

# Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/polskie-wojsko/105331,Podpułkownik-pilot-Tadeusz-Nowierski-19071983.html>



Podchorąży Tadeusz Nowierski. Fot. ze zbiorów autora

## ARTYKUŁ

# Podpułkownik pilot Tadeusz Nowierski (1907-1983)

## OKRES HISTORYCZNY

(1922-1939) II Rzeczpospolita (1939-1945) II wojna światowa

Autor: WOJTEK MATUSIAK 30.01.2024

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.

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 przeniósła 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.



---

**Kpr. pil. Tadeusz Nowierski (z prawej) i por. obs. Olgierd Cumft z 13. Eskadry Liniowej 1 Pułku Lotniczego w 1930 r., przy samolocie liniowym Breguet XIX w eksperymentalnym kamuflażu.**

Fot. ze zbiorów autora



**Podporucznik Tadeusz Nowierski  
w okresie służby w 2 Pułku  
Lotniczym w Krakowie w drugiej  
połowie lat trzydziestych. Fot. ze  
zbiorów autora**

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 Orłąt). 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.

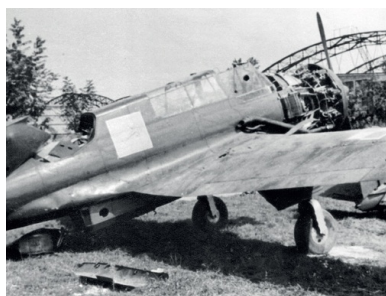
## Wrzesień

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”<sup>1</sup>.

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 Dębłina.



**Zdewastowany samolot bombowo-rozpoznawczy PZL-23 Karaś nr wojsk. 44.61/nr porządkowy 5 z 24 Eskadry Liniowej na lotnisku Rakowice w Krakowie jesienią 1939 r.; tym samolotem por. Nowierski wykonał 1 września lot rozpoznawczy nad terytorium III Rzeszy; postrzelaną maszynę odesłano do naprawy do bazy 2 Pułku Lotniczego, gdzie wpadła w ręce Niemców. Fot. ze zbiorów autora**



**Por. Nowierski przy samolocie Supermarine Spitfire z 609 Dywizjonu Myśliwskiego RAF; w tej jednostce Polak odznaczył się podczas bitwy o Anglię latem i jesienią 1940 r. Fot. ze zbiorów autora**

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”<sup>2</sup>.

„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”<sup>3</sup>.

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 „Jonias” odpłynął do Francji. 16 października wylądował w Marsylii, a dwa dni później stanął się w polskim wojskowym punkcie zbiorczym w Paryżu.

## **Bitwa o Anglię**

Po kilku miesiącach bezczynności we Francji, 15 marca 1940 r. por. Tadeusz Nowierski przybył do Wielkiej Brytanii, gdzie został przydzielony do II Dywizjonu Obozu Lotnictwa Polskiego w Eastchurch. Dywizjony te nie były na razie oddziałami latającymi, a jedynie zgrupowaniami lotników, mających z czasem utworzyć jednostki lotnictwa bombowego. W tym okresie tylko tej kategorii polskie oddziały miały tworzyć na ziemi brytyjskiej (jednostki myśliwskie miały powstać we Francji).

Latem 1940 r. rozgorzała powietrzna Bitwa o Anglię, której stawką była niepodległość Wielkiej Brytanii. Po klęsce Francji w czerwcu 1940 r., ówczesna armia brytyjska nie miałaby szans w lądowym starciu z Wehrmachtem, więc inwazję Niemców na Wyspy Brytyjskie mogło udaremnić tylko rozbitcie ich floty desantowej przez brytyjską marynarkę wojenną i lotnictwo. Przywódcy III Rzeszy uważali, że Luftwaffe może sobie poradzić z flotą brytyjską pod warunkiem zdobycia panowania w powietrzu. Dlatego warunkiem powodzenia inwazji było unieszkodliwienie brytyjskiej obrony lotniczej nad kanałem La Manche i południową Anglią (przynajmniej po Londyn). Jej bojowa sprawność zależała od tego, czy jednostki lotnictwa myśliwskiego zachowają dostateczną liczbę sprawnych samolotów i – co ważniejsze – odpowiednią liczbę wyszkolonych pilotów.



