

REJESTR DOTYCZY:

FERIC¹ Mirosław, ps. "Ox"

s/c i

z d.

17 czerw. 1915 w Trawik

kraj: JUGOSŁAWIA

+ ... zginął w wypadku lotn. Northolt
12 lutego 1942

kraj:
UK.

pochowany: Northwood Cemetery

nr grobu: H-232

Źródła i bibliografia c.d.:

U w a g i:

6281

Nr rejestracyjny

26 / 42

Nota zamieszczona:

w tomie

części

Indeks

LOTNICTWO - por.pilot

Copyright: 1970

B.O. Jeżewski

znak rozpoznawczy

Nota:

Przypisy:

odzn. bryt. DFC / 1940/;

Źródła i bibliografia:

- * Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy PSZbr.1939-1946, s. 296
- * Wykaz własny odznaczonych orderami obcymi
- * Destiny Can "ait, The Polish Air Firce in Second World War
- * Fr.Kalinowski "Lotnictwo Polskie w W.Brytanii 1940-45/
- * W.Król " Pilot i kronikarz 3o3 Dywizjonu por. Mirosław Ferić" WTK z 3o.6 i 7.7.74
- * J.B.Cynk "History of the Polish Air Force 1918-68

znak rozpoznawczy

165/ 296/

4o6

212

297

55/ 3o.VI i 7.VII.74/

134-A.

Pilot i kronikarz dywizjonu 303 porucznik Miroslaw Ferić

WACŁAW KRÓL

Urodził się dnia 17 czerwca 1915 roku w miejscowości Trawik, w Jugosławii. Młode lata spędził w Ostrowie Wielkopolskim, gdzie uczęszczał do szkoły powszechnej, a następnie do gimnazjum. Maturę zdał w maju 1935 roku. Zamilowany w lotnictwie, postanowił zostać wojskowym pilotem. Dlatego też ochotniczo zaciągnął się na kurs unitarny przy Szkole Podchorążych Piechoty w Róźnie nad Narwią, którego pozytywne ukończenie było warunkiem

przejścia do wybranej oficerskiej szkoły innych rodzajów broni.

W okresie lat 1936—1938 podchorąży Miroslaw Ferić uczył się zawodu lotniczego w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 października 1938 roku został mianowany na pierwszy stopień oficerski — podporucznika ze specjalnością pilota myśliwskiego i równocześnie przydzielony do 1 pułku lotniczego w Warszawie. Pułk bazował na lotnisku Okęcie. Ppor. Ferić wszedł w skład pilotów III dywizjonu myśliwskiego do 111 Eskadry Myśliwskiej im. T. Kościuszki. Jeden rok intensywnego treningu lotniczego na samolotach PZL P-11 w arkanach akrobacji, strzelania i walk powietrznych pod okiem

doskonałych dowódców i instruktorów — kpt. pil. Gustawa Sidorowicza i por. pil. Wojciecha Januszewicza — wystarczyło, by ppor. Ferić stał się wyborowym pilotem myśliwskim.

1 września 1939 roku rozpoczęła się wojna obronna w Polsce na skutek napaści hitlerowskiej. Celem wściekłych ataków Luftwaffe stała się nasza stolica. Z wielką determinacją i bohaterstwem bronili nieba nad Warszawą piloci Brygady Pościgowej(1). A wśród obrońców stolicy niestrudzenie walczył ppor. pil. Miroslaw Ferić. Brał udział w kilkunastu walkach powietrznych, zestrzelił jednego nieprzyjacielskiego bombowca i — do spółki z innymi pilotem — myśliwcą Me-110.

2 września sam został zestrzelony, musiał się ratować ze spadochronem.

Lotnictwo polskie, walczące na przestarzałym sprzęcie z sześciokrotną przewagą nowoczesnie uzbrojonego lotnictwa hitlerowskiego, musiało w końcu ulec. Ale lotnicy polscy nie zrezygnowali z dalszej walki. Przedstawiali się różnymi drogami do naszych wojennych sojuszników — Francji i Anglii, gdzie na nowo zaczęły tworzyć się polskie dywizjony lotnicze — bombowe i myśliwskie.

Kampania francuska w 1940 roku nie trwała długo. U boku francuskich kolegów walczyło 130 polskich myśliwców. Z wyjątkiem jednego polskiego dywizjonu nr 1/145, liczącego 34 pilotów, polscy myśliwcy walczyli w dywizjonach francuskich w grupkach od 3 do 6. W jednym z kluczy polskich walczył ppor. Ferić.

Po kapitulacji Francji rząd polski, z generałem Władysławem Sikorskim na czele, postanowił, że Polskie Siły Zbrojne będą nadal walczyć u boku Wielkiej Brytanii. Do Anglii zaczęli przybywać tłumnie żołnierze polscy z Francji i Afryki w tym również i grupy polskich lotników.

13 lipca 1940 roku został zorganizowany na lotnisku w Leconfield w środkowej Anglii pierwszy polski Dywizjon Myśliwski 302 „Poznański”(2), a 1 sierpnia —

na lotnisku podlondyńskim Northolt — 303 Dywizjon Myśliwski „Warszawski” im. T. Kościuszki. Oba dywizjony otrzymały samoloty typu Hurricane MK-I, uzbrojone w 8 karabinów maszynowych i rozwijające prędkość do 520 km na godzinę. Poza tym w dywizjonach brytyjskich włączyli się do lotów bojowych liczni polscy myśliwcy. Podporucznik Miroslaw Ferić trafił do dywizjonu 303(3).

Tymczasem 8 sierpnia rozpoczęła się słynna powietrzna bitwa o Anglię. Po osiągnięciu gotowości bojowej dnia 31 sierpnia 1940 roku, dywizjon 303 znalazł się w centrum gwałtownych walk powietrznych o Londyn i nad południową Anglią. Od razu też został włączony do działań bojowych w składzie dywizjonów obrony 11 Grupy Myśliwskiej RAF.

