

FUNDACJA
"Archiwum i Muzeum Pomorskie
Armii Krajowej oraz Wojskowej Służby Polek"
87-100 Toruń, ul. W. Garbary 2
tel.: 65-22-186, e-mail: archAK@um.torun.pl
REGON 870502736

MEMORIAL
General Marii Wittek



Fot. (dokum.)

PLSK

Wielka Bryt.

++ 1998

LĘSKA-Doab Anna

VI - Fotopr. int 4

470/usk

SPIS ZAWARTOŚCI TECZKI — 470/WSK

Leska Anna

zam. Daab.

I. Materiały dokumentacyjne

I/1 – relacja właściwa ✓ K. 25, 5.25

I/2 – dokumenty (sensu stricto) dot. osoby relatora ✓ 5.71

I/3 – inne materiały dokumentacyjne dot. osoby relatora —

II. Materiały uzupełniające relację ✓ K. 15, 5.13.

III. Inne materiały (zebrane przez „relatora”): —

III/1 – dot. rodziny relatora —

III/2 – dot. ogólnie okresu sprzed 1939 r. —

III/3 – dot. ogólnie okresu okupacji (1939–1945) —

III/4 – dot. ogólnie okresu po 1945 r. —

III/5 – inne... ✓ K. 3, 5, 6

IV. Korespondencja ✓ K. 3, 5.4.

V. Wypisy ze źródeł [tzw.: „nazwiskowe karty informacyjne”] ✓ 5

VI. Fotografie ✓ 206. I/2, II-1, II-11.

I/1. Relacja własna:

- Relacja - życiorys Anny Daab, opracowana przez pmer Annę Dyrkacz, W-ve, 24.06.1988. Msp. kserokopia, k. 1, s. 1.
- Wspomnienia Anny Leskiej - Daab przesłane w lipcu 1996r. przez Jadwigę Piłsudską - Jaroszewską za pośrednictwem Marii Karłowicz. Msp. kserokopia. K. 24, s. 2-25



Anna Z. Daab - Leska

02-925, Warszawa.

21/1

Wpłynęło dnia 6.07.
Ldz 2610 NSK 001

PSK

Ż y c i o r y s .

c. Juljusza

Urodziłam się w Warszawie, 4-go listopada 1910 r. Ukończyłam Gimnazjum im. C. Zyberk-Plater. 21 stycznia 1998 r. zmarła - Powróżki'ski

Przez kilka lat pracowałam jako księgowy w firmie wyrobów drzewnych. Przed wojną uzyskałam licencję pilota balonowego i szybowcowego, a na krótko przed wybuchem wojny ukończyłam kurs pilotażu motorowego w Aeroklubie Pomorskim w Toruniu. W pierwszych dniach września 1939 r. zostałam powołana do pomocniczej służby w lotnictwie i przydzielona do eskadry łącznikowej Naczelnego Dowództwa Lotnictwa jako pilot.

17-go września przeprowadziłam mój samolot, zgodnie z otrzymanym rozkazem na teren Rumunii, gdzie samoloty polskie zostały zatrzymane a personel rozproszony po obozach. Po kilkudniowym pobycie w obozie internowanych udało mi się dostać do Bukaresztu, skąd - po wielu tygodniach spędzonych na załatwianiu formalności w związku z otrzymaniem pozwolenia na wyjazd z Rumunii i otrzymaniu koniecznych wiz - wyjechałam do Francji w listopadzie 1939 r. W Paryżu zostałam wcielona w randze ppor. czasu wojny do Polskich Sił Powietrznych, gdzie pracowałam jako urzędnik aż do chwili kapitulacji Francji. W końcu czerwca 1940 r. zostałam wyewakuowana z resztą personelu Dowództwa Lotnictwa na południe Francji, i z St. Jean-de-Luz na m/s "Batory" do Anglii.

Przez pierwsze miesiące w Londynie byłam zatrudniona w Dowództwie Polskich Sił Powietrznych, później w angielskim Air Ministry jako urzędnik.

W dniu 6-go stycznia 1941 zostałam przeniesiona do personelu latającego i od tej daty do 1-go grudnia 1945 r. byłam zatrudniona jako pilot przez Air Ministry //później Ministry of Aircraft Production/, dostarczając samoloty z wytwórni lub jednostek rezerwowych do jednostek bojowych.

Po zdemobilizowaniu moim i męża i po ukończeniu przez niego kursu przystosowania do życia cywilnego - pracowałam przez przeszło cztery lata na fermie mlecznej w południowej Walii jako robotnik rolny, od 1948 do 1952. Po przeniesieniu się do Londynu pracowałam jako księgowy w kilku angielskich firmach aż do chwili przejścia na emeryturę w lipcu 1977 r.

Po załatwieniu formalności związanych z wyjazdem do Polski powróciłam z mężem do Kraju 19-go sierpnia 1977 r. Mąż zmarł 24.08.1980.

Warszawa, 24.06.1981 r.



Anna Daab

Bioproszę
dopracować
Kamila Dyrka

kpł. tel. 69-32501

Anna Daab

Exemplar autorski

02-925 Warszawa

Warszawa, Grudzień 1980 r.

Tel.:

Te wspomnienia z okresu wybuchu i przebiegu ostatniej wojny piszę na prośbę Kolegów z Klubu Seniorów Aeroklubu Warszawskiego, którzy - może i słusznie - twierdzą, że nasze społeczeństwo nie wie iż podczas działań wojennych także i w lotnictwie brały udział Polki - i to w charakterze pilotów.

Z chwilą wybuchu wojny wszyscy będący członkami Aeroklubów piloci, tzw. turystyczni, którzy jeszcze nie zostali zmobilizowani, zostali powołani do pomocniczej służby w lotnictwie. Między tymi z Aeroklubu Warszawskiego były cztery kobiety: najbardziej już wówczas znana Wanda Modlibowska, posiadająca światowy szybowcowy rekord długotrwałości lotu, Zofia Szczecińska (Turowicz), Stefania (Barbara) Wojtulanis (Karpińska) i ja - Anna Leska (Daab).

Z konieczności wspomnienia te są moimi osobistymi wspomnieniami, gdyż od chwili "zmobilizowania" byłyśmy przydzielone do różnych jednostek. Drugim zastrzeżeniem jest, że po upływie tylu lat nie jestem pewna porządku chronologicznego wielu wydarzeń i jest zupełnie prawdopodobne, że pamiętam je w niewłaściwej kolejności ponieważ nigdy nie prowadziłam pamiętnika ani dziennika.

W chwili wybuchu wojny miałam skończony kurs pilotażu balonów wolnych, kategorię B na szybowcach i dopiero co ukończony kurs pilotażu motorowego.

Pierwszego dnia wojny dojechałam na Okęcie do 1-go pułku lotniczego, z myślą, że każda para rąk do czegoś może się przydać. Lotnisko wydawało się puste, samoloty i personel prawdopodobnie już wyewakuowane, ale był czynny szpital wojskowy i natychmiast dostałam do ręki olbrzymią strzykawkę z poleceniem zrobienia zastrzyku choremu żołnierzowi. Na nic nie zdały się zapewnienia, że nigdy

Wspomnienia Anny Leskiej Daab przygotowane w lipcu 1996 r. przez Marię Nawrocką-Wąs. Język angielski - tłumaczyła Anna Frąckowska. Redakcja: Andrzej Pawłowski (PK)

w życiu nie robiłam zastrzyku i nie potrafię. Lekarz mnie zapewnił, że zastrzyk właściwie sam się zrobi byle strzykawkę skierować na właściwe miejsce i pozwolić jej opaść własnym ciężarem. Niestety, lekarz się mylił i po kilkakrotnych zupełnie bezskutecznych przymierzaniach się do jednego lub drugiego pośladka musiałam wraz ze swą pokłutą ofiarą zmykać do rowu przeciwoślankowego z powodu nowego nalotu Niemców na Okęcie. Z tego rowu, w którym oprócz nas znalazła się także mała polna mysz, wyciągnął mnie mój ojciec, który mnie jakimś dziwnym sposobem odnalazł i zawiadomił, że - stosownie do polecenia Dowództwa Lotnictwa - mam się wcześniej następnego ranka stawić na lotnisku Mokołowskim w Aeroklubie Warszawskim, gotowa do opuszczenia miasta. Po odstawieniu pacjenta z powrotem do Łóżka, pojechałam do domu, zapakowałam najkonieczniejsze drobiazgi i następnego ranka byłam już na lotnisku na Mokotowie. W ciągu dnia kopaliśmy rowy ochronne i obserwowaliśmy niemieckie "Stuka" gnębiące Okęcie i okolice i czuliśmy się tak okropnie bezradni. Nie pamiętam, gdzie spałam tej nocy i czy to tego czy następnego dnia zawieziono nas ciężarówkami do jakichś lasków, chyba gdzieś w okolicy Wilanowa i tam już dostaliśmy przydziały i samoloty. Zostałam przydzielona do Eskadry Łącznikowej Naczelnego Dowództwa Lotnictwa z samolotem RWD 13.

Prze transportowane
 Przygotowane tu uprzednio i zamaskowane między drzewami samoloty wyprowadzało się z lasu między jednym a drugim nalotem, rozkładało skrzydła i nie czekając na nagrzanie się silnika startowało z niewykopanego pola kartofli, wzdłuż bruzd czy w poprzek - jak komu wypadło i byle szybciej.

Położenie miejscowości, do której lecieliśmy podane zostało przed samym startem. Wydaje mi się, że przede wszystkim chodziło o wyewakuowanie możliwie całego sprzętu lotniczego z miejsc zagrożonych, a następnie zorganizowano nas jako służbę łącznikową.

O ile pamiętam, w eskadrze do której należałam było 12-14 samolotów, a nasz personel, latający i ziemny, obejmował chyba ponad sto osób.

W ostatniej chwili dano mi pasażera, podporucznika piechoty czy artylerii, nazwiska niestety nie pamiętam. Nie zwierzyłam mu się, że do tej chwili tylko raz latałam na RWD 13 (i to jedną rundę), pewnie i tak - choć tego nie okazało - nie czuł się bardzo bezpieczny z kobietą, ale bardzo się przydał jako nawigator. Doleciał ze mną do Rumunii, gubiąc się czasami i odnajdując na następnym lądowisku.