**Spitfire nr X4590 eksponowany współcześnie w Muzeum RAF w Hendon pod Londynem w barwach Dywizjonu 609 z okresu Bitwy o Anglię; podczas służby w tej jednostce Tadeusz Nowierski wykonał kilka lotów tym konkretnym samolotem. Fot. ze zbiorów autora**



**Samolot myśliwski North American Mustang III nr HB886 przydzielony do osobistego użytku Nowierskiego jako dowódcy 133 Polowego Portu Lotniczego PSP i oznaczony jego inicjałami. Fot. ze zbiorów autora**

W ten sposób niemal z dnia na dzień Polacy z lekceważonych cudzoziemców z odległego i łatwo pobitego kraju przemienili się w cennych sojuszników Wielkiej Brytanii. Brytyjczycy w końcu uznali suwerenność Polskich Sił Powietrznych, nie będących częścią *Royal Air Force* tylko wojskiem Rzeczypospolitej<sup>4</sup>. Ponieważ formowanie polskich dywizjonów myśliwskich musiało potrwać, latem 1940 r. zaczęto pospiesznie kierować polskich pilotów znających angielski do tymczasowej służby w dywizjonach brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego.

15 lipca 1940 r. Nowierski został skierowany na tygodniowy kurs na brytyjskich samolotach w ośrodku szkolnym w Old Sarum. 22 lipca rozpoczął kurs myśliwski w 5. Oddziale Wyszkolenia Bojowego (*5 Operational Training Unit – 5 OTU*) w Aston Down. 27 lipca wykonał tam swój pierwszy w tej wojnie lot na myśliwcu – przez ponad godzinę pilotował samolot Supermarine Spitfire. W kolejnych dniach wylatał na maszynach tego typu ponad trzysta godzin, ćwicząc się w ich użyciu bojowym. Przeszkolenie myśliwskie zakończył 2 sierpnia z opinią „ponadprzeciętnego ucznia”. Warto zauważyć, że 33-letni Nowierski był „starcem” wśród brytyjskich pilotów, których przeciętny wiek w dywizjonach myśliwskich wynosił wtedy około dwudziestu lat.



Od 5 sierpnia służył w 609. Dywizjonie Myśliwskim RAF. Brytyjscy koledzy, nieumiejący prawidłowo wymawiać jego nazwiska, przezwali go „Novi”. 13 sierpnia stoczył swoją pierwszą w życiu walkę powietrzną, w wyniku której zaliczono mu zestrzelenie Messerschmitta 109 i uszkodzenie drugiego. Zestrzelonym przeciwnikiem Nowierskiego był najprawdopodobniej Fw. Pfannschmidt z 5. *Staffel Jagdgeschwader* 53 (5 Eskadry 53 Pułku Myśliwskiego, 5./JG53), który został wzięty do niewoli.

7 września zaliczono Nowierskiemu prawdopodobne zestrzelenie bombowego Dorniera, a 27 września – uszkodzenie ciężkiego myśliwca Messerschmitt 110. Trzy dni później ponownie zapisano na jego konto zestrzelenie Messerschmitta 109 i uszkodzenie drugiego. Tym razem jego ofiarą padł samolot z 5./JG2, którego pilot, Gefr. Dollinger, poniósł śmierć. W tej akcji również Spitfire Nowierskiego został uszkodzony niemieckim ostrzałem, ale Polak wyszedł bez szwanku. 15 października zaliczono mu kolejne zestrzelenie Messerschmitta 109. Niemieckim pilotem był najprawdopodobniej Gefr. Alois Pollach z 4./JG2, który został wzięty do niewoli.