31 sierpnia dywizjon 303 został powołany do readinessu(4). Narazie, po miesiącu trochę za długiego przeszkalania, będą mogli zmierzyć się na doskonałych maszynach z niemieckimi bombowcami i myśliwcami, jak równy z równym. Tymczasem miały godziny, słońce przewaliło się już na zachodnią stronę, nad Londynem i południową Anglią panował niespotykany spokój.

Dopiero o godzinie 17.45 operations room (stanowisko dowodzenia) poderwało w powietrze

pierwszą eskadrę (le sześciu Hurricane) cą f/1 Forbes'em r dę skierowano w runku na południe.

W pięć minut po rozkaz otrzymała (flight B) Dowódca dywizjonu, bocznymi w jego czerwony(5) byli kow i Karubin. Na yellow — prowadzi a jego bocznymi

Wünche. Na radi operations room się na wysokość kierując się na wschód. Wkrótce z niemieckimi my serschmittami Me-które Polacy zest bez własnych strat

Jedno zwycięstw udziale ppor. Feri wrażenia z tej wa w kronice dywizjo „Dnia 31 sierpni wigilię rozpoczęcia cam, wystartował szy alarm: start flight A, po kilku B.

Wyskoczyliśmy godzinie 17.50. P jeliśmy 90 stoni. kilku minutach eskadry Spitfire'6 bin zwrócił uwag

6 WTK

urzedników fede-

a lotnisku podlondyńskim Northolt — 303 Dywizjon Myśliwski Warszawski" im. T. Kościuszki. Oba dywizjony otrzymały samoloty typu Hurricane MK-I, uzbrojone w 8 karabinów maszynowych i rozwijające prędkość do 20 km na godzinę. Poza tym w dywizjonach brytyjskich włączono się do lotów bojowych liczni polscy myśliwcy. Polporucznik Mirosław Ferić trafił do dywizjonu 303(3).

Tymczasem 8 sierpnia rozpoczęła się słynna powietrzna bitwa o Anglię. Po osiągnięciu gotowości bojowej dnia 31 sierpnia 1940 roku, dywizjon 303 znalazł się w centrum gwałtownych walk powietrznych o Londyn i nad południową Anglię. Od razu też został włączony do działań bojowych w składzie dywizjonów o numerze 11 Grupy Myśliwskiej RAF.

31 sierpnia dywizjon 303 został powołany do readiness(4). Nareszcie, po miesiącu trochę za długiego przeszkalania, będą mogli mierzyć się na doskonałych maszynach z niemieckimi bombowcami i myśliwcami, jak równym, Tymczasem miały goziny, słońce przewaliło się już na zachodnią stronę, nad Londynem i południową Anglią panował niespotykany spokój.

Dopiero o godzinie 17.45 operations room (stanowisko dowodzenia) poderwało w powietrze

pierwszą eskadrę (flight A) w sile sześciu Hurricane'ów z dowódcą f/1 Forbes'em na czele. Eskadrę skierowano w ogólnym kierunku na południe.

W pięć minut później taki sam rozkaz otrzymała druga eskadra (flight B) Dowodził nią sam dowódca dywizjonu, s/1 Kellet, a bocznymi w jego kluczu (red — czerwony(5)) byli — Szaposhnikow i Karubin. Następny klucz — yellow — prowadził Urbanowicz, a jego bocznymi byli — Ferić i Wünche. Na radiowe polecenie operations room eskadra wzbiła się na wysokość 20 000 stóp (6), kierując się na południowy wschód. Wkrótce doszło do walki z niemieckimi myśliwcami Messerschmittami Me-109, w wyniku której Polacy zestrzelili 6 z nich bez własnych strat.

Jedno zwycięstwo przypadło w udziale ppor. Ferićowi. Oto jego wrażenia z tej walki, zanotowane w kronice dywizjonowej:

„Dnia 31 sierpnia 1940 roku, w wigilię rozpoczęcia wojny z Niemcami, wystartowaliśmy na pierwszy alarm: startował najpierw flight A, po kilku minutach flight B.

Wyskoczyliśmy w powietrze o godzinie 17.50. Kierunek przujeliśmy 90 stopni, 100 i 140. Po kilku minutach lotu i minieciu eskadry Spitfire'ów, sierż. Karubin zwrócił uwagę dowódcy red

przepisów w życie. Od samego

pomóc „medium”. Mimo wszystko jest to z jednej strony jakaś forma rozporządzania człowie-

section, że widzi npla. Rzeczywiście, około 60—70 maszyn przelatuje na północny wschód od nas, akurat na naszym kursie. Wlepiliśmy pełen gaz i suniemy do nich. W pewnej odległości od uszykowania npla i bliżej nas zauważamy trójkę Messerschmittów Me-109, która prawdopodobnie nas jeszcze nie widzi, gdyż podchodzimy od słońca.

Aby dojść do całego sztyku nieprzyjacielskiego i mieć tyły spokojne, należało najpierw uwolnić się od 109-tek. Zaskoczenie jest zupełnie. Klucz majora Kelleta rozlatuje się w pogoni za rozsypaną się trójką. Każdy łapie swego. A my co? Nie trzeba długo czekać. Druga trójka Me-109, która szła o wiele wyżej od pierwszej, rzuciła się na odsiecz swoim, mając z tyłu mnie i sierż. Wünche, z którym byliśmy o jakieś 200 do 300 metrów za pierwszym kluczem, jako osłona. Jeden już zaczął rąbać seryjki do sierż. Karubina, zajętego swym Messerschmittem. Temu wlaży Wünche na ogon. Drugiemu, dobierającemu się do pierwszego klucza, na ogon wlażę ja, wrzypiając pełen gaz. Dochodzę go lekko, rośnie w celowniku, kadłub jego już zajmuje całą średnicę koła świetlnego. No i najwyższy czas na rozpoczęcie ognia. Rąbię zupełnie spokojnie. Jakoś nawet nie podniecony — jes m jak gdy-

by zaskoczony i zdziwiony, że to tak jakoś łatwo, zupełnie inaczej niż w Polsce, gdzie człek się naprawdę męczył, pocil, denerwował i w końcu nie nie zrzębał, a sam został zrzębany. Krótka seria po 20 pocisków ze wszystkich karabinów: skutek natychmiastowy i wspaniały. Szkop, śmiertelnie ugodzony, zapala się jak świeczka, buchnął płomień długości kadłuba samolotu. Zrobił wywrót, błysnął brzuchem i krzyżami — poszedł w dół. Idę za nim. Pilot skacze — spadochron się rozwija”.