Podczas tych kilkunastu dni września przenosiliśmy się z jednego pola na inne, starając się lądować w jak najmniejszej odległości od miejsca postoju Sztabu Dowództwa Lotnictwa. Dowódca eskadry kpt. Roman Czerniawski otrzymywał informacje ze Sztabu, wybierał jakieś najdogodniejsze pole możliwie przyległe do lasu, by łatwo było zamaskować samoloty i - czasem gęsiego, czasem indywidualnie - przelatywaliśmy na nowe miejsce. Nie zawsze wybór był szczęśliwy, np. gdzieś w okolicach Lublina okazało się, że na skraju lasu, w którym chcieliśmy schować samoloty, stoi pociąg z amunicją i musieliśmy uciec od tak niepożądanego sąsiada.

Nie pamiętam, by ktokolwiek się zgubił w trakcie tych wszystkich przenosin, przypuszczalnie dzięki dokładności map "milionówek" używanych przed wojną przez wszystkich turystycznych pilotów, no i oczywiście dobrej pogodzie i nawigacji. Rzut kołowy z obsługą, paliwem, kuchnią itd. jakoś zawsze za nami nadążał, choć te przeprowadzki musiały być dla nich o wiele trudniejsze niż dla personelu latającego.

Któregoś dnia pojechaliśmy do jakiegoś miasteczka po amunicję do broni krótkiej, jaką wszyscy posiadaliśmy i na rynku zobaczyłam małego zielonego Renault mego ojca. Okazało się, że brał

właśnie udział w jakiejś naradzie swego Sztabu, ale doczekałam się jej końca i mieliśmy czas by się przywitać i pożegnać.

Jako jedynej kobiecie w mojej eskadrze polecono mi zajęcie się aprowizacją, oczywiście z wydatną pomocą obsługi kuchni. Pełniłam także normalną służbę w dzień czy w nocy i traktowana byłam jako zwykły członek personelu. Z chwilą powołania nas do pomocniczej służby w lotnictwie nadano nam stopień "podporuczników czasu wojny", ze wszystkimi przywilejami i obowiązkami z tym stopniem związanymi. Nie wszystko było łatwo zorganizować, np. noclegi, mycie itd. Czasami nocowaliśmy w namiotach, czasami w stodołach lub innych gospodarskich budynkach. Największa trudność była z myciem. Bie raz dysponując tylko studnią na podwórzu musiałam zrywać się jeszcze wcześniej od innych, by móc - chciałam wierzyć ~~że~~ w samotności - porządnie się umyć.

W czasie postoju w okolicy Stanisławowa, korzystając z chwil wolnych i z pozwoleniem dowódcy eskadry, zdecydowałam się odwiedzić ciotkę i wuja, gen. Juliusza Kleeberga, który był dowódcą brygady w Stanisławowie. Dobrzełam na miejsce w czasie alarmu i, zastawszy wszystkie mieszkania pootwierane i ani żywego ducha w domu, weszłam do mieszkania wujostwa i zrobiłam sobie kąpiel - pierwszą od opuszczenia Warszawy. Nie doczekawszy się końca alarmu i powrotu mieszkańców - wróciłam do eskadry.

Ostatnia - jak się okazało - noc, spędzona na naszej ziemi zapowiadała się bardzo wygodnie. Gdzieś koło Kut zajęliśmy zupełnie opuszczony duży dwór, w którym miałam swój własny pokój z łóżkiem i siennikiem. Tego dnia udało mi się w przyległym miasteczku kupić kilkanaście szynek przeznaczonych na następny dzień. By uchronić ten łup przed milionami much wykupiłam też wszystkie lepy na muchy. Niestety o 3-iej rano zrobiono pobudkę i jeszcze przed świtem odlecieliśmy, przekraczając granicę i opuszczając Polskę.

Stwierdziłam później, że pakując walizeczkę w stanie pół snu przewiozłam ze sobą do Rumunii wszystkie 18 lepów. Lądowaliśmy w Czerniowcach, dokąd w ciągu dnia przyleciało także nasze lotnictwo myśliwskie i reszta samolotów łącznikowych. Ten dzień i prawie całą noc spędziliśmy na rozmowach, dyskusjach i próbach znalezienia odpowiedzi co będzie dalej. Wreszcie położyliśmy się spać wprost na betonowej podłodze w hangarze. Było bardzo twardo i zimno, ale i tak nie długo trwał ten odpoczynek. Pobudka o świcie, kubek czarnej kawy i sucha bułka i odlot na lotnisko rumuńskich myśliwców, którzy zaprosili wszystkich polskich pilotów na wczesny obiad.

Pamiętam start w Czerniowcach. Lotnisko było wprost zatłoczone naszymi samolotami i z początku trzeba je było przesuwac i przedstawiać tak, by zrobić jakiś pas startowy. Jako wolniejsze startowały najpierw samoloty łącznikowe a po nich inne i myśliwcy. Map Rumunii nie mieliśmy i tu specjalnie przydał mi się mój pasażer, który przed odlotem obejrzawszy i zapamiętawszy dobrze mapę w Czerniowcach, uważał na linię kolejową i rzekę, między którymi gdzieś znajdowało się docelowe lotnisko. Nasi rumuńscy gospodarze byli mili i gościnni, lecz ze względu na sytuację polityczną nie mogli nam pomóc. Po obiedzie w kasynie rozlecieliśmy się na różne lotniska stosowanie do otrzymanych dyspozycji. Do mego miejsca przeznaczenia przyleciał jeszcze jeden pilot, kolega z Aeroklubu i tam nasze samoloty zostały "zarekwirowane", a my - każdy osobno przewiezieni z trzema opiekunami każdy - do miejscowego hoteliku, skąd zabroniono nam się ruszać. Następnego dnia przyjechał autokar pełen naszych kolegów i zawiózł nas do niewielkiego miasteczka, gdzie mieliśmy być internowani. Wyładowaliśmy się na terenie komisariatu miejscowej policji i tam czekaliśmy - nie wiedząc na co. Wkrótce zaczęły przychodzić miejscowe rumuńskie panie domu i wybierać sobie kogoś z nas by użyczyć mu dachu nad głową i ~~przekazać~~

pożywienia. W końcu zostałam na dziedzińcu ja sama. Nikt mnie najwidoczniej nie wybrał (nie chciał). Zrobiło się już ciemno i siedząc pod drzewem myślałam jakby się najwygodniej urządzić na noc, gdy z komisariatu wyszło dwóch panów - komisarz policji i jakiś drugi cywilny starszy pan. Stanęli niedaleko i spoglądając na mnie zaczęli - jak mi później opowiedział komisarz - targować się, który z nich weźmie mnie pod swoją opiekę. Zwyciężył policjant, oczywiście, i zabrał mnie do swego mieszkania. Na szczęście i on i jego żona mówili troszkę po francusku i mogliśmy się jakoś porozumiewać. Okazali mi wiele dobroci i życzliwości i nawet podarowali mi swoją fotografię z córką (mam ją do dziś). Pani domu zrobiła mi kąpiel w wannie na strychu, natarła mi plecy czymś na kaszel, w ciągu nocy pantofle moje zostały podzelowane i w ogóle traktowana byłam jak członek rodziny.

Podczas pobytu w tym miasteczku senior naszej grupy płk. Stefan Pawlikowski organizował dwa razy na dzień obowiązkowe zbiórki w miejscowym parku w celu utrzymania nas razem i, w wypadku gdyby były jakieś nowe dyrektywy, zawiadomienia wszystkich. Podczas jednej z tych zbiórek podszedł do mnie mój dowódca eskadry, który przyjechał samochodem z Bukaresztu i polecił mi być o oznaczonej godzinie i w określonym miejscu, skąd miał zabrać do Bukaresztu jednego z oficerów i mnie.

Nie byliśmy dosłownie w obozie internowanych i mogliśmy się dowolnie poruszać po terenie miasteczka, które jednak miało być granicą naszej swobody. Poszłam do domu, czyli do mieszkania komisarza policji, zapakować swoje rzeczy, które składały się z jednej zmiany bielizny, kostiumu kąpielowego, który dziwnym trafem zabrałam z Warszawy, a zostawiłam wspomniane poprzednio lepy na muchy i - na szczęście nie spotkawszy nikogo z domowników - po prostu uciekłam. Czułam się bardzo niewyraźnie, zwłaszcza że cała rodzina

była dla mnie tak dobra i okazała mi tyle serca, ale wolałam uniknąć pożegnania i tłumaczeń, zwłaszcza że szef policji mógł uważać że powinien mnie zatrzymać.

Podróż do Bukaresztu odbyła się w zawrotnym tempie, tylko jeden drogowy posterunek chciał nas zatrzymać i nawet za nami - bez rezultatu - strzelał. Dotarliśmy do miasta i do hotelu. W hotelu przydzielono mi malutki pokój normalnie używany jako skład szczotek i przyborów do sprzątnięcia. W tym hotelu, jak i w innych, roziło się od Polaków i spotkałam tam wielu współtowarzyszy, znajomych i kolegów. Ponieważ pokoje ich były od czasu do czasu rewidowane, a wszyscy występowali jako cywilni uciekinierzy, każdego wieczoru przed udaniem się do łóżka zbierałam wszystkie pistolety, które chowałam pod materac licząc, że nie przyjdzie nikomu do głowy szukać broni u kobiety i studentki, za jaką się podawałam.

Po wystawieniu przez Władze Polskie paszportów zaczęliśmy natychmiast starania o uzyskanie pozwolenia opuszczenia Rumunii i tranzytowych wiz potrzebnych do podróży do Francji i Anglii. Bez trudności udało nam się uzyskać wizę angielską a najciężej było z dostaniem pozwolenia na opuszczenie Rumunii. Otrzymywane wizy tranzytowe jugosłowiańskie i włoskie były krótkoterminowe i traciły ważność nim udało się nam uzyskać pozwolenie na wyjazd z Rumunii. To ostatnie wymagało wielogodzinnego codziennego wystawiania w kolejkach. Po odmówieniu pozwolenia szło się na koniec ogonka i próbowało znowu. Pamiętam, że wszyscy Polacy w wieku "wojskowym" jako zawód podawali student lub ksiądz, tak jak były też prawie wyłącznie zakonnice i studentki.