Już w połowie września Niemcy zrezygnowali z planu inwazji tego roku. Walki powietrzne toczyły się jednak nad Anglią nadal. 2 grudnia Nowierski wspólnie z F/O (por. RAF) Noelem Agazarianem (z osiadłej w Anglii rodziny ormiańskiej) zaatakował bombowego Dorniera, co zaliczono im jako uszkodzenie niemieckiego samolotu. Najprawdopodobniej był to Dornier 17 z *Kampfgruppe* 606 (606. Dywizjonu Bombowego, KGr 606), który zdołał dolecieć na drugą stronę kanału La Manche i rozbił się w Breście, grzebiąc załogę Lt. Helmuta Andersa.

W Wigilię Bożego Narodzenia 1940 r. w rozkazie dziennym 609. Dywizjonu obwieszczono nadanie Nowierskiemu *Distinguished Flying Cross* (DFC, Zaszczytny Krzyż Lotniczy). Jest to najwyższe lotnicze odznaczenie brytyjskie, a Nowierski był jednym z pierwszych wyróżnionych nim Polaków.

13 lutego 1941 r. Nowierski zaatakował Junkersa 88. Zaliczono mu uszkodzenie niemieckiego bombowca, jednak jego Spitfire został trafiony ogniem strzelców pokładowych. Przypuszcza się, że ofiarą Polaka padł samolot z KGr 806, który w efekcie tej walki rozbił się w Caen z trzema rannymi członkami załogi na pokładzie.

## **W polskich dywizjonach**

22 marca 1941 r. Nowierski został przeniesiony do 316. Dywizjonu Myśliwskiego, wyposażonego w myśliwce Hawker Hurricane. Początkowo był tam oficerem naprowadzania w naziemnym stanowisku dowodzenia (funkcja ta wymagała dobrej znajomości angielskiego). Jak sam wspominał ćwierć wieku później:

„zostałem osadzony na trzy miesiące w pokoju operacyjnym”<sup>5</sup>.

1 kwietnia miał dzięki temu swój udział w pierwszym zwycięstwie nowo sformowanej polskiej jednostki, skutecznie naprowadzając dwóch pilotów (por. Aleksandra Gabszewicza i por. Bohdana Andersa) na niemieckiego Heinkla 111. Wkrótce Nowierski przeszedł do służby jako pilot w tym dywizjonie, a 10 sierpnia 1941 r. został w nim mianowany dowódcą eskadry B. Do jesieni 1941 r. Dywizjon 316. bazował z dala od głównego rejonu walk z Luftwaffe – w Pembrey w Walii, a potem w Colerne niedaleko Bristolu. Jego zadania bojowe polegały głównie na patrolowaniu nad konwojami u brytyjskich wybrzeży. Z początkiem sierpnia jednostka przeniosła się do bazy Church Stanton w Kornwalii, wchodząc w skład II Skrzydła Myśliwskiego PSP.

Oprócz patroli u wybrzeży Wysp Brytyjskich, dywizjon zaczął teraz wykonywać sporadyczne loty ofensywne nad okupowaną Francję. W październiku 1941 r. jednostka przesiadła się na Spitfire'y (najnowszej wersji Mk VB), a w grudniu 1941 r. przebazowała się do Northolt, gdzie weszła w skład I Skrzydła Myśliwskiego.

Dopiero wtedy 316. Dywizjon zaczął regularnie latać nad teren nieprzyjaciela. Było normą w PSP podczas wojny, że prowadzono rotację dywizjonów między dwoma, a później trzema skrzydłami myśliwskimi, aby wszystkie miały na przemian okresy intensywnych walk nad okupowaną Europą i czas na odpoczynek.