Ferić był młodzieńcem o silnych nerwach, spokojny, zrównoważony i opanowany. Humor zawsze mu dopisywał, wśród wojennych kolegów wyróżniał się jednak swoistą powagą. I dlatego może, ogarnięty jemu tylko znaną zadumą, postanowił że będzie prowadził kronikę, coś w rodzaju osobistego pamiętnika. Dla siebie, aby kiedyś po latach móc sięgnąć do tych wojennych chwil. Jak postanowił, tak też i uczynił. Po prostu zakupił gruby, dużego formatu zeszyt i zaczął zapisywać kartki opisami z dni formowania się 303 dywizjonu i jego przeszkalanania na brytyjskich samolotach, opisami ważniejszych wydarzeń, zaczął wklejać zdjęcia.

DALSZY CIĄG ZA TYDZIEŃ

(1) Szeroko o walkach Brygady Pościgowej pisał nie tak dawno na la-

mach WTK Jerzy Pawlak (od nr 41/1973 do nr 14/1974).

(2) Etatowo dywizjon myśliwski liczył 16—18 samolotów, 24 pilotów wraz z dowódcą. Siłę uderzeniową dywizjonu stanowiło 12 maszyn, reszta stanowiła zapas. Stan personelu obsługi i innych służb liczył łącznie około 180 osób.

(3) Dywizjonem 303 dowodził wtedy oficer brytyjski squadron leader (s/1 — mjr) Ronald Kellet, a dowódcami eskadr byli — flight lieutenant (f/1 — kpt.) John Kent i f/1 Athol Forbes. Dublowali ich dowódcy polscy: mjr. pil. Zdzisław Krasnodębski, por. pil. Witold Urbanowicz i por. pil. Witold Paszkiewicz. Oficerowie brytyjscy byli w dywizjonie do grudnia 1940 roku, to jest do czasu kiedy Polacy opanowali język angielski i strukturę dowodzenia w powietrzu.

W skład pilotów 303 dywizjonu wchodził: porucznicy — Wojciech Januszewicz, Zdzisław Henneberg, Arsen Cebrzyński, Marian Pisarek, Wacław Lapkowski, Walery Zak, podporucznicy — Jan Zumbach, Mirosław Ferić, Kazimierz Daszewski, Witold Lokuciewski, Jerzy Radomski, Bogusław Mierzwa, sierżanci — Stanisław Karubin, Edmund Szaposhnikow, Kazimierz Wünche, Stefan Wojtowicz, Michał Brzozowski, Józef Frantisek i por. Bogdan Grzeszczak.

(4) Readiness — stan pogotowia alarmowego, polegającego na tym, że samoloty powinny znaleźć się w powietrzu w przeciągu pięciu minut od chwili powiadomienia telefonicznego.

(5) Siłę uderzeniową dywizjonu stanowiło 12 samolotów, uszykowanych w 4 klucze, oznaczane kolorami: blue, green, red i yellow — niebieski, zielony, czerwony i żółty. Ułatwiano to dowodzenie w powietrzu.

(6) Stopa — foot, miara długości — 30,48 cm.

PILOT I KRONIKARZ DYWIZJONU 303 PORUCZNIK MIROSŁAW FERIĆ

Poniżej publikujemy dalszy ciąg opowieści Wacława Króla o Mirosławie Feriściu, pilocie i kronikarzu dywizjonu 303.

We wrześniu 1941 r. nadszedł ważny okres dla jego pamiętnika: rozpoczął się dla dywizjonu okres intensywnych walk. Postanowił, że każde zwycięstwo dywizjonu powinno być opisane przez autora sukcesu. Perswadował kolegów, prosił, błagał, by napisali kilka chociaż zdań o tym, jak to było, co czuli wtedy w wirze walki. Przeważnie udawało mu się, koledzy ociągali się, wykręcali się pytaniami — po co ci to? Komu to potrzebne? Zdarzało się, że nieraz musiał przekupywać kolegów kilkoma kieliszkami duble whisky and soda, by ich pozyskać dla swego pamiętnika. I tak, dzień za dniem, zapełniał się jego pamiętnik na żywo opisami zdarzeń. Niepotrzebna była Feriściowi wyszukana literacka forma, potrzebne mu były ludzkie myśli, odczucia, nastroje. Po prostu rzeczywistość.

W pamiętniku były opisywane zdarzenia radosne dla wszystkich, ale też i smutki zajmowały dużo miejsca. Opisy zwycięstw przeplatały się z opisami niepowetowanych strat — o tych, co w bohaterskich powietrznych walkach odeszli na zawsze z grona dy-

Cale szczęście, że nad brzegiem francuskim miałem jeszcze 10 000 stóp wysokości. Anglia zbliża się dość szybko. Dwa Hurricany — por. Paszkiewicz i ppor. Łokuciewski — osłaniają mój powrót. Nad brzegiem angielskim, nad Dover ostania mnie sierż. Rogowski. Zapamiętam pasy. Wybrawszy najmożliwsze i najdogodniejsze pole — bez specjalnych przeszkód wyładowałem z wypuszczonym podwoziem. Pod koniec dobiegu maszyna oparła się o krzaki”.