Po upływie około dwu miesięcy udało się nam skompletować potrzebne dokumenty i tej samej nocy mój dowódca eskadry, drugi kolega por. Zbigniew Czaykowski i ja, wyruszyliśmy samochodem w drogę. Prowadziliśmy na zmianę, po dwie godziny każdy, drugie

nawigowało a trzecie spało na tylnym siedzeniu. Przez pierwszą noc i następny dzień jechaliśmy bez postoju, byle jak najdalej odjechać od możliwości zatrzymania. Droga przez góry w Jugosławii była bardzo malownicza ale trudna, rozmokłe i śliskie górskie drogi, serpentyny nad brzegami przepaści i nigdzie żywego ducha.

Jakoś wszystkie wizy były w porządku i przez Włochy dojechaliśmy do granicy francuskiej w Mentonie, gdzie już poczuliśmy się bezpieczni.

Zapisując się w księdze hotelowej zupełnie przypadkowo zobaczyłam nazwisko ojca, który jadąc z Węgier przekroczył ten sam punkt graniczny na parę dni przed nami.

Do Paryża dojechaliśmy bardzo już "kulejącym" samochodem wprost do hotelu, w którym mieściło się całe nasze dowództwo. Po zameldowaniu się w Sztabie Lotnictwa dostałam polecenie udania się do innego biura, gdzie - ku naszej wielkiej radości - spotkałam się z ojcem.

W Paryżu spotkałam się też z trzema pozostałymi "podporucznikami czasu wojny", przybyłymi tutaj innymi drogami. Widziałam się z nimi kilkakrotnie w Rumunii.

Ponieważ polskie siły zbrojne były zaopatrywane przez władze francuskie, zaraz na początku wynikły trudności. Francuzi byli w tym czasie absolutnie przeciwni zatrudnianiu i przynależności kobiet do jakiegokolwiek służby wojskowej i odmówili wciągnięcia nas czterech na listę żołdu i zaopatrzenia wojskowego. Zostałyśmy w tym czasie oficjalnie podporucznikami lotnictwa i po wielkich trudnościach udało się to wreszcie zalegalizować z punktu widzenia Francuzów. Dostałyśmy mundury lotnicze, oczywiście ze spódnicami i natychmiast rozpoczęłyśmy pracę w biurach Dowództwa Lotnictwa, jako urzędniczki, gdzie pracowałyśmy aż do chwili ewakuacji Sztabu i Dowództwa na południe Francji. Opuściliśmy Paryż

autokarami i w kilku etapach dojechaliśmy do Port Vendres nad Morzem Śródziemnym, gdzie okazało się, że ^{na}przeładowanych statkach nie ma miejsca dla personelu lotnictwa. Udaliśmy się więc do ~~Bonnet~~ Bayonne nad Zatoką Biskajską, gdzie na lotnisku Marignac zatrzymaliśmy się na noc. Wszyscy się wyładowali z autokarów a ja weszłam do pustej kabiny szofera i zasnąłam położywszy się na siedzeniu. Obudziły mnie syreny alarmowe i strzelanina artylerii przeciwlotniczej. Była wspaniała, jasna, księżycowa noc. Wyszłam z kabiny, by lepiej zorientować się co się dzieje i nagle usłyszałam bardzo pijacki francuski głos proponujący mi szampana, benzynę, amunicję lub papierosy. Przedstawił mi się ten pijak jako "Kiki Espagnol", przypuszczalnie przemytnik i handlarz czarnorynkowy. Miał na sobie jakiś ogromnie obszerny płaszcz, z którego kieszeni powyciągał kilka butelek szampana. Piliśmy i rozmawialiśmy czekając na koniec niemieckiego nalotu. Pamiętam odgłos odłamków spadających na beton lotniska a także rzucony przez światło księżyca mój czarny cień pijący z butelki.

Na drugi dzień pojechaliśmy do St. Jean-de-Luz, gdzie na re-dzie stał nasz "Batory", na który się jakoś załadowaliśmy chyba z tysiącem innych i wyruszyliśmy do Anglii. Ponieważ szliśmy bez konwoju, wyszliśmy daleko w Atlantyk i zygżakując dla pewności dopiero po czterech dniach dopłynęliśmy do Anglii do portu Plymouth skąd zostaliśmy przeptransportowani do Londynu. Znowu zaczęła się praca w biurach, z początku w Dowództwie Lotnictwa a następnie w angielskim Air Ministry, by pomóc w ewidencjonowaniu polskiego personelu, którego nazwiska sprawiały Anglikom wiele trudności.

Jeszcze będąc we Francji słyszałyśmy, że Anglicy wykorzystują cywilnych pilotów, w tym i kobiety, z pewną ilością wylatanych godzin, do transportowania samolotów, ale nie bardzo w to

wierzyłyśmy. Po jakimś czasie udało nam się jednak dowiedzieć obliczających szczegółów. Korzystając z nieobecności naszego angielskiego szefa, jego ^{zastępcę} ~~zastępcę~~ wiedzący o naszych marzeniach dał nam wskazówki dokąd mamy się udać i natychmiast pojechaliśmy do miejscowości Hatfield, gdzie na lotnisku fabryki samolotów de Havilland mieściła się sekcja kobiet pilotów. Była ona częścią organizacji utworzonej przez British Overseas Airways Corporation, czyli - w czasie pokoju - Brytyjskich Linii Lotniczych, które wówczas nie działały w tym charakterze a przekształciły się w organizację prawie wyłącznie zajmującą się dostarczaniem samolotów tam, gdzie były potrzebne, zwalnając w ten sposób pilotów wojskowych od tych zadań, często pochłaniających wiele czasu. Ta nowa organizacja nazywała się Air Transport Auxiliary, w skrócie A.T.A. i zatrudniała pilotów, którzy ze względu na wiek, stan zdrowia itd. nie nadawali się do lotnictwa operacyjnego. A.T.A. współpracowało za pośrednictwem "Group 41" zajmującej się rozdziałem samolotów stosownie do potrzeb jednostek z Air Ministry a później Ministry of Aircraft Production i od tych instytucji dostawało codziennie dyspozycje co do ruchu samolotów, używalności lotnisk w tym dniu, zaporach balonowych i wszystkich ~~innych~~ ograniczeniach i zmianach mogących mieć wpływ na przebieg zadań do wykonania.

Na lotnisku w Hatfield zostałyśmy przyjęte przez przewodniczącą sekcji kobiet Pauline Gower i po krótkiej rozmowie oddane w ręce instruktora - też oczywiście kobiety, w celu sprawdzenia umiejętności latania. W tym momencie miałam trochę stracha, gdyż A.T.A. wymagało wtedy od kandydata wylatanych solo przynajmniej 250 godzin, a ja - łącznie z czasem wylatanym w czasie kampanii wrześniowej - miałam ich zaledwie około 30, gdyż kurs pilotażu skończyłam przed samą wojną. Oczywiście skłamałam i przyznałam

się do około 250 godzin rozumując, że jeśli ten test przejdę, to znaczy że dam sobie radę, a jeśli się nie uda to w głębi serca nie będzie się czego wstydzic. Na szczęście obie - Barbara Wojtulania i ja (bo Wanda Modlibowska już nam gdzieś we Francji znikła a Zosia Szczecińska dołączyła w Anglii do męża) - szczęśliwie egzamin zdałyśmy i powróciłyśmy do Londynu promieniejąc by natychmiast zacząć załatwianie koniecznych formalności. Z Polskich Sił Powietrznych dostałyśmy bezpłatny roczny urlop, z opcją na następny rok, jeśli wojna będzie jeszcze trwała, załatwiłyśmy moc różnych pozwoleń i testów (w tym lekarski), obowiązujących członków angielskiej służb pomocniczych i wojskowych i wreszcie, zaraz po Bożym Narodzeniu 1940 r., byłyśmy gotowe do rozpoczęcia pracy w A.T.A. Musiałyśmy najpierw wylatać 6 godzin solo by uzyskać angielską licencję pilota. Te loty odbywały się w okolicy Hatfield na samolocie Tiger Moth, najbardziej wtedy w Anglii popularnym typie samolotu szkolnego.

W dniu, w którym zgłosiłam się do Hatfield, zginęła Amy Johnson dostarczając samolot Oxford z północy na południe Anglii. Pogoda była, jak często o tej porze roku, paskudna, deszcz ze śniegiem i bardzo niskie chmury. Stosownie do przepisów pilotowi A.T.A. nikt prócz wyższego oficera tej organizacji nie mógł zabronić startować, jeśli tylko pilot i samolot byli w porządku; decyzja należała do pilota. Oczywiście były ograniczenia wysokości powyżej której nie wolno nam było latać (2000 stóp) by być wyraźnie widocznym z ziemi, bo nie mogąc używać radia mogli byśmy być wzięci za samolot nieprzyjacielski i 2 mile widoczności, ale przy tak szybko w Anglii zmieniających się warunkach atmosferycznych bardzo rzadko udawało się do niczego ściśle stosować. W każdym razie dowódca lotniska, z którego Amy startowała odradzał jej lot w warunkach wtedy panujących. Postawiła jednak na swoim myśląc, że da sobie jakąś radę. Był to pierwszy tragiczny wypadek w sekcji kobiet i

wszystkie byłyśmy bardzo przynębione.

Mój numer ewidencyjny w A.T.A. był 28, niewiele jeszcze było pilotek. Po jakimś czasie zaczęto przyjmować pilotów z mniejszą ilością wylatanych godzin a jeszcze później - z powodu potrzeby - w specjalnie utworzonym ośrodku zaczęto szkolić odpowiednich kandydatów i kandydatki od początku.

