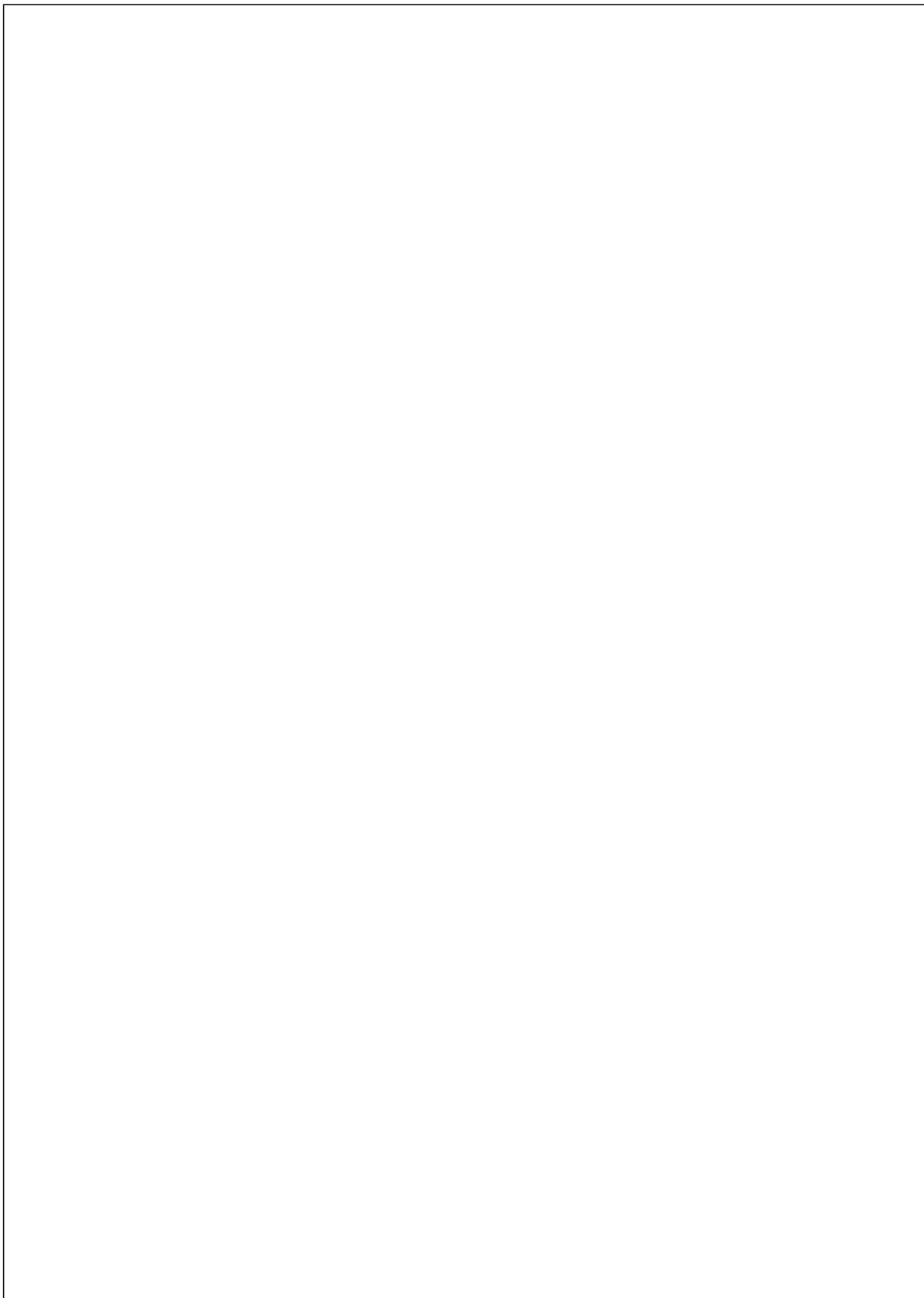


Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/197007,Wojtek-Matusiak-Podpulkownik-pilot-Tadeusz-Nowierski-19071983.html>

26.02.2026, 17:39



[Następny](#)

[Powrót](#)

Wojtek Matusiak: Podpułkownik pilot Tadeusz Nowierski (1907-1983)

1 września 1939 r. poleciał nad Niemcy, w połowie września dotarł z Wołynia do oblężonej Warszawy i z powrotem, w Bitwie o Anglię zestrzelił niemiecki samolot w swoim pierwszym locie, a podczas inwazji w Normandii dowodził najlepszym skrzydłem myśliwskim aliantów.