Z dnia na dzień rosło konto zwycięstw 303 dywizjonu. 5 września wynosiło już 18 zestrzałów pewnych, 2 prawdopodobne i 2



Ppor. Mirosław Ferić — zdjęcie z roku 1940

kach — por. Cebryński i sierż. Wojtowicz.

Ferić zestrzelił bombowca Heinkla He-111.

Duch w dywizjonie, mimo pierwszych strat, doskonały. Do sukcesów dywizjonu przyczyniają się w dużym stopniu mechanicy, którzy pod dowództwem kpt. inż. Wacława Wiórkiewicza pracują dzień i noc, często zapominając o porze posiłków. Roboty jest moc, bo dużo samolotów wraca po walce postrzelanych. Trzeba wymieniać agregaty, całe zespoły płatowcowe — skrzydła i usterzenia, silniki, latać dziury. Nie mogą zawieść pilotów, ich samoloty mu-

doszło do walki. Samolot Fericia został trafiony w czasie atakowania niemieckiego bombowca. Przednia przeciwpancerza szyba osłony kabiny pilota uratowała mu życie, zatrzymała pociski karabinowe niemieckiego strzelca. Silnik Hurricana został jednak uszkodzony i Ferić musiał przerwać walkę, kierując się na lotnisko startu.

26 września dywizjon stoczył dwie walki — przed i po południu. Zaczynało brakować samolotów. Mechanicy nie nadążali z reperacją uszkodzeń odniesionych w walkach. O 8.50 startowało 11 Hurricane'ów, a o 15.15 tylko 6. Obie walki były krwawe, stoczono je z wielką przewagą niemieckich maszyn.

Piloci odnieśli wspaniały sukces, zestrzelili 15 nieprzyjacielskich bombowców i myśliwców. Straty własne wyniosły 2 poległych pilotów, 1 był ciężko ranny i 4 Hurricany zniszczone.

Konto ppor. Fericia powiększyło się w tym dniu o 1 zestrzelony Me-109. Konto zaś 303 dywizjonu przekroczyło setkę i osiągnęło: 106 zestrzałów pewnych, 12 prawdopodobnych i 5 uszkodzeń samolotów nieprzyjacielskich.

Z tej okazji dywizjon otrzymał szereg gratulacyjnych telegramów. Jeden podpisany był przez Naczelnego Wodza:

„Do Dowódcy 303

Przekroczyliście 100 zwycięstw nad nieprzyjacielem. Serdecznie za Waszą dzielność dziękuję. Dobrze służycie Ojczyźnie. Służcie jej nadal dla Jej wolności i chwali.

(—) W. Sikorski”



„5 października. Startujemy o godzinie. 11.00 i lecimy nad wschodnią część hrabstwa Kent. Tutaj spotykamy się najpierw z Me-109 w ilości około sześćdziesięciu, rozproszonych na wielkiej przestrzeni, a później nadlatuje jeszcze około dziesięć Me-110, robiąc kolo, utartym już zwyczajem. Ponieważ ta druga fala, osłaniana 109-kami, była wyżej od nas, trzeba było się do nich wdrapać, co było dość niebezpieczne.

W wirze walki zauważyłem jedną 110-kę, która jakby gwałtowną piką rzuciła się do ucieczki. Pognałem więc za nią. Minąłem brzeg i widzę, jak artyleria pierwsza do szwaba, a jednocześnie wskazuje mi kierunek. Nad morzem niskie chmury i mgiełka. Szkop myśli, że go to zbawi, lecz ja zbliżam się i oddaję serię. Maszyna tak szybko dała susa do wody, że mnie to zadziwiło. Taki był koniec szkopa”.

11 października 1940 roku dywizjon 303 został przeniesiony na odczynnik na lotnisko Leconfield w hrabstwie York w środkowej Anglii.

Z grona pierwszego składu pilotów zabrakło poległych: por. Arsenia Cebryńskiego, por. Ludwika Paszkiewicza, por. Wojciecha Januszewicza, sierż. Stefana Wojtowicza, sierż. Michała Brzozowskiego, sierż. Tadeusza Andruszkowa, sierż. Antoniego Siudaka i sierż. Józefa Frantiska. Kilku pilotów pozostawało wciąż na leczeniu w szpitalach. Na ich miejsce do szeregu pilotów przybyli nowi, trzeba ich było szybko przygotować do zadań w lotach bojowych.

15 grudnia 1940 roku na lotnisku 303 dywizjonu odbyła się podniosła uroczystość dekoracji czterech pilotów brytyjskimi krzyżami DFC — Distinguish Flying Cross: por. Urbanowicza, por. Henneberga, ppor. Fericia i ppor. Zumbacha.

2 stycznia 1941 roku 303 dywizjon powrócił na swoje poprzednie lotnisko w Northolt i włączył się do działań ofensywnych w lotach nad kraje okupowanej Europy. Z dywizjonu odeszli oficerowie brytyjscy, 303 stał się czysto polską jednostką lotniczą. Wkrótce dywizjon został wyposażony w samoloty typu Spitfire MK-II, uzbrojone w dwa działka i dwa karabiny maszynowe. Dywizjon wykonywał następujące zadania: patrolowania i przechwytywanie celów powietrznych, osłonę bombowców, patrole zaczepne nad północną Francją i loty na małych wysokościach na

wyprawy bombowe.

Start po poranku. Trzy do jeden angielskie: 303, 306

O godzinie bombowcami. thume. Cel: m. hume.

Pogoda na lekkim pokry chmurkami bl celu upłynęło liśmy pierwszy.

Po zrzuceniu wo i powrót. tu dopadło nas szkopów na a później do rech. Chodzili i nas do san waż byłem o widziałem do czynili. Docho ległość 300 m pędzali się n działem dokta tach. Cóż z t nie mogli do zjon 303 w ty jak rój os, kre stkie strony. Y cie zostałem o odleności pr działem, jak mną pociski z niej strzelali. Powtarzali tę nie, lecz bez s podszedł do m metrów. Ja b dość daleko. l otworzyłem o niestety tylko albo się przes bo natuchmia niej, nie doła szu. znurkow Gris Nez”.

15 linca dyw stał skierowa tym razem na lo Liverpoolu.

Zapadła rów ja, że piloci, v ku wojny w p dywizjonach. boiowego latu pół roku. Nie Los taki spotk siał pogodzie s jonu do jedne w Szkocji w c tora pilotażu.

Ale już z po por. Ferić był z dzie pilotów 30 nisku w North zyk się do 2



rić — zdjęcie

nyński i sierż.

mbowca Hein-

e, mimo pier-
nały. Do suk-
zyczyniają się
mechanicy,
wem kpt. mł.
icza pracują
apominając o
oty jest moc,
wraca po wal-
rzeba wymie-
zespoły pla-
i usterzenia,
Nie mogą za-
samoloty mu-

doszło do walki. Samolot Fericia został trafiony w czasie atakowania niemieckiego bombowca. Przednia przeciwpancerna szyba osłony kabiny pilota uratowała mu życie, zatrzymała pociski karabinowe niemieckiego strzelca. Silnik Hurricane'a został jednak uszkodzony i Ferić musiał przerwać walkę, kierując się na lotnisko startu.

26 września dywizjon stoczył dwie walki — przed i po południu. Zaczynało brakować samolotów. Mechanicy nie nadążali z reperacją uszkodzeń odniesionych w walkach. O 8.50 startowało 11 Hurricane'ów, a o 15.15 tylko 6. Obie walki były krwawe, stoczono je z wielką przewagą niemieckich maszyn.

Piloci odnieśli wspaniałą sukces, zestrzelili 15 nieprzyjacielskich bombowców i myśliwców. Straty własne wyniosły 2 poległych pilotów, 1 był ciężko ranny i 4 Hurricane'y zniszczone.

Konto ppor. Fericia powiększyło się w tym dniu o 1 zestrzelony Me-109. Konto zaś 303 dywizjonu przekroczyło setkę i osiągnęło: 106 zestrzałów pewnych, 12 prawdopodobnych i 5 uszkodzeń samolotów nieprzyjacielskich.

Z tej okazji dywizjon otrzymał szereg gratulacyjnych telegramów. Jeden podpisany był przez Naczelnego Wodza:

„Do Dowódcy 303

Przekroczyliście 100 zwycięstw nad nieprzyjacielem. Serdecznie za Waszą dzielność dziękuję. Dobrze służycie Ojczyźnie. Służcie jej nadal dla Jej wolności i chwały.

(—) W. Sikorski”



„5 października. Startujemy o godzinie. 11.00 i lecimy nad wschodnią część hrabstwa Kent. Tutaj spotykamy się najpierw z Me-109 w ilości około sześćdziesięciu, rozproszonych na wielkiej przestrzeni, a później nadlatuje jeszcze około dziesięć Me-110, robiąc kolo, utartym już zwyczajem. Ponieważ ta druga fala, osłaniana 109-kami, była wyżej od nas, trzeba było się do nich wdrapać, co było dość niebezpieczne.

W wirze walki zauważyłem jedną 110-kę, która jakby gwałtowną pika rzuciła się do ucieczki. Pognąłem więc za nią. Minąłem brzeg i widzę, jak artyleria pierze do szwaba, a jednocześnie wskazuje mi kierunek. Nad morzem niskie chmury i mgiełka. Szkop myśli, że go to zbawi, lecz ja zbliżam się i oddaję serię. Maszyna tak szybko dała susa do wody, że mnie to zadziwiło. Taki był koniec szkopa”.

11 października 1940 roku dywizjon 303 został przeniesiony na odpoczynek na lotnisko Leconfield w hrabstwie York w środkowej Anglii.

Z grona pierwszego składu pilotów zabrakło poległych: por. Arsen a Cebrzyńskiego, por. Ludwika Paszkiewicza, por. Wojciecha Januszewicza, sierż. Stefana Wojtowicza, sierż. Michała Brzozowskiego, sierż. Tadeusza Andruszkowa, sierż. Antoniego Siudaka i sierż. Józefa Frantiska. Kilku pilotów pozostawało wciąż na leczeniu w szpitalach. Na ich miejsce do szeregu pilotów przybyli nowi, trzeba ich było szybko przygotować do zadań w lotach bojowych.

15 grudnia 1940 roku na lotnisku 303 dywizjonu odbyła się podniosła uroczystość dekoracji czterech pilotów brytyjskimi krzyżami DFC — Distinguish Flying Cross: por. Urbanowicza, por. Henneberga, ppor. Fericia i ppor. Zumbacha.

2 stycznia 1941 roku 303 dywizjon powrócił na swoje poprzednie lotnisko w Northolt i włączył się do działań ofensywnych w lotach nad kraje okupowanej Europy. Z dywizjonu odeszli oficerowie brytyjscy, 303 stał się czysto polską jednostką lotniczą. Wkrótce dywizjon został wyposażony w samoloty typu Spitfire MK-II, uzbrojone w dwa działka i dwa karabiny maszynowe. Dywizjon wykonywał następujące zadania: patrolowania i przechwytywanie celów powietrznych, osłonę bombowców, patrolę zaczepną nad północną Francją i loty na małych wysokościach na atakowanie celów naziemnych we Francji.

Kartki pamiętnika dywizjonowego zapełniały się opisami walk i wrażeniami pilotów, ścisłymi raportami o odniesionych sukcesach.

wyprawy bombowej 17 Blenheimów.

Start po południu do Martlesham. Trzy dywizjony polskie i jeden angielski. Dywizjon polskie: 303, 306 i 308.

O godzinie 18.00 spotkanie z bombowcami. Kurs w stronę Bêthume. Cel: mała fabryka w Bêthume.

Pogoda nad Francją piękna z lekkim pokryciem — drobnymi chmurkami bliżej celu. Dojście do celu upłynęło nam dobrze — byliśmy pierwsi.

Po zrzuceniu bomb skręt w lewo i powrót. W czasie tego skretu dopadło nas początkowo trzech szkopów na samolotach Me-109, a później dołączyło jeszcze czterech. Chodzili za nami i niepokoiili nas do samego brzegu. Ponieważ byłem ostatnią dwójką, więc widziałem dokładnie wszystko co czynili. Dochodzili do nas na odległość 300 metrów, a czasem zapędzali się nad nas tak, że widziałem dokładnie krzyże na płatach. Cóż z tego, kiedy z bliska nie mogli do nas strzelać. Dywizjon 303 w tym czasie wyglądał jak rój os, kracących się na wszystkie strony. W pewnym momencie zostałem ostrzelany z wielkiej odległości przez Me-109 — widziałem, jak się rozrywały za mną pociski z jego działek. Później strzelali do por. Juszczaka. Powtarzali tę czynność kilkakrotnie, lecz bez skutku. Jeden z nich podszedł do naszych na jakieś 200 metrów. Ja byłem niżej z prawej dość daleko. Natychmiast jednak otworzyłem ogień do niego, ale niestety tylko z karabinów. Szkop albo się przestraszył, albo dostał, bo natychmiast odszedł, a później, nie dołączając do towarzyszu, znurkował w stronę Cape Gris Nez”.

15 linca dywizjon 303 znów został skierowany na odpoczynek, tym razem na lotnisko Speke koło Liverpoolu.

Zapadła również wtedy decyzja, że piloci, walczący od początku wojny w polskich eskadrach i dywizjonach, muszą odpocząć od bojowego latania przynajmniej pół roku. Nie pomógł protesty. Los taki spotkał por. Fericia. Musiał pogodzić się, odszedł z dywizjonu do jednej ze szkół lotniczych w Szkocji w charakterze instruktora pilotażu.

Ale już z początkiem 1942 roku por. Ferić był z powrotem w składzie pilotów 303 dywizjonu na lotnisku w Northolt. Od razu włączył się do lotów ofensywnych nad Francją i Belgię.

Na czas jego nieobecności kronikę przejął por. pil. Zygmunt Bieńkowski. Prowadził ją i po powrocie Fericia.

W pamiętniku były opisywane zdarzenia radosne dla wszystkich, ale też i smutki zajmowały dużo miejsca. Opisy zwycięstw przeplatały się z opisami niepowetowanych strat — o tych, co w bohaterskich powietrznych walkach odeszli na zawsze z grona dywizjonu. Co życie oddali za wolność swojej Ojczyzny pod obcym niebem.

Wkrótce pamiętnik Fericia uznano gremialnie za kronikę 303 dywizjonu Vox populi — vox dei! — zgodził się Ferić. Okrzyknięty został kronikarzem dywizjonu, funkcję tę przyjął z przyjemnością.

Dywizjon rozpoczął bohaterski szlak bojowy. Startował do walki po dwa i trzy razy dziennie. Formacje Luftwaffe atakowały z wielką furją, nadlatywały nad południową Anglię i Londyn liczne zespoły bombowców w osłonie eskadr i pulków myśliwskich, siejąc zniszczenie i terror. Garska obrońców angielskiego nieba topniała z dnia na dzień, nieraz z szykiem liczącym sto i więcej maszyn nieprzyjacielskich przypadało w udziale zewrzeć się w walce jednemu lub dwóm dywizjom myśliwskim Hurricane'ów lub Spitfire'ów. Zespół pilotów 303. dywizjonu był zgranym i doświadczonym zespołem, byli w nim sami weterani z walk nad Polską i Francją. Zdeterminowani i gotowi na wszystko. Posiadając doskonałe samoloty, nie takie jak w Polsce, postanowili wziąć krwawy odwet za Warszawę, za Polskę.

2 września, w popołudniowym locie (start odbył się o godzinie 16.35) wziął udział ppor. Ferić. Przeżył w nim swoją kolejną przygodę lotniczą. Tak się złożyło, że zagonił się za Messerschmittem aż na brzegi Francji, celnie go ostrzelał i zapewne by go wykończył, gdyby nie awaria silnika na jego Hurricane, spowodowana na skutek nagłego uszkodzenia przewodów olejowych. Szyba przednia została nagle zachlapaną, pilot nic nie widział. Musiał naturalnie porzucić uciekającego Niemca i pomyśleć o powrocie do Anglii:

„Duszę mam teraz na ramieniu, żeby mnie ktoś nie przytapał. Otwieramabinę, ocieram chustką szybę przeciwpancerną. W tym momencie z rur wydechowych zaczyna buchać kłęby gęstego dymu, co mnie przeraża i zmusza do odpięcia pasów na wszelki wypadek. Jeżeli się „grat” zapali, trzeba będzie skakać. A Kanał nie wygląda zbyt zachęcająco. Silnik zaczyna gwałtownie trząść. Wyłączam kontakty iskrowników i benzynę. Planuję.



Piloci 303 dywizjonu w 1940 r. Od lewej: ppor. Witold Lokuciewski, ppor. Mirosław Ferić, s/l Ronald Kellet, por. Bohdan Grzeszczak, ppor. Jan Zumbach, ppor. Jerzy Radomski, por. Zdzisław Henneberg.

Zdjęcia: Archiwum

uszkodzenia samolotów niemieckich. Straty własne — 1 ranny pilot.

6 września, zaraz w godzinach rannych, dywizjon w składzie dziewięciu maszyn związał się w walce z przeważającą ilością samolotów nieprzyjacielskich — bombowców i myśliwców. W walce udział wzięli: Kellet, Karubin i Wünche, Krasnodębski, Urbanowicz i Ferić, Forbes, Frantisek i Regowski. Walka była ciężka i bezpardonowa. Polacy zestrzelili 7 niemieckich maszyn na pewno i 1 prawdopodobnie. Straty własne — 5 zniszczonych Hurricane'ów i 1 poważnie uszkodzony, 1 pilot poparzony i 3 rannych.

Ppor. Ferić wyszedł z walki zwycięsko, zestrzelił jednego Me-109, wspomina o walce w kronice dywizjonowej:

„Udało mi się zrzucić Me-109 w ogólnej walce, jaka wywiązała się nad południowo-wschodnim terenem Anglii. Najadł się człowiek wiele strachu. Lecz wytworzyła się taka sytuacja, że któryś z krzyżami wyskoczył w prawym skręcie, pokazując się w całej swej rozciągłości. W ułamek sekundy celownik — poprawka, dość krótka seryjka i o dziwo, szkop momentalnie stanął w płomieniach, sunąc smutnie piką do ziemi. Pilot nie skakał.

Nalot był potężny, a nas mało, oprócz nas widziałem squadron Spitfire'ów, toteż w całym tym bojowym bałaganie trzeba było się dobrze strzec nieprzyjaciela, w ilości około 100 samolotów (...)

O godzinie 11.20 dowiadujemy się, że mjr Krasnodębski i s/l Kellet są w szpitalu. Krasnodębski poważnie poparzony i podobno śpi (...) Kellet, zrabawszy Dorniera, został zestrzelony przez Me-109 i tak, jak Krasnodębski, zmuszony do wysiadania ze spadochronem”.

7 września 303 dywizjon miał znów swój wielki dzień — piloci zestrzelili 12 niemieckich samolotów ze stratą 1 Hurricane'a: por. Pisarek ratował się ze spadochronem, jeden pilot — ppor. Daszewski — został ciężko ranny.

11 września dywizjon osiągnął największy dotychczasowy sukces. 14 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, w tym 7 bombowców i 7 myśliwców. Były pierwsze straty: zginęli w wal-

szą być w walce niezawodne, zwycięstwa pilotów są również ich zwycięstwami. Oni przyczyniają się do tego, że 303 dywizjon zdobywa sobie sławę w Anglii i poza Anglią, o dzielnych Polakach pisze prasa, mówi londyńska rozgłośnia w audycjach dla kraju i zagranicy.

Pod datą 12 września 1940 r. kronikarz Ferić zanotował:

„Dywizjon w pogotowiu, lotów nie było.

Dziś rano przez radio zapowiedziano znowu o „bohaterskiej polskiej eskadrze Nr 303 na Hurricane'ach”, która „shot down” 14 maszyn niemieckich i tym samym nie dopuściła do bombardowania obiektu. Straciła dwóch pilotów.

Śmierć ich będzie dziesięciokrotnie pomszczona!”.

Notatka o walkach w dniu 15 września, zamieszczona w kronice przez Fericia jest krótka. Krótkie są też relacje czterech pilotów, których udało się Fericiowi nakłonić do skreślenia kilku zdań o ich zwycięstwach. Chyba brak jest czasu, a może i sił do zmbilizowania się, aby w tym gorącym czasie opisywać swoje przeżycia. Walki toczą się przecież codziennie, bez przerwy, wróg atakuje dzień i w nocy.

„15 września 1940.

Od godziny 9.00 jesteśmy w pogotowiu.

O godzinie 12.00 jesteśmy w powietrzu. Wynik spotkania: dziesięciu zestrzelonych szwabów. Zestrzelili: Paszkiewicz Me-10, Wojciechowski Me-109, Łapkowski Me-109, Żak Do-215, Pisarek Me-109, Frantisek Me-110, Ferić Me-109, Zumbach Me-109, Henneberg Me-109 i Do-215.

W locie popołudniowym zestrzelili: Kellet Me-110 i Do-21. Urbanowicz dwa Do-215, Ferić Me-110, Wojciechowski Me-109. Ppor. Lokuciewski ranny, lecz wrócił z dywizjonem na lotnisko Andruszkow skakał, o Brzozowski nie ma wiadomości”.

18 września w godzinach przedpołudniowych na lotnisko Northolt przybył Naczelnny Wódz gen. Władysław Sikorski, aby udekorować pilotów odznaczeniami bojowymi — Srebrnymi Krzyżami Orderu Virtuti Militari i Krzyżami Walecznych. Wśród udekorowanych Virtuti Militari był ppor. pil. Mirosław Ferić.

Podniosłą uroczystość przerwał start dywizjonu na alarm. Znów

...zespoły pla-
zydła i usterzenia,
...ury. Nie mogą za-
...ich samoloty mu-

...brze służycie Ojczyźnie. Służcie
jej nadal dla Jej wolności i chwa-
ły.

(—) W. Sikorski



...told Lokuciewski, ppor. Mirosław Ferić, s/ł Ro-
mbach, ppor. Jerzy Radomski, por. Zdzisław
Zdjęcia: Archiwum

...ce niezawodne,
...w są również
...Oni przyczy-
...303 dywizjon
...we w Anglii i
...zielenych Pola-
...mówi londyń-
...audycjach dla

...rześnia 1940 r.
...otował:
...gotowiu, lotów

...„zapowie-
...„bohaterkiej
...Nr 303 na Hu-
...shot down” 14
...i tym samym
...bombardowania
...wóch pilotów,
...dziesięciokro-

...ch w dniu 15
...rótka Krótkie
...rech pilotów,
...Fericiovi na-
...kilku zdań o
...Chyba brak
...sił do zmo-
...tym gorącym
...je przeżyci-
...cież codzien-
...óg atakuje

Nastał miesiąc październik. Nad Anglią coraz częściej niebo pokryte było niskimi, deszczowymi chmurami, poranne mgły i zamglenia utrzymywały się do południa, nie zezwalały na start myśliwców. Niemcy ograniczyć musieli swoje ataki, ale gdy tylko trochę się przejaśniało, syreny ogłaszały alarm lotniczy w Londynie i innych miastach. Niemieckie bombowce pojawiały się też w małych grupkach lub nawet pojedynczo, wypadały z chmur i zrzucały bomby. W taki sposób zbombardowane zostało lotnisko Northolt — zginął wtedy sierż. pil. Antoni Siudak.

303 dywizjon, stale gotowy do poświęceń i bohaterskich zrywów, był jednak zmęczony i dziesiątkowany. Wkrótce miał odejść na lotnisko w środkowej Anglii, gdzie natężenie niemieckich nalotów było znikome. Tymczasem loty trwały dalej, dochodziło do walk. Ferić znów odniósł zwycięstwo, napisał o nim w kronice:

do szeregu pilotów przybyli nowi, trzeba ich było szybko przygotować do zadań w lotach bojowych. 15 grudnia 1940 roku na lotnisku 303 dywizjonu odbyła się podniosła uroczystość dekoracji czterech pilotów brytyjskimi krzyżami DFC — Distinguish Flying Cross: por. Urbanowicza, por. Henneberga, ppor. Fericia i ppor. Zumbacha.

2 stycznia 1941 roku 303 dywizjon powrócił na swoje poprzednie lotnisko w Northolt i włączył się do działań ofensywnych w lotach nad kraje okupowanej Europy. Z dywizjonu odeszli oficerowie brytyjscy, 303 stał się czysto polską jednostką lotniczą. Wkrótce dywizjon został wyposażony w samoloty typu Spitfire MK-II, uzbrojone w dwa działka i dwa karabiny maszynowe. Dywizjon wykonywał następujące zadania: patrolowania i przechwytywanie celów powietrznych, osłonę bombowców, patrole zaczepne nad północną Francją i loty na małych wysokościach na atakowanie celów naziemnych we Francji.

Kartki pamiętnika dywizjonowego zapelniały się opisami walk i wrażeniami pilotów, ścisłymi raportami o odniesionych sukcesach, poniesionych stratami. Nazwisko Fericia pojawia się dość często pod oficjalnymi raportami i w opisach pilotów. Ferić lata wciąż z wielką determinacją, jest doświadczonym pilotem i dowódcą klucza.

27 maja Ferić wziął udział w audycji rozgłośni londyńskiej — wygłosił przemówienie do rodaków w kraju o udziale lotników polskich w walkach na froncie zachodnim, w tym również o swoim 303 dywizjonie.

22 czerwca dywizjon wziął udział w osłonie bombowców udających się na bombardowanie celu we Francji w miejscowości Hezebrouck. Wyprawa została zaatakowana przez silne zgromadzenie niemieckich myśliwców. Piloci 303 dywizjonu znów wykazali się wielką sprawnością bojową, zestrzelili 8 niemieckich samolotów Me-109 bez własnych strat. Jedno zwycięstwo odniósł por. Ferić. Było to już jego 11 zwycięstwo w toczącej się wojnie.

Loty nad terenem nieprzyjacielskim należały do trudnych i wyczerpujących. Niemcy zawsze stawiali silny opór. Pod datą 30 czerwca Ferić zanotował:

„Dywizjon jako osłona górna

...dość daleko. Natychmiast jednak otworzyłem ogień do niego, ale niestety tylko z karabinów. Szkop albo się przestraszył, albo dostał, bo natychmiast odszedł, a później, nie dołączając do towarzyszy, znikował w stronę Cape Gris Nez”.

15 linca dywizjon 303 znów został skierowany na odnocznnek, tym razem na lotnisko Speke koło Liverpoolu.

Zapadła również wtedy decyzja, że piloci, walczący od początku wojny w polskich eskadrach i dywizjonach, muszą odpocząć od bojowego latania przynajmniej pół roku. Nie pomógł protesty. Los taki spotkał por. Fericia. Musiał pogodzić się, odszedł z dywizjonu do jednej ze szkół lotniczych w Szkocji w charakterze instruktora pilotażu.

Ale już z początkiem 1942 roku por. Ferić był z powrotem w składzie pilotów 303 dywizjonu na lotnisku w Northolt. Od razu włączył się do lotów ofensywnych nad Francją i Belgią.

Na czas jego nieobecności kronikę przejął por. pil. Zygmunt Bieńkowski. Prowadził ją i po powrocie Fericia.

„12 lutego 1942. W wyprawie wzięto udział 11 samolotów i wykonano patrolowanie nad Hawkinge. Samolotów ani łodzi lub okrętów npla nie spotkano”.

„13 lutego 1942. Dywizjon udaje się na rozpoznanie okrętów na Kanale. Wykonano patrolowanie na odcinku Calais, Gravelines, Dunkierka, Ostenda. Zaobserwowano trzy okręty, płynące od Zeebrugge. Były to okręty angielskie”.

„W dniu 14 lutego 1942 odbywają się loty treningowe. W czasie jednego z nich zginął na skutek wypadku na lotnisku Northolt por. pil. Mirosław Ferić. Prawdopodobną przyczyną wypadku było oderwanie się skrzydła, a następnie sterów na wysokości 6000 stóp tuż nad lotniskiem”.

Wielki był żal w dywizjonie i na lotnisku po niespodziewanej katastrofie bohaterskiego pilota, por. Fericia. 19 lutego, po nabożeństwie w kaplicy lotniskowej w Northolt, ruszył kondukt pogrzebowy na cmentarz w Northwood, na którym spoczywało już wielu kolegów Fericia. Nowy grób pokryły wieniec i wiązanki kwiatów w kolorze biało-czerwonym.

WACŁAW KRÓL