russian Colonel Belousof (left to right around the table): Paul M. Montague, Harold F. Taylor, Belousof, Harold L. Kennedy, Harold L. Payne, William C. Sylvernal, and Chester A. Personette. [William C. Sylvernal]

Fragment wspomnień Wiliama Sylvernala w książce „Castles in the Air” - Martina W. Bowmana

Powyższy tekst na podstawie wspomnień **majora Wiliama C. Sylvernala** opracowali: Piotr Ożóg, Ewelina Wozińska, Zbigniew Woziński, Jarosław Doliński.
Tłumaczenie wspomnień – Robert Woziński

Bibliografia:

„The history of 487th bomb group” - Ivo De Jong;

„Castles in the Air” - Martin W. Bowman;

Zdjęcia - R. Young.

Informacje i zdjęcia otrzymaliśmy dzięki uprzejmości organizacji Aircraft Missing in Action Project.

Wspomnienia świadków:

- Lądując w młodniku zrobił ścieżkę łamiąc drzewa. Podczas lądowania już na ziemi zgubił 1 silnik, który leżał nieco za samolotem. Cała grupa lotników została bardzo gościnnie przyjęta przez ludność autochtoniczną z Nowego Kramaska.
- Rosjanie zainteresowali się samolotem jedynie o tyle, że podjechali cysterną i wypompowali paliwo.
- Okoliczna ludność wymontowywała drobne wyposażenie – radiostacje, silniczki, kable, medykamenty z apteczki. Wrak długo leżał w tym lasu, potem najprawdopodobniej został wywieziony na złom. Lotników zabrał rosyjski patrol.
- W samolocie było mnóstwo metalowego sianka, które rozsypywane podczas lotu utrudniało wrogom namierzenie go. Kłęby tego sianka jeszcze długo wiatr rozwiewał po okolicznych polach i lasach.
- Mieszkanka Nowego Kramaska, Alicja Klemt była lekarką i udzielała pomocy 2 rannym lotnikom w domu Pelagii i Franciszka Rychłych.
- Po południu, kiedy już się ściemniało samolot zrobił koło nad Kramskiem a potem słyszałem, że lądował.
- Mieszkający w Nowym Kramsku Amerykanie częstowali dzieci czekoladą.
- Na kadłubie były namalowane bomby (około 15) oraz osa.
- *Notatka z kroniki szkoły w Nowym Kramsku:*
„13.07.1945 r. odbyła się wycieczką całej szkoły w lasy na zachód od N. Kramaska, na miejsce upadku olbrzyma - 4 motorowego bombowca amerykańskiego, gdzie dzieci miały możliwość obejrzenia tego kłosa. Czas miło upłynął na śpiewach, pogadance i zbieraniu owoców leśnych.”
- Samolot był metalowy. W zagajniku na pagórku stał kilka lat.

Wspomnieniami podzielili się: prof. Janusz Kramarek, Zbigniew Jujka, Fred Kmiotek, Łucjan Sobota, Sylwester Muńko, Henryk Klemt.