22.06.2026

[Lotnictwo Polskie Siły Zbrojne poza krajem Polskie wojsko Wojna obronna 1939](#)

Tadeusz Nowierski urodził się 22 czerwca 1907 r. w Piotrkowie, jako młodszy z dwóch synów Ludomira i Stanisławy z domu Altdorfer (miał też dwie siostry). Ojciec Tadeusza był lekarzem, oficerem Legionów, a potem Wojska Polskiego. Po jego śmierci w 1925 r. rodzina przeniosła się do Warszawy.

Tadeusz ukończył siedem klas szkoły średniej – sześć w Gimnazjum im. Bolesława Chrobrego w Piotrkowie, siódmą w warszawskim Gimnazjum św. Kazimierza (znanym jako Gimnazjum Kazimierza Kulwiecia). Egzamin dojrzałości zdał jednak dopiero kilka lat później w Szkole Podchorążych.

W wojsku

3 stycznia 1929 r. został powołany do obowiązkowej służby wojskowej i dostał przydział do 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. Początkowo pełnił służbę wartowniczą, następnie był pomocnikiem mechanika w 112. Eskadrze Myśliwskiej.

W końcu lutego został skierowany na kurs pilotażu w Centralnej Szkole Podoficerów Pilotów Lotnictwa w Bydgoszczy. Ukończył go 14 listopada tegoż roku, po czym wrócił do 1. Pułku, już jako pilot w 13. Eskadrze Liniowej. Zgodnie z ówczesną koncepcją jednostki liniowe (tzn. lekkie bombowo-rozpoznawcze) stanowiły główną siłę bojową polskiego lotnictwa. Ich zadaniem było bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych podczas walk przez rozpoznawanie z powietrza ruchów nieprzyjaciela, a także prowadzenie ataków z użyciem bomb i broni strzeleckiej w rejonie frontu oraz na jego bezpośrednim zapleczu.

Po ukończeniu obowiązkowego okresu służby zdecydował się pozostać w wojsku – początkowo w służbie nadterminowej, a następnie zawodowej. Od 1 marca 1931 r. był instruktorem pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie (powszechnie znanym jako Szkoła Orląt). Nie zamierzał jednak pozostać podoficerem. Od 1 października 1932 r. był słuchaczem Szkoły Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy. Ukończył ją w październiku 1935 r. i został promowany na stopień podporucznika.

Jako oficer dostał przydział do 2. Pułku Lotniczego w Krakowie. Zajmował się tam szkoleniem w pilotażu młodych adeptów lotnictwa odbywających obowiązkową służbę wojskową. Od kwietnia do lipca 1936 r. przeszedł w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu kurs wyższego pilotażu w specjalizacji pilota myśliwskiego, jednak po powrocie do 2. Pułku nadal był instruktorem pilotażu.

W marcu 1939 r. przeniesiono go do 24. Eskadry Liniowej 2. Pułku Lotniczego, wyposażonej w samoloty PZL-23 Karaś, gdzie mianowano go szefem pilotów. Przed wybuchem wojny został odznaczony Brązowym Medalem za Długoletnią Służbę. W Krakowie ożenił się z Wandą Piorunkiewicz (siostrą cioteczną por. Edmunda Piorunkiewicza – pilota służącego razem z nim w 2. Pułku).

17 marca 1938 r. urodziła im się córka. W chwili wybuchu wojny Wanda Nowierska była w ciąży – na początku 1940 r. urodziła syna Andrzeja.

Wrzesień

W ramach mobilizacji w końcu sierpnia 1939 r. jednostkę Nowierskiego przemianowano na 24. Eskadrę Rozpoznawczą i przydzielono do lotnictwa Armii „Kraków”. Po mobilizacji, w ostatnich dniach sierpnia 1939 r., eskadra przeniosła się na lotnisko polowe w Klimontowie k. Proszowic, 22 km na północny wschód od Krakowa.

Porucznik Nowierski wykonał swój pierwszy lot bojowy (w załodze z obserwatorem ppor. Tadeuszem Prędeckim i strzelcem pokładowym kpr. Janem Woźnym) w dniu niemieckiej napaści. Tak to pokrótce opisał niespełna trzydzieści lat później, odpowiadając na pytanie dziennikarza dotyczące rzekomego zaskoczenia i zniszczenia lotnictwa polskiego na ziemi przez Niemców na samym początku wojny:

„Nikt mnie, i nie tylko mnie, 1 września nie zaskoczył, a w kilka minut po wybuchu wojny poleciałem na Karasiu z obserwatorem ppor. Prędeckim... na Niemcy. [...] Granicę minęliśmy koło Bytomia. Wracając z rozpoznania, widziałem na lotnisku w Rakowicach pod Krakowem popalone samoloty, które Niemcy zdążyli już zdewastować na ziemi, ale były to najrozmaitsze graty, maszyny ćwiczebne itp. Ośmieliłbym się twierdzić, że ani jeden samolot pierwszej linii nie został wtedy zniszczony na ziemi. Tuż przed wybuchem wojny wszyscy piloci bojowi, wraz z maszynami, odskoczyli na lotniska polowe”.

Podczas tego lotu ich samolot został uszkodzony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą. Nowierski poleciał 2 września na czele wyprawy, która zbombardowała niemiecką kolumnę pancerno-zmotoryzowaną w okolicach Częstochowy (tym razem obserwatorem w załodze był oficer taktyczny 24. Eskadry, por. obs. Aleksander Bujalski, a strzelcem kpr. Jan Pawlak). Dzień później 24. Eskadra przebazowała się do Ułęża, ok. 20 km na północny wschód od Dębina.

Wkrótce, w związku z postępami wojsk niemieckich, nastąpiła reorganizacja wojsk polskich na tym odcinku frontu. W jej ramach 4 września 24. Eskadrę podporządkowano Naczelnemu Wodzowi i dowódcy Armii „Lublin”. 6 września jednostka przebazowała się na lotnisko polowe we Wronowie, ok. 35 km na południowy zachód od Lublina. 8 września załoga w składzie: pilot por. Nowierski, obserwator ppor. Adam Gisman i strzelec kpr. Zygmunt Gaik wykonała stamtąd rozpoznanie w rejonie Łódź–Łowicz–Kutno.

Dzień później nastąpiły kolejne przenosiny 24. Eskadry, tym razem na lotnisko Łuszczów, 18 km na północny wschód od Lublina. Kolejny lot bojowy por. Nowierski odbył 11 września, kiedy poleciał z dowódcą 24. Eskadry kpt. obs. Julianem Wojdą i kpr. strz. Antonim Młodzikiem na rozpoznanie rejonu Wisły między Dęblinem a Tarnobrzegiem w celu wykrycia ewentualnych prób sforsowania rzeki przez Niemców.

Nazajutrz 24. Eskadra przebazowała się do miejscowości Strzyżów, 15 km na północ od Hrubieszowa, a 14 września – do Kniahinina, 15 km na zachód od Młynowa na Wołyniu.