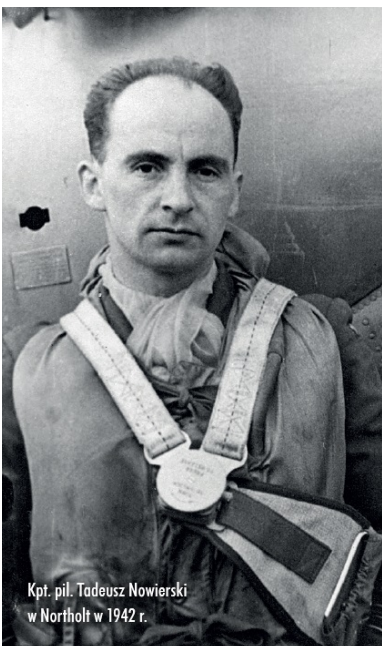
11 stycznia 1942 r. Nowierski miał wypadek przy lądowaniu w Northolt – zapomniał wypuścić podwozie w swoim Spitfire'rze! Pomimo tej niefortunnej wpadki (którą w raporcie wypadkowym złożono na karb przemęczenia), 17 stycznia został dowódcą 308. Dywizjonu Myśliwskiego, stacjonującego w Woodvale niedaleko Liverpoolu. 9 lutego miał kolejny wypadek – tym razem samochodowy. Jechał wraz z kpt. pil. Stanisławem Pietruskim (weteranem wojny 1920 r., pełniącym w Dywizjonie 308. funkcję sztabową) i ppor. pil. Olgierdem Ilińskim, jednym z młodych pilotów jednostki. Na początku kwietnia 1942 r. 308. Dywizjon został przeniesiony do Exeteru, gdzie wszedł w skład II Skrzydła Myśliwskiego.

### **Wyższe dowództwa i sztaby**

9 maja 1942 r. Nowierski objął stanowisko zastępcy dowódcy I Skrzydła Myśliwskiego w Northolt – jego bezpośrednim przełożonym był Stefan Janus, który przed wojną razem z nim służył w 2. Pułku Lotniczym w Krakowie. 19 sierpnia 1942 r. Nowierski wziął udział w operacji „Jubilee”, czyli alianckim desancie morskim w porcie Dieppe we Francji. Wykonał tego dnia cztery loty bojowe, w jednym z lotów zaliczono mu uszkodzenie dwóch bombowców. Dowodzone przez duet Janus-Nowierski I Skrzydło Myśliwskie okazało się bezkonkurencyjne w działaniach lotniczych tego dnia: w skali całości lotnictwa myśliwskiego aliantów pięć polskich dywizjonów stanowiło ok. 10 proc., Polacy ponieśli ok. 3,5 proc. wszystkich strat, a brytyjskie dowództwo zaliczyło im 17 proc. wszystkich zestrzeleń!<sup>6</sup>.



**9 maja 1942 r. I Skrzydło Myśliwskie PSP odwiedził w Northolt gen. dyw. Władysław Anders, który przyjechał do Londynu z ZSRS; towarzyszyli mu wyżsi dowódcy PSP; od lewej: kpt. Stefan Janus (dowódca I Skrzydła), kpt. Wojciech Kołaczkowski (który tego dnia odszedł ze stanowiska dowódcy Dywizjonu 303), kpt. Tadeusz Nowierski (zastępca dowódcy I Skrzydła), gen. Anders, płk Stefan Pawlikowski (dowódca polskiego lotnictwa myśliwskiego w Wielkiej Brytanii), gen. bryg. Stanisław Ujejski (inspektor PSP),**



Kpt. pil. Tadeusz Nowierski  
w Northolt w 1942 r.

---

**Kpt. pil. Tadeusz Nowierski w  
Northolt w 1942 r. Fot. ze  
zbiorów autora**

Tura bojowa Nowierskiego w I Skrzydle upłynęła z końcem listopada 1942 r. Od grudnia był polskim oficerem łącznikowym w dowództwie 11. Grupy RAF. Ponieważ ten sztab mieścił się w podlondyńskim Uxbridge, Nowierski nadal gościnnie wykonywał loty bojowe z pobliskiego Northolt. Od 27 stycznia 1943 r. był dowódcą Polskiej Szkoły Myśliwskiej działającej przy 58. OTU RAF w szkockim Grangemouth.

20 czerwca 1943 r. powrócił do latania bojowego – został dowódcą II Skrzydła Myśliwskiego. 20 października 1943 r. objął dowództwo 133. Polowego Portu Lotniczego, w który przekształcono II Skrzydło wraz z obsługującymi je mobilnymi służbami naziemnymi. Nowierski dowodził nim podczas przygotowań do inwazji w Normandii i samego lądowania oraz w kolejnych miesiącach wojny, kilkakrotnie zmieniając miejsca stacjonowania. Pod jego dowództwem 133. PPL (potocznie określany jako „133 Skrzydło”) był najsukuteczniejszym związkiem tego szerebła w całym lotnictwie alianckim w czerwcu 1944 r.<sup>7</sup>.

W lutym 1945 r. przekazał dowodzenie 133. PPL ppłk. pil. Tadeuszowi Rolskiemu, a 19 marca rozpoczął studia w Akademii Dowodzenia i Sztabu Generalnego w Fort Leavenworth w USA. Tam zastał go koniec wojny. W czerwcu powrócił do Wielkiej Brytanii, do Dowództwa Sił Powietrznych. Pełnił różne funkcje sztabowe. Za zasługi wojenne został odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem *Virtuti Militari* (nr 9048), czterokrotnie Krzyżem Walecznych i brytyjskim DFC.



---

**Grupa                   weteranów  
sfotografowanych 26 lipca 1973 r.  
na Cmentarzu Wojskowym na  
Powązkach w Warszawie przy  
okazji pogrzebu Władysława  
Szcześniewskiego, podczas wojny  
dowódcy Dywizjonu 315; od  
lewej: Kazimierz Wünsche, Witold**

**Łokuciewski, Jan Pentz, Gustaw**  
**Sidorowicz, Tadeusz Rolski, Jan**  
**Kołcoń, Tadeusz Nowierski. Fot.**  
ze zbiorów autora

## **Powrót**

8 czerwca 1947 r. wrócił do Polski drogą morską (tym samym statkiem przyплыnęło z nim m.in. dwóch sławnych asów: Stanisław Skalski i Witold Łokuciewski). Udał się do Krakowa, do żony i dzieci. Niestety, okazało się, że małżeństwo nie przetrwało wojennej próby. Nowierski przeniósł się do Warszawy. Początkowo mieszkał u przyjaciela i towarzysza broni z lat wojny, Stanisława Skalskiego.

Próbował znaleźć zatrudnienie w lotnictwie wojskowym albo cywilnym, ale bez powodzenia. Zaczął więc pracować w Warszawie jako... taksówkarz. 4 czerwca 1948 r. został aresztowany w „kotle” urządzonym przez bezpiekę w mieszkaniu por. Władysława Śliwińskiego. Śliwiński – były pilot Dywizjonów 302. i 303. – prowadził po wojnie na terenie Polski działalność wywiadowczą na rzecz uchodźczych władz polskich w Londynie. Nowierski miał z nim kontakty towarzyskie, ale o siatce wywiadu nie wiedział. W areszcie śledczym spędził dwa lata, przechodząc brutalne śledztwo. Zwolniono go 31 maja 1950 r.

Z czasem założył warsztat mechaniczny. Początkowo zajmował się produkcją klaksonów do ciężarówek, potem abażurów do lamp. W lipcu 1972 r. ożenił się powtórnie z Aliną Kaczyńską z domu Szulc. Zmarł nagle 2 kwietnia 1983 r. Został pochowany w grobie rodzinnym na Starych Powązkach w Warszawie.

Tekst pochodzi z numeru 9/2022 „Biuletynu IPN”

---

<sup>1</sup> Rozmowa J.Kołątaja z T.Nowierskim, *Nad Wisłą i nad Tamizą*, „Tygodnik Powszechny” 1967, nr 22.

<sup>2</sup> T.Kopański, *24 Eskadra Rozpoznawcza 1939*, Sandomierz 2021.

<sup>3</sup> J.Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1991.

<sup>4</sup> W.Matusiak *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii*, „Biuletyn IPN” 2009, nr 8-9 (101- 103), s.101-115.

<sup>5</sup> Rozmowa J.Kołątaja z T.Nowierskim...

<sup>6</sup> Zob.W.Matusiak *Polscy lotnicy w operacji „Jubilee”*, „Biuletyn IPN” 2018, nr 5 (150), s.68-83.

<sup>7</sup> W.Matusiak, *Polskie formacje lotnicze w lądowaniu aliantów w Normandii*, „Biuletyn IPN” 2019, nr 6 (163), s.89-101.

COFNIJ SIĘ