Po uzyskaniu licencji zaczęła się dla nas właściwa praca. Ponieważ na naszym lotnisku de Havilland miał wytwórnie i warsztaty reperacyjne samolotów, nieskończony potok Tiger Moths był przez nas odprowadzany do Szkocji na lotnisko Prestwick. Ten dwupłat ma otwartą kabinę - w zimie nie było przyjemnością spędzenie w podróży kilku godzin, nawet z podgrzaniem się podczas lądowań w celu uzupełnienia paliwa lub z powodu złej pogody. Przylatywałyśmy do Prestwick zmarznięte na sople lodu tak, że nawet mówić było trudno i - po załatwieniu formalności związanych ze zdanieniem samolotu - odwożono nas na stację kolejową i na rano byłyśmy w Hatfield, by wsiadać w następnego Tiger Moth i lecieć znowu do Prestwick. Kiedyś w ciągu siedmiu dni byłam tam pięć razy.

Któregoś dnia do Hatfield przyleciał instruktor z White Waltham, głównej stacji A.T.A. na myśliwcu Hurricane i kilku z ośmiu najbardziej doświadczonych pilotek pozwolono zrobić na nim rundę. Było to zasługą Pauline Cower, która długi czas o to walczyła. Z początku nikt nie chciał słuchać jej propozycji, ale dzięki uporowi, znajomości właściwych osób, jej opinii jako nadzwyczaj odpowiedzialnej osoby i dzięki potrzebom, dano i kobietom tę szansę.

A.T.A. stworzyło system, w którym po wylataniu pewnej ilości godzin na samolotach lekkich, tzw. kategorii pierwszej, szło się na przeszkolenie na klasę drugą - jednosilnikowe samoloty myśliwskie lekkie. Następna klasa trzecia - to dwusilnikowe lekkie bombowce, potem klasa czwarta - dwusilnikowe ciężkie bombowce i inne

i klasa piąta - czterosiłnikowe. Były także dwie podkategorie samolotów - druga plus i czwarta plus, na które trzeba było mieć specjalne upoważnienia.

A.T.A. wydawało swoje własne instrukcje, opisujące cechy danego samolotu, szczegóły konstrukcji, zalecane startowe i przelotowe najekonomiczniejsze moce silnika, szybkość przepadania, zużycie paliwa, jakieś specjalne idiosynkrazje samolotu itp. Te notatki były biblią pilota - zawsze się je miało ze sobą. Zupełnie niemożliwe było pamiętanie szczególnych wymagań i ograniczeń każdego typu samolotu, zwłaszcza że w ciągu dnia można było mieć i pięć lub sześć różnych do odprowadzenia. Wszystkie informacje konieczne dla pilota znajdowały się w tych "Ferry Pilot's Notes" - mam je zresztą do dzisiaj.

Po jakimś czasie wytwórnia de Havilland w Hatfield zwróciła się do A.T.A. o zwolnienie lokalu i hangaru używanych przez naszą sekcję i wtedy liczną już grupę kobiet została podzielona na dwie i przeniesiona do Hamble koło Southampton i do Cosford pod Wolverhampton. My obie dostałyśmy - ku naszej radości - przydział do Hamble, bo było to i bliżej Londynu i stacji, z których operowali polscy myśliwcy i nad morzem, co mogło być przyjemne w lecie, nie mówiąc już o tym, że południe Anglii było terenem najbardziej ożywionej działalności nieprzyjaciela.

Anglicy doskonale wszystko organizowali, noclegi były zawsze zapewnione, transport, jedzenie lub mieszkanie na pewno gotowe, jeśli się ich spodziewało. Po przeniesieniu do Hamble zakwaterowano nas na pierwszą noc w lokalnym Królewskim Yacht Club, na którego członków od razu nas przyjęto. Kładąc się spać byłam mile zdziwiona, gdy po odwinieciu kołdry znalazłam w łóżku butelkę whisky. Uznałam to za dowód wielkiej gościnności. Jednak po chwili po zapukaniu do drzwi wpadła pokojówka niosąc grzałkę z gorącą wodą

~~nieprzyjemnie~~

2/1/15

i wytłumaczyła, że przez omyłkę butelkę przeznaczoną dla admirała P., Komandora Yacht Club, włożyła do mego zamiast do jego łóżka.

Na drugi dzień przydzielono nam mieszkania u różnych miejscowych rodzin, oczywiście z ich zgodą. Ludzie ci w ten sposób starali się brać udział w wysiłku wojennym. Domek, w którym zamieszkałem był na samym skraju lotniska a rodzina składała się z dużo starszego męża, żony, małego synka i córki w szkole. Było mi tam bardzo dobrze i mieszkając tam przez cały czas pobytu w ~~Straker~~ Hamble traktowana jak druga córka.

Na stacji było około 25 do 30 pilotów, personel administracyjny, mechanicy, kierowcy, sanitariuszki w naszym własnym szpitaliku, lekarz na zawołanie, personel kuchenny itd. Nasz dzień rozpoczynał się o 8-ej rano i trwał - gdy pogoda była dobra - aż do zmroku. Zgodnie z przepisami trzeba było być na ziemi pół godziny przez zachodem słońca. W wypadku pogody nie nadającej się do lądowania grałyśmy w karty, pisałyśmy listy czekając na ewentualne rozpozgodzenie do wczesnych godzin popołudniowych. Jeśli nie było szans na szybkie rozpozgodzenie - byliśmy wolne, jeżeli natomiast pogoda od rana była dobra - praca zaczynała się natychmiast. Dostawałyśmy imienne dyspozycje na piśmie (w czterech egzemplarzach) z programem zajęć dla każdej z nas osobno. Na każdym z tych dokumentów wypisany był typ samolotu, miejsce odbioru i miejsce przeznaczenia. Dostawałyśmy także pisemne informacje o sposobie przetransportowania na inne lotnisko w celu odebrania innego samolotu lub powrotu do siebie. Jedną z czterech kopii dyspozycji dostawy była kartka, na której pilot wpisywał uwagi co do zauważonych podczas lotu niedociągnięć lub usterek samolotu, jeśli jakieś były. Do miejsc odbioru byłyśmy dostarczane samolotem "taxi" lub - jeśli pogoda jeszcze się nie wyjaśniła - naszymi samochodami.

Samoloty były przeważnie dostarczane do jednostek

przygotowujących je do stanu zupełnej gotowości bojowej i utrzymujących je aż do chwili potrzeby. Były to prawie wyłącznie samoloty nowe, zwłaszcza że w sąsiedztwie Hamble było kilka fabryk Vickers'a producenta Spifire. Zdarzały się dostawy bezpośrednio do dywizjonów operacyjnych i te najbardziej lubiliśmy. Często jednak trzeba było wzamian za przyprowadzony nowy, zabrać jakiegoś statego wymęczzonego grata, który ze względu na jego stan techniczny mógł odbyć tylko jeden lot - do remontu. Były także dostawy znakowane "A 1" czerwonym nadrukiem, co znaczyło, że ten samolot musiał być dostarczony na miejsce przeznaczenia w jak najkrótszym czasie i bez przekazywania go innemu pilotowi bez względu na rejon docelowego lotniska. W razie konieczności trzeba było z nim nocować i pilnować aż do końca. Nie wspomniałam, że Anglia była podzielona na operacyjne okręgi poszczególnych stacji A.T.A. ze względu na to że piloci stacji znajdującej się np. na północy Szkocji - znali swój teren z konieczności lepiej niż piloci operujący w innych częściach kraju. Do Hamble należała południowa Walia i Anglia usiana zaporem balonowymi, terenami nad którymi nie wolno było przelatywać, poligonami itd. i dostawy do naszego rejonu były przez nas przejmowane na lotniskach leżących jeszcze poza tą strefą.

W Hamble, jak zresztą i w innych placówkach A.T.A. mieliśmy przydzielonych przez Air Ministry meteorologów, bezpośrednie połączenia telefoniczne z Grupą 41, z różnymi współpracującymi z nami urzędami i jednostkami, kilka samochodów do transportu (z kierowcami rodzaju żeńskiego), teleprintery przekazujące bez przerwy informacje meteorologiczne, nowe zarządzenia, ograniczenia lub zmiany, by łatwiej było unikać omyłek i błędów. Pierwszą czynnością po przybyciu rano na lotnisko było zaznajomienie się z ewentualnymi zmianami w wyżej wymienionych zarządzeniach. W razie jakiegos przestępstwa lub wypadku tłumaczenie się nieświadomością absolutnie nie było tolerowane.

rozplanowanie pracy dziennej wymagało dużo czasu. Zaczynało się od programu dostaw otrzymanego na dany dzień z Grupy 41. Następnie telefonowało się do wszystkich włączonych w ten program fabryk czy jednostek o potwierdzenie, że dane samoloty są gotowe do odbioru. Po sprawdzeniu stanu pilotów na ten dzień odbywało się konferencję z meteorologiem i zależnie od prognozy układało program. Trzeba było starać się by pilot jak najmniej czasu spędzał czekając na "taxi", czyli na samolot, który miał go dostarczyć na inne lotnisko dla wykonania innej dostawy. Kilka z nas było upoważnionych tak do układania programu lotów jak i do wożenia pasażerów. Tego ostatniego zajęcia nie lubiłam, bo chociaż to "nabi-jało" godziny było jednak nieinteresujące i po prostu nudne. Czasami gdy oczekiwany pilot gdzieś się spóźniał a reszta pasażerów "taxi" była już podebrana i spieszyła się, trzeba było uspokajać niecierpliwych, zmarzniętych i głodnych, a często zostawiać spóźniającego się na pastwę losu i konieczności organizowania transportu jakimkolwiek osiągalnym środkiem lokomocji, co było wtedy w Anglii bardzo skomplikowane. Po zakończeniu lotów znowu kontaktowano się z Grupą 41, zdając sprawozdanie z wyniku dostaw dnia, ewentualnych wypadków czy przerw w transzycie.