Stamtąd por. Nowierski wykonał swój najbardziej brawurowy lot nad Polską, który tak opisał parę lat później:

„Eskadra otrzymała rozkaz wysłania samolotu do oblężonej Warszawy. Trzeba było doręczyć rozkaz Naczelnego Wodza dla gen. Rómmla, dowódcy obrony stołecznego miasta Warszawy i mapy dla armii gen. Kutrzeby. [...] O godzinie 10 wystartowałem na Karasiu. Droga moja długości około 360 km biegła na przełaj. Strzałka busoli wskazywała 310 stopni. Czas lotu obliczyłem na 90 minut. Rozkaz i mapy trzeba było dostarczyć na miejsce za wszelką cenę, to było moje zadanie. Po drodze mogłem spotkać myśliwców niemieckich, wreszcie trzeba było prześlizgnąć się przez wrogi pierścień okalający Warszawę i wylądować, nim zdążą zdjąć mnie z powietrza, co mi się wcale nie uśmiechało. [...] Karaś mój mknął chyżo i widziałem już z dala wylaniającą się zza niskiego horyzontu Warszawę. Ostrzelano mnie z ciężkich karabinów maszynowych. Trafiono w silnik i karabin maszynowy obserwatora, w czasie gdy ostrzeliwał Niemców na ziemi. Miał szczęście chłopak, że nie dostał w rękę. Wściekły był, że zepsuto mu karabin – tymczasem byliśmy tuż przy lotnisku Mokotowskim. [...] Udało mi się dobrze obliczyć i wylądować bez okrążenia, wprost z lotu koszącego. Zaraz po moim wylądowaniu artyleria niemiecka otworzyła ogień na lotnisko. Pociski zaczęły padać gęsto, a dwa wybuchły zaledwie 80 m od samolotu, na szczęście bez szwanku dla niego i dla nas”.

„Po przekazaniu poczty w sztabie Armii »Warszawa« wrócił por. Miarczyński. [...] Przy pomocy żołnierzy placówki, w trakcie ciągłej wymiany ognia, ustawiono samolot pod wiatr w pobliżu hangaru, za którym był ukryty Karaś. Niemcy usiłowali nie dopuścić do startu ostrzeliwując lotnisko. Wśród kurzawy ziemi podrywanej przez padające pociski wystartowaliśmy w drogę powrotną. [...] O godzinie 13.15 wylądowaliśmy w Kniahininie”.

Oprócz Nowierskiego załogę Karasia w tym locie tworzyli por. obs. Roman Miarczyński i ppor. obs. Henryk Ziółkowski. Rankiem 16 września jednostka przeniosła się na pobliskie lotnisko Użyniec, 10 km na wschód od Młynowa. Stamtąd w kolejnych dniach Nowierski wykonał jeszcze dwa loty: 16 września na rozpoznanie w rejonie Włodzimierz Wołyński-Chełm-Hrubieszów-Zamość (w załodze z ppor. obs. Antonim Pułczyńskim i kpr. strz. Janem Pawlakiem) oraz 17 września do Łucka, gdzie (wobec zerwania łączności) zrzucony został meldunek dla dowódcy obrony miasta gen. Piotra Skuratowicza o wkroczeniu wojsk sowieckich w granice Rzeczypospolitej (obserwatorem w tym locie był por. Roman Miarczyński).

Tego samego dnia – wobec wkroczenia wojsk sowieckich – eskadra otrzymała rozkaz ewakuacji do Rumunii. Tadeusz Nowierski poleciał swoim Karasiem na lotnisko Czerniowce. Tam Polacy zostali rozbrojeni i zgodnie z prawem międzynarodowym powinni być internowani jako uczestnicy konfliktu zbrojnego, w którym Rumunia zachowała neutralność. W pierwszych dniach panował jednak pod tym względem chaos. Dotarłszy do Bukaresztu, 23 września 1939 r. Tadeusz Nowierski otrzymał w polskim konsulacie paszport stwierdzający, że jest cywilem i na jego podstawie opuścił ten kraj. Drogą lądową, przez Jugosławię, dotarł do Aten w Grecji, a dalej na pokładzie greckiego statku „Jonia” odpłynął do Francji. 16 października wylądował w Marsylii, a dwa dni później stanął się w polskim wojskowym punkcie zbórnym w Paryżu.

► [Czytaj całość na portalu przystanekhistoria.pl](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Polskie Siły Zbrojne poza krajem, Polskie wojsko, Wrzesień 1939

Artykuł