Podczas mego pobytu w Hamble dołączyła do nas Jadwiga Piłsudska, która została przeszkolona na wspomnianych już uprzednio kursach. Wszyscy nowo przeszkoleni piloci po uzyskaniu licencji dostawali przydział do którejś ze stacji A.T.A. z tym, że latali jedynie na samolotach klasy pierwszej, do której należały także amerykańskie awionetki Fairchild, czteroosobowe górnołaty, używane przez nas jako małe taksówki na krótkich dystansach. Dawało to nowym pilotom dobry trening w nawigacji i lataniu, nie mieli jednak prawa wozić pasażerów i tylko dostarczali "taxi" a wracali jako jedni z pasażerów. Właściwe taksówki to były stare Ansony, w których mieściło się 8 - 9 pasażerów, każdy ze spadochronem. RAF używało ich

do tego samego celu oraz wyszkolenia w nawigacji. Był to bardzo pocziwy samolot, ale z podwoziem operowanym ręcznie (150 obrotów korbą) i nim pilot się z tym uporał, mając równocześnie także i inne rzeczy do roboty, już trzeba było zaczynać wypuszczać podwozie bo miejsce lądowania się zbliżało. Przeważnie więc latało się z podwoziem wypuszczonym. Z tego też powodu był on powolniejszy, poza tym było w nim masę przeciągów i pasażerowie zawsze marzli. Późniejszy typ Ansona miał już podwozie operowane hydraulicznie.

Lotnisko w Hamble było położone nad rzeką tej samej nazwy, pełną zakotwiczonych jachtów, niedaleko od wejścia do portu Southampton i zasłonięte od Kanału La Manche wyspą Wight. Na lotnisko znajdowały się warsztaty pod nazwą Air Service Training, zajmujące się wówczas głównie naprawami Spitfire, ale bywały też remontowane też bardzo różne typy samolotów jak Beaufighter, Airacobra, czasem zabłąkał się jakiś Typhoon czy nawet latająca Forteca. Pewnego ranka idąc na lotnisko usłyszałam nagle bardzo głośny wartkot lecącego samolotu i z nad hangaru wyleciał ME 110, ostrzelał Fortecę trafiając dwa czy trzy razy a resztę w beton przed hangarem i zwiął do domu. Przyleciał bardzo nisko nad wodą, "pod radarem", wyskoczył nad wyspę Wight i z daleka musiał zobaczyć tę Fortecę pomalowaną na biało, świetnie widoczną na tle lotniska.

Stosunek Anglików do nas był nie tylko nienaganny ale bardzo przyjazny. Do dzisiaj utrzymuję kontakt z kilkoma z moich ówczesnych koleżanek oraz należę do A.T.A. Association, Stowarzyszenia byłych członków A.T.A., którzy przynajmniej raz na rok spotykają się przeważnie w Londynie. Także raz na rok wychodzi małe piśmiątko dotyczące spraw i ludzi związanych z dawnym A.T.A., które dostaje każdy z zarejestrowanych członków. Mamy też w kościele RAF w Londynie pamiątkową tablicę ku czci poległych podczas wojny członków A.T.A., gdzie co roku składa się wieniec.

Barbara Wojtulenis została przeniesiona z Hamble a Wiga Pił-
sudska po okresie treningowym przydzielona gdzie indziej. Wyszła
zresztą za mąż i opuściła A.T.A. by studiować architekturę, którą
ukończyła i pracowała jakiś czas w Wydziale Architektonicznym
miasta Londynu. Barbara także opuściła szeregi A.T.A. przede mną.

Po kapitulacji Niemiec A.T.A. zaczęło się stopniowo likwidować.
Podczas tych prawie pięciu lat różnej narodowości piloci byli na-
szymi kolegami i koleżankami. Najwięcej, oczywiście poza Anglikami,
było Amerykanów, z którymi najłatwiej się współżyło.

Po zamknięciu Hamble zostałam przeniesiona na stację Radcliffe
koło Leicester, gdzie byłam do chwili zwolnienia, do końca listo-
pada 1945.

Ogólnie latałam na przeszło 40 typach samolotów, od klasy 1 do
4+ włącznie. Klasy 5 nie zdążyłam zaliczyć ze względu na zakończe-
nie działań wojennych, a byłam wtedy już drugą w kolejności prze-
szkolenia.

Ostatniego dnia zajęć dostałam dwa samoloty: Wellington i
Mosquito. Wellingtona odprowadziłam, ale Mosquito niestety nie
był w porządku i nie mogłam go zabrać. Był to jeden z najulubień-
szych moich samolotów. Najmniej lubiłam Amfibię "Walrus" i "Sea
Otter", używane do pracy ratowniczej. Oba te samoloty, dwupłatny
z silnikiem zamontowanym wysoko między płacami, pod którymi wi-
siał kadłub, Walrus z ~~czym~~ czterołopatowym śmigłem pchającym, Sea
Otter - z ciągnącym, były na ziemi bardzo niezdarne, ciężkie i
brzydkie. Przy starcie z lotnisk trawiastych miało się wrażenie,
że się zaraz rozsypią, tak wszystko hałasowało i trzęsło się.
Przy ich pomocy uratowano wielu rozbitków i pomimo niezdarne-
go wyglądu pełniły doskonałą służbę. W Hamble często miałyśmy dosta-
wy tych potworów a ja nawet miałam przydomek "Królowej Walrusów"
z uwagi na ilość jaką ich dostarczyłam.

Na początku istnienia A.T.A. kobiety miały pobory niższe od mężczyzn, ale po jakimś czasie zostały one wyrównane. W wyniku tego nasi koledzy przestali nam pomagać nosić spadochrony, które złożone i zapakowane w workach są bardzo nieporęczne i ciężkie, twierdząc, że równouprawnienie obejmuje wszystko. Jedynie Amerykanie pozostali uczynni do końca.

Z przeżyć zapamiętanych najlepiej - to kilka fragmentów następujących lotów: Tiger Moth z Hatfield do Frestwick w zimie, pogoda paskudna. Najdogodniejsza trasa okazała się nie do przebycia z powodu niskich chmur, więc zdecydowałam się polecieć doliną rzeki, trochę krętą ale wyglądającą w danym momencie na możliwą. Jednak po krótkiej chwili lotu pogoda się "zamknęła", chmury zeszyły prawie na sam dół doliny i przyszła straszna ulewa. Nie mogłam zawrócić nie widząc ścian doliny i wiedząc, że ~~dotknąć~~ jest ona bardzo wąska. Widziałam tylko błyskającą od czasu do czasu wodę rzeki pod sobą. Dolina na szczęście kończyła się płasko i wyleciałam po drugiej stronie pasma gór, wprost w słoneczną pogodę z paroma więcej siwymi włosami.

Drugi - to dostawa dwóch Beaufighter'ów z Hamble na leżące o 10 minut lotu lotnisko Gosport. Po odstawieniu jednego miałam wrócić jednym z naszych samochodów do Hamble i zabrać drugi na to samo miejsce. Ponieważ to lotnisko położone było w bardzo bliskim sąsiedztwie innego - w celu uniknięcia przypadkowego zderzenia podczas robienia rund, to na które leciałam ja-obowiązywała runda w prawo, w przeciwieństwie do normalnej lewej. Na dodatek lotnisko to leżące nad samym brzegiem Kanału miało zapórę balonową z korytarzem dla podejścia do lądowania i startu. Chyba każdy pilot zgodzi się ze mną, że łatwiej jest robić rundę w lewo, może dlatego, że ten kierunek obowiązuje prawie wszędzie i po prostu jest się już do tego przyzwyczajonym. Pogoda i widoczność były doskonałe i ~~zła~~

widziałam wszystkie balony i ich kable. Beaufighter to samolot o wielu zaletach, jednak nie wybaczący błędu pilotażu i reagujący natychmiast i to bardzo gwałtownie. Podchodząc do lotniska i ~~widząc~~ widząc, że nie ma nic w powietrzu ani na ziemi zdecydowałam się zrobić ciasną rundę wewnątrz zapory balonowej. Ponieważ miałam za dużo wysokości i chcąc także wytracić szybkość, zrobiłam to czego Beaufighter nie toleruje. Wpuściłam trochę klap i zaczęłam robić wiraż w prawo o 180°. Z konieczności wiraż musiał być ciasny i prawdopodobnie zrobiłam ten skręt niezupełnie prawidłowo, no i - zgodnie z ostrzeżeniem - Beaufighter nagle wytracił szybkość i wszedł w korkociąg. Przerazona usłyszałam swoje głośne przekleństwo i zupełnie instynktownie uratowałam się oddawszy drążek sterowy i dając pełen gaz. Po tym fragmencie korkociągu znalazłam się na właściwym do lądowania kierunku i na właściwej wysokości, straciwszy około 800 stóp i wylądowałam od razu bez ~~żadnych~~ dalszych trudności. Chyba nigdy nie miałam takiego stracha. Po wylądowaniu widziałam wypatrujące z okien i z wieży kontrolnej głowy, by zobaczyć tego wariata. Po zdanie samolotu wróciłam ~~na~~ czekającym na mnie samochodem do Hamble po drugiego Beau, tym razem robiąc prawidłową dużą rundę z normalnym podejściem. Wiedziałam, że jeśli nie polecę zaraz na tym drugim, będę zawsze miała uraz na punkcie Beaufighter'ów.

Trzecie zdarzenie dotyczyło lotu na Mosquito. Ponieważ samolot po który przyleciałam był nie w porządku a był "A 1" czyli bardzo pilnie potrzebny w dywizjonie, zanocowałam na tej stacji RAF'u gdzieś w północnej Anglii i wystartowałam bardzo wcześnie rano, by zdążyć do Hamble na początek dnia pracy. Lotnisko docelowe Tangmere było na wybrzeżu o 15 minut lotu od Hamble, więc mogłam być łatwo zabrana. Zrobiłam niską rundę nad Hamble, by wiedzieli, że już prawie jestem i poleciałam do Tangmere. Po

wypuszczeniu podwozia okazało się, że zgodnie ze wskaźnikiem jed-
 na noga się nie zabezpieczyła, więc jeszcze kilkakrotnie próbowa-
 łam tych czynności z takim samym rezultatem. System rezerwowy wy-
 puszczenie podwozia też nie zmienił sytuacji, latając więc na du-
 żej rundzie w około Tangmere starałam się zdecydować co zrobić. Lą-
 dować na brzuchu - to oczywiście zniszczenie obu śmigieł, prawdo-
 podobnie silników, brzucha i pewnie końców skrzydeł i w ogóle ca-
 łej spodniej części samolotu. Spróbowałam jeszcze dwa "chwyty",
 które mogą pomóc w podobnej sytuacji: jeden to tzw. "górkę" z rap-
 townym podciąganiem, drugi - to probowanie lądowania i lekkie ude-
 rzenie kołami o betonową nawierzchnię pasa startowego, które cza-
 sami spowoduje zabezpieczenie. Jednak nic nie wskórałam poza tym,
 że wystartowałam i zaczął latać ze mną w formacji Beaufighter, by
 mi pomóc i prowadzić na właściwej szybkości do lądowania, gdyż
 wieża kontrolna doszła do wniosku, że widocznie licznik szybkości
 w Mosquito nie działa, bo samolot wyglądał w porządku. Ten mój to-
 warzysz siedział mi tak blisko na skrzydle, że widziałam że ma
 piegi na nosie a jego nawigator jest nie ogolony. Jednak trzeba
 było zacząć działać i po namyśle zdecydowałam się lądować na tra-
 wie, by w wypadku złożenia się nogi było trochę mięcej. Wszystko
 skończyło się pomyślnie, błąd był w systemie elektrycznym ale nie
 mogłam tego wiedzieć.

Czwarte wspomnienie też dotyczy Mosquito. Leciłam nie pamiętam
 już skąd do angielskiego dywizjonu na lotnisko West Malling. nie-
 daleko Maidstone, na południowy wschód od Londynu. W tej strefie
 obowiązywały wtedy ścisłe trasy przelotów i każdorazowe uprzedze-
 nie wszystkich lokalnych jednostek RAF, placówek artylerii prze-
 ciwlotniczej, całej sieci korpusu obserwatorów itd. o dokładnym
 czasie przelotu, typie samolotu, wysokości i trasie lotu i docel-
 lowym lotnisku, słowem najdokładniejsze dane o obecności ~~XXXXXXXXXX~~

21/23

w tym rejonie samolotu, który nie miał możliwości użycia radia. Pogoda była zła, mżył deszczyk i chmury sieziały na wzgórzach leżących na południe od Londynu (nie wiadomo dlaczego nazywanych przez Anglików "dołkami"). Moja trasa wiodła najpierw na wschód wzdłuż brzegu aż do masztów radiostacji, gdzie powinna zmienić kurs na inny dokładnie obliczony. Z początku wszystko się zgadzało, choć musiałam lecieć bardzo nisko ze względu na chmury by zachować jakąś widoczność. Nawet w samolocie wolniejszym od Mosquito trudno jest nawigować dokładnie z wysokości 300-400 stóp i gdy w pewnym momencie zobaczyłam maszty radiostacji, wprowadziłam po mojej lewej stronie a nie - jak powinny być - po prawej pomyślałam, że widocznie trochę zeszłam z kursu wymijając górki i - stosownie do planu zmieniłam kurs na z góry ~~zastanawiany~~ wyznaczony. Już po krótkim czasie niebardzo wiedziałam gdzie dokładnie jestem ale też wiedziałam, że jeśli się naprawdę zgubię, polecę na wschód i dolecę do brzegu i tam już sobie poradzę. Trochę zmieniłam kurs i nagle w ostatniej chwili, już je mijając, zobaczyłam pod sobą West Malling. Po wylądowaniu dumna z siebie i zadowolona oddałam samolot i równocześnie zostałam poproszona do dowódcy stacjonującego tam Skrzydła. Zapytał mnie, ile balonów i ile kabli widziałam lecąc. Byłam zdumiona i przerażona. Okazało się, że zmieniwszy kurs o chwilę wcześniej niż powinnam, przeleciałam przez całą zapórę balonową ustawioną w tzw. "Bomb Alley", którą latały regularnie nad Londyn latające bomby i ~~kablowe~~ która była terenem polowania na ~~ni~~ nie naszych myśliwców. Dzięki wyjątkowo szczęśliwemu trafowi nie naleciałam na żaden kabel, których, jak i balonów nie mogłam widzieć z powodu chmur. Dzięki korpusowi obserwatorskiemu, wiedzącemu o tym przelocie i śledzącemu mnie cały czas, także i na ~~zabronionym~~ zabronionym terenie, nie zostałam zestrzelona przez własną artylerię.

Formalności związane z dostawami były następujące: przed zaakceptowaniem inspektor techniczny danej wytwórni lub oficer techniczny jednostki przedstawiali pilotowi tzw. "Form 700". Był to formularz dotyczący historii i stanu technicznego samolotu w tym dniu. Było tam kilkanaście rubryk, z których każda musiała być podpisana przez osobę odpowiedzialną za poszczególne urządzenia i części tego samolotu jak: specjalista płatowcowy, mechanik silnikowy, specjalista od instrumentów, elektryk, zbrojmistrz, radiomechanik i inni, jak również rubryka podająca stan paliwa i olejów. Niektóre silniki jak np. "Sabre" używane w Typhoon, musiały być zapuszczane raz na 24 godziny bez względu na to, czy samolot miał latać tego dnia czy za tydzień. Te wszystkie informacje pilot musiał sprawdzić na w/w "Form 700", którą podpisywał wiedząc wtedy, że wszystko zostało wykonane i sprawdzone jak należy. Od tej chwili odpowiedzialność spadała wyłącznie na pilota. Trzeba było obejrzeć samolot, obejść naokoło, sprawdzić czy wszystkie opony są równo napompowane, pokrowiec z wylotu rurki szybkościomierza zdjęty, następnie - po zajęciu fotela - sprawdzić działanie sterów, ilość paliwa, zobaczyć czy nie ma jakichś wycieków płynów hamulcowego, chłodzącego lub z układu hydraulicznego, co można było zauważyć w niektórych typach samolotów, no i po wygodnym usadowieniu się i zapięciu spadochronu i pasów, po uzgodnieniu z obsługą zapuścić silnik i nagrzać go do właściwej temperatury. Samolot był ciągle jeszcze unieruchomiony z podstawkami pod kołami i, przy niektórych typach, z ogonem przymocowanym pasami do kółka w betonie. Trzeba było kolejno wyłączać magneta by sprawdzić czy któreś z nich nie jest w porządku i silnik nie traci obrotów, sprawdzić ciśnienie oleju, działanie klap itd., sprawdzić także na dużych obrotach moc silnika i działanie skoku śmigła. Gdy wszystko było w porządku, po wykonaniu jeszcze kilku dodatkowych

czynności jak ustawienie trimu głębokości i poziomego, wyjęcie zabezpieczeń podwozia, używanych na niektórych samolotach zawsze podczas postoju, zabranie podstawek i dostanie sygnału załogi ziemnej, że droga jest wolna, kołowało się na start, gdzie znowu robiło się "cockpit drill" - sprawdzanie wszystkiego. Po starcie obowiązywała runda nad lotniskiem by zaobserwować działanie wszystkich przyrządów i wskaźników. Czasem zdarzało się, że podwozie nie chciało się schować lub mechanizm skoku śmigła na pełnych obrotach działał wadliwie albo ciśnienie oleju zaczęło skakać. W wypadku zauważenia jakiegoś poważniejszego defektu lądowało się z powrotem i wypełniało specjalny formularz opisując możliwie dokładnie to co się zauważyło. Defekty mniej poważne, nie zagrażające bezpieczeństwu lotu podawało się też na piśmie-na docelowym lotnisku. Raz miałam Spitfire, który był tak ciężki na lewe skrzydło, że nastawiony do końca trimmer nie robił żadnej różnicy i doleciałam na miejsce przeznaczenia trzymając drążek sterowy obiema rękami. Po wylądowaniu i zawiadomieniu oficera technicznego otworzono na lewym skrzydle magazyn amunicji i tam znaleziono czyjeś drugie śniadanie i pół cegły, prawdopodobnie użytej do przytrzymania śniadania przed podmuchem wiatru i później przez zapomnienie zostawionych.

Anne Deeb

I/2. - Dokumenty (sensu stricto) dot. osoby rezydentki

- Brytyjski paszport pilota (ATA) Anny deskiej - Daab
Nr 502243, stron 32 i trzecie zdjęcie z napisami.
Fotogr. oryg.

- Paszport PRL Daab Anna, seria PK Nr 523899,
Fotogr. oryg. k. 20, s. 34-71.



MRS. A. Z. M. DAAB.

BRITISH PASSPORT



UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

502243

Brytyjski paszport pilotki (ATA) Anny Leskiej – Daab

This Passport contains 32 pages
Ce passeport contient 32 pages

PASSPORT PASSEPORT

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD

No. of passport }
No. du passeport }

500243

Name of bearer }
Nom du titulaire }

MRS ANNA ZOFIA MARIA
DARB

MAIDEN NAME }
NOM }
RESKA

{ and by } children }
{ et de } enfants }

National Status *Nationalité*
British Subject
Citizen of the United
Kingdom and Colonies



*Her Britannic Majesty's
Principal Secretary of State
for Foreign Affairs
Requests and requires
in the Name of Her Majesty
all those whom it may concern
to allow the bearer to pass freely
without let or hindrance,
and to afford the bearer
such assistance and protection
as may be necessary.*

DESCRIPTION ² SIGNALEMENT

	Bearer <i>Titulaire</i>	* Wife <i>Femme</i>
Profession	OFFICE CLERK	
Place and date of birth	WARSAW	
Lieu et date de naissance	4-11-1910	
Country of Residence	GREAT BRITAIN	
Pays de Résidence		
Height	5 ft. 3 in.	
Taille		
Colour of eyes	HAZE	
Couleur des yeux		
Colour of hair	GRY-BROWN	
Couleur des cheveux		
Special peculiarities		
Signes particuliers		

*CHILDREN ENFANTS

Name <i>Nom</i>	Date of birth <i>Date de naissance</i>	Sex <i>Sexe</i>
-----------------	--	-----------------

Usual signature of bearer
Signature du titulaire

June Deeb

Usual signature of wife
Signature de sa femme

(S.14056)

Bearer
Titulaire



Wife
Femme





COUNTRIES FOR WHICH THIS PASSPORT IS VALID

PAYS POUR LESQUELS CE PASSEPORT EST VALABLE

Valid for all parts of the Commonwealth and for all Foreign Countries

The validity of this passport expires: Ce passeport expire le:

24 APR 1978

Issued at / délivré à

date / date



OBSERVATIONS

RENEWALS / RENOUVELLEMENTS

19 JUL 1969

6
VISAS

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

7
VISAS

**KONSULAT GENERALNY
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
W WARSZAWIE**

WIZA POBYTCZWA NR 3263/04

jedno krotna
uprawnienie posiadacza paszportu oraz
osoby do wjazdu PRL przez okres 11

dni w każdym kierunku.
Czynności wjazdowe na terytorium PRL powstają
następnie przed upływem sześciu miesięcy
od daty wydania wizy.

Londys, dnia 22.05 1968.



Za Konsula Generalnego

Eugeniusz Baraniewicz
Eugeniusz Baraniewicz
St. Konsul Generalny

VISAS

2007915
Märchenland/A

2007900
Märchenland/A

2007909
DDR

2007900
Märchenland/A

2007900
DDR

3107704
DDR

3807581
Frankfurt/O-M

DDR VISAS

2107815
Märchenland/A

2107821
Märchenland/A

Transvisum Nr. T.315.33.11

zur ~~ein-~~ zweimaligen Durchreise durch die Deutsche Demokratische Republik

Innerteil von ... Stunden

~~ohne~~ Aufenthalt in ... über die Grenzstellen ...

ausgegeben am 20. Okt. 1968

Märchenland den 21. Juli 1968



Wichtig!

VISAS

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

250711
1000010-E

VISAS

KONSULAT GENERALNY
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
W LONDynie

WIZA POKYTOWA NR 6304/09

jednokrotna

uprawnienie posiadacza paszportu o
cech do pobytu w PRL przez 10
dni od daty każdego wjazdu.

Ostatni wjazd na terytorium PRL powinien
zgodnie z przepisami systemu wiz
Londyn, dnia 16.06.1979



Za Konsula Generalnego

[Signature]
Wiesław Krawczyk



WIZYTO WALADA
101A
24 JUL 1979
ENTRADA

VISAS

FRONTERAS
 9 OCT 1972
 ENTRADA - A
 REUS

9 OCT 1972
 23 OCT 1972

VISAS

DIRECCION GENERAL DE INMIGRACION
 FRONTERAS
 - 6 JUL 1973
 ENTRADA - A
 BARRONIA

2 AUG 1973

14

VISAS

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

15

VISAS



KONSULAT GENERALNY
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ
W LONDYNIE

WIZA POBYTOWA NR 26953/04/153

jedno kropla

osobna posiadacza paszportu oraz -

ważna do pobytu w PRL przez okres 15

dni od daty każdego wjazdu.

Osoba wjazd na terytorium PRL powinna

zostąpić przed upływem sześciu miesięcy

od daty wystawienia wizy.

Londyn, dnia 18.07. 1975



Za Konsula Generalnego

Henryk Purowski
Konsul

VISAS

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

VISAS

KONSULAT GENERALNY
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
W LONDYNIE
WIZA POBYTOWA NR 2433 04/10
TRONIKROFNA

uprawnienia posiadacza paszportu oraz
wzob do pobytu w PRŁ przez okres 14 dn
ni daty wjazdu.
Wjazd na terytorium PRŁ powinien nastąpić
przed upływem sześciu miesięcy od daty
wystawienia wizy.

London, dnia 22. 02. 1977 r.

DI KONSUL GENERALNY



Henryk Puzowski
KONSUL

Województwo z obowiązku wydany przez

VISAS

Form PP/A—Exchange Control Act 1947

Foreign exchange facilities—Private travel

Entries may be made here and on the page relating to business travel, etc., only by Authorised Banks and other banks, tour operators or travel agents specifically authorised by the Bank of England, or by an Exchange Control Authority in the Scheduled Territories.

Foreign currency is obtainable subject to conditions notified in the Notice to Travellers, a copy of which should be given to you by your bank, tour operator or travel agent. Any unused foreign currency, travellers' cheques, etc., must be offered for sale to, or encashed by, a bank or the tour operator or travel agent from whom they were obtained within the period indicated in the Notice to Travellers.

Date	Amount issued or refunded (sterling equivalent to nearest £1 below)	Stamp of bank, tour operator or travel agent issuing Notice to Travellers	Stamp of bank, tour operator or travel agent issuing exchange or receiving refund
11/7/71	225	Barclays Bank Ltd 60, High Street, Putney, S.W.15.	Barclays Bank Ltd, 60, High Street, Putney, S.W.15.

Authorised issuers of foreign exchange facilities may remove this form from the passport one year after the last entry.

1971 K30
23/7/71 ES

PRIVATE TRAVEL

Entries may be made here and on page 32 only by Authorised Banks and other banks or travel agents specifically authorised by the Bank of England, or by an Exchange Control Authority in the Scheduled Territories.

EXCHANGE CONTROL ACT 1947

Foreign currency is obtainable subject to conditions notified in the Notice to Travellers; the current Notice to Travellers should be obtained from your bank or travel agent. On your return unused foreign currency, travellers' cheques, etc., must be offered for sale to, or encashed by, a bank or the travel agent from whom they were obtained.

Date	Amount issued or refunded (sterling equivalent to nearest £1 below)	Stamp of bank or travel agent issuing Notice to Travellers	Stamp of bank or travel agent issuing exchange or receiving refund
6/12/70	£41	American Express Int. Bking Corp 6, Flaymarket, London E.C. 4	[Stamp]
2-7-73	£30	LLOYDS BANK LIM. 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1
24.6.74	£30	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1
26.6.74	£10	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1
4/12/75	£80	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1
9/7/76	£50	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1
19.7.77	£30	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1
23/7/77	£5	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1	LLOYDS BANK LIMITED 25, ABchurch Lane, LONDON, W.1

FUNDA PASZPORT
GENERALNA
ELŻBIETY
OKRĘG POMORZE
1939
AK
POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



I/2/34

POUCZENIE

1. Paszport może być wykorzystany tylko zgodnie z celem, dla którego został wydany. Okres pobytu za granicą powinien być zgodny z deklaracją zgłoszoną we wniosku o wydanie paszportu, przy czym nie może on naruszać postanowień umów międzynarodowych zawartych przez PRL, określających maksymalny okres pobytu w danym państwie.
2. W czasie pobytu za granicą wszelkie zmiany i uzupełnienia wpisów w paszporcie mogą być dokonywane wyłącznie przez polskie przedstawicielstwo dyplomatyczne lub polski urząd konsularny.
3. O utracie lub znalezieniu paszportu w kraju należy niezwłocznie zawiadomić organ, który go wydał lub najbliższy urząd spraw wewnętrznych albo komisariat lub posterunek MO, a za granicą najbliższe polskie przedstawicielstwo dyplomatyczne lub polski urząd konsularny.
4. Paszport podlega zwrotowi do organu, który go wydał lub który jest właściwy ze względu na miejsce zamieszkania posiadacza paszportu, w terminie 14 dni od powrotu z zagranicy, chyba że posiadacz paszportu zwołano jest z takiego obowiązku.

21AGM 55692

10110400247
Paszport zawiera 36 stron

В настоящем паспорте 36 пронумерованных страниц
Ce passeport contient 36 pages

I/2/33

POLSKA
RZECZPOSPOLITA LUDOWA
ПОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
REPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE



1945
PASZPORT
ПАСПОРТ
PASSEPORT

SERIA PK NR 523897

Paszport ten jest własnością Polskiej Rzeczyposp. Ludowej

Настоящий паспорт является собственностью Польской Народной Республики

Le présent passeport constitue la propriété de la République Populaire de Pologne

OBYWATEL POLSKI
ПОЛЬСКИЙ ГРАЖДАНИН - CITOYEN POLONAIS

12/36

nazwisko i imię
фамилия и имя
nom et prénom

DAAB ANNA

data urodzenia
дата рождения
date de naissance

04.11.1910 r.

miejsce urodzenia
место рождения
lieu de naissance

WARSZAWA

miejsce zamieszkania
местожительства
domicile

WARSZAWA

SERIA PK NR 523897



RYSOPIS

ПРИМЕТЫ - SIGNALEMENT

wzrost
рост
taille

160 cm.

oczy
глаза
yeux

PIWNE

znaki szczególne
особые примечания
signes particuliers

NIE MA

Podpis posiad.
Подпись держателя
Signature du titulaire

12/37



12/40

WSKAZUJE KRAJE ŚWIATA

ВСЕ СТРАНЫ МИРА

MON LES PAYS DU MONDE

Paszport jest ważny na kraje:

паспорт действителен на следующие страны:

Ce passeport est valable pour les pays suivants:

25 maja 1987 zero
25 maj 1987 zero
25 maj 1987 zero

na okres do 25.05.1987 r.
сроком до 25.05.1987 г.
jusqu'au 25.05.1987

NAZELNIK
ODZIAŁU PASZPORTÓW
SISW w Warszawie



WARSZAWA, 25.05.1987

Wzrost i uśredniona waga dokonanych na stronie 6

Место рождения и средняя масса тела сделанных на странице 6

Modification et la moyenne des poids inscrits à la page 6

10032013

Bank PKO SA i Oddział
Dobry-Zelw. w.
Koppsze
114-8107-13

SERIA PK NR 523897

10032013
LIPCA 1989

10032013
12/40

!

7

1/2/42

WSZYSTKIE KRAJE ŚWIATA
ВСЕ СТРАН НА ЗЕМЛИ
TOUS LES PAYS DU MONDE

10 lutego 1995
10 февраля 1995
10th february 1995

Ważność paszportu wznowia się
на краје:
Дејанбуметасоном на срочно
бегочибакемес на срочноу
емпани:
La validité du passeport est
renouvelée pour les pays suivants:

na okres do:
срока до:
jusqu'au:

Z przymiotem WIELOKROTNEGO
повторяющимся граници PRL

NACZELNIK
WYDZIAŁU PASZPORTÓW
SUSW w Warszawie



Warszawa 10 lutego 1995

wyjazd

Зміна і uzupełnienie wpisów dokonanych на строку 8

Модификация, дополнение и изменение записей в строке 8

Modification et complémentation des inscriptions à la page 8

SERIA PK NR 523897

1/2/43

powrót

12/44

10 *Ważność pa-
ortu wznowia się
na krótko:*
*Важность па-
порта возобновляется на короткий
срок:*
*La validité du passeport est
renouvelée pour les pays suivants:*
*na okres do:
срока на:
jusqu'au:*



*Zmiany i uzupełnienia wpisów dokonanych na stronie 10.
Внесения и дополнения в отчисления от отчислений 10.
Modifications et compléments d'inscriptions à la page 10.*

powrót

12/45

SERIA PK NR 523897

2/2/46

12. *Ważność pa... ortu wznowia się na kraje.
Действительность паспортов возобновляется на соответствующие страны.
La validité du passeport est renouvelée pour les pays suivants:*

*na okres do:
срок до:
Jusqu'au:*



*Zmiany i uzupełnienia wpisano dokonanych na stronie 12.
Изменения и дополнения внесены на соответствующей странице 12.
Modifications et compléments sont inscrits à la page 12.*

SERIA **PK** NR **523897**

2/2/47

pourvoi

14
Ważność paszportu wznawia się
na kraj:

Przedłużeniem paszportu
bezobrotowego na cześć
emigracji:

La validité du passeport est
renouvelée pour les pays suivants:

na Okres do:
okresu do:
jusque au:

Zmiany i uzupełnienia wpisów dokonanych na stronie 14

Коррекции и дополнения в записях на странице 14

apsied

postró

SERIA PK NR 523897

12/48

12/49



12/50

Stemple polskiej kontroli granicznej
Штампы польского пограничного контроля
Estampilles du service de contrôle à la frontière polonaise

powrót

16

12/51

Stemple polskiej kontroli granicznej
Штампы польского пограничного контроля
Estampilles du service de contrôle à la frontière polonaise

wyjazd

powrót

SERIA PK NR 523897

17

12/52

Stemple polskiej kontroli granicznej
Штампки польского пограничного контроля
Exemplilles du service de contrôle à la frontière polonaise

PRL
WARSZAWA
21.06.90
WYJAZD

SG RP
13.09.90
WARSZAWA

SG RP
27.02.91
WARSZAWA

SG RP
10.05.91
WARSZAWA

SG RP
15.01.92
WARSZAWA

P
10.09.92
WARSZAWA

12/53

Stemple polskiej kontroli granicznej
Штампки польского пограничного контроля
Exemplilles du service de contrôle à la frontière polonaise

SG RP
12.09.91
WARSZAWA

pour

1
1
2

POMORZE
AK
1945
ELŻBIETY ZAWACKIE

12/54

wizy

WIZY

visas

12/55

wizy

WIZY

visas

WIZY

Seen at the British Embassy
WARSAW
Good for a single journey
to the United Kingdom
This visa must be used before



29 SEP 1987

1945 87/521

T. J. Symons

(BV
(60)

29 JUN 1987

CONSULAR SECTION

consular section
This visa is valid for entry and departure
to the United Kingdom only and does not
entitle the holder to work, study or to
reside in the United Kingdom.

INDUKSIAN (1)
* (260) *
-7 AUG 1987

Two Months

SC 242 021



I/2/56

wizy

52389

visas

I/2/57

wizy

52389

visas

Seen at the British Embassy
W A P O A W
Good for a single journey to
the United Kingdom
This visa must be used before

13 APR 1989

HOIN 521 / 13V(14)

(signed)

B Simpson

BRITISH EMBASSY W A P O A W
13 JAN 1989
CONSULAR SECTION

LEAVE TO ENTER FOR SIX MONTHS
EMPLOYMENT PROHIBITED
IMMIGRATION OFFICER
* (113)
117 JAN 1989
HEADROW (1)

12/58

wizy

WIZY

visas

WIZY

12/59

wizy

WIZY

visas

WIZY

LEAVE TO ENTER FOR SIX MONTHS
EMPLOYMENT PROHIBITED

Seen at the British
WAR
Good for a single journey to
the United Kingdom
This visa must

IMMIGRATION OFFICER
W A R
W (272)
15 SEP 1989
1989 AMBROW (2)

15 SEP 1989

MO 1985

67/521/RK

(Signed)

15 JUN 1989

CONVULSAR SECTION

1/2/60
wizy

MEMBR
70852

visas

1/2/61
wizy

MEMBR
503897

visas

523897	7X39845
--------	---------

CERTIFICATE OF ENTITLEMENT TO THE RIGHT OF ABODE

Valid for presentation at a United Kingdom port within the validity of this passport

Signed  _____

19.10.89.



1/2/62
wizy

MEMBRAS
wizy

wizy

MEMBRAS
wizy

1/2/63
wizy

wizy



1/2/64

wizy

num

visas

70202

1/2/65

wizy

num

visas

523097

FUNDACJA
 ELŻBIETY
 ZAWAŃCZYŃ
 OKRĘG POMORZE
 1939 1945
 AK

I/2/66

wizy

64334
70000

visas

I/2/67

wizy

64334
50000

visas



7/2/68

Wizy

WIZY

Wizy

7/2/69

Wizy

WIZY

F	H P B
K	05-08-89 R
N	570700
IT	84890512
	DA

FUNDACJA
OKRĘG POMORZE
1939-1945
AK
KONFEDERACJA
Kobiet
Kobiet

Miejsce na kwantalne dołączenie wkładki uzupełniającej strony paszportu przeznaczona na wizy

5/2/70

wizy

ENAM

visas

12'5 069 013
Frankfurt/A 013

11'0 07'9 010
Frankfurt/A 010

10 07 9 16 4
Marienborn/A 081

1939 1945

OKRĘG POMORZE
AK

5/2/71

523897

II. Materiały uzupełniające relacje;

- Kserokopia artykułu "deska Anna ..." z " Sylwetki Kobiet - Żołnierki " u. 1, s. 209 - 213. Fotogr. k. 5, s. 1-5.
- "Where's the pilot?" - artykuł Ryszarda Witkowskiego (WKSt) w " Żuranie " - 4 (332) 01.03.1998, str. 6 (razem z całym numerem od str. 1 do 8. Oryginał. k. 4, s. 6-13. Fotogr. strona 11.
- Pożegnanie kpt pil. Anny Daab 4 dniem 27 stycznia 1998r. Msp. kserokopia, k. 3, s. 14-16.
- Nekrolog Anny deskiej - Daab - G. Stolewicz, wycinek oryg. k. 1, s. 17
- "Anna deska - Daab. Pożegnanie (1910 - 1998). Kserokopia. k. 1, s. 18.
- "Anna deska - Daab - Wydruk z internetu z 27. lutego, 2011. k. 1, s. 19.



11 | 1

Leska Anna, Zofia, Marta zam. Daab (1910–1998), por. pilot. We wrześniu 1939 r. w Eskadrze Sztabowej Naczelnego Dowództwa Lotnictwa, w 1940 r. we Francji w Biurze Naczelnego Dowództwa Lotnictwa, w latach 1941–1945 w Pomocniczej Lotniczej Służbie Transportowej (ATA) w Wielkiej Brytanii, związana z lotnictwem do końca życia.



Urodziła się 4 listopada 1910 r. jako córka Juliusza Leskiego i Marii Marty z Olszyńskich, w rodzinie o tradycjach patriotycznych i wielkich zasługach dla Polski. Jej dziadek Marcin Olszyński, malarz, fotografik, wydawca „Kłósów” był wybitną postacią warszawskiej cyganerii w XIX wieku. Jej ojciec był inżynierem po dwóch fakultetach politechniki w Niemczech, oficerem artylerii w II Brygadzie Legionów. Jako major WP dowodził w roku 1920 jednostką artylerii w obronie Warszawy. W oswobodzonej Polsce w latach 1918–1926 organizował i zarządzał zakładami zbrojeniowymi. Był naczelnym dyrektorem Zakładów Amunicyjnych „Pocisk” S.A. W czasie II wojny światowej w Londynie – szef Kwatery Głównej Naczelnego Wodza. Matka w latach 1916–1921 z własnych środków prowadziła dom dla legionistów rannych i ozdowieńców, a w czasie II wojny światowej działała w Delegaturze Rządu na Kraj i brała udział w Powstaniu Warszawskim. Brat Anny Kazimierz („Bradł”), inżynier doktor, konstruktor okrętów podwodnych ORP „Orzeł” i ORP „Sęp”, pilot WP we wrześniu 1939 r. Był bohaterem Polski Podziemnej lat 1939–1945, szefem sztabu Obszaru Zachodniego AK, legendarnym oficerem wywiadu i kontrwywiadu „Muszkieterów”, ZWZ–AK, w Powstaniu Warszawskim – dowódcą kompanii w zgrupowaniu ppłk. „Sławbora”. Wieloletni więzień PRL. Odznaczony medalem „Sprawiedliwy wśród narodów świata”.

Anna Leska ukończyła gimnazjum im. Cecylii Plater-Zyberkówny – rocznik maturalny 1927. Lotnictwem była zafascynowana już w dzieciństwie. Warto przytoczyć spisane dawno temu niezatarte nigdy jej wrażenia z pierwszego zetknięcia się z samolotem i lataniem: „w słoneczny, ciepły dzień nasi rodzice przywieźli siostrę i mnie na Mokotów do 1 pułku lotniczego, gdzie miałyśmy obiecane ‘polatanie’. Tak to pierwszy raz znalazłam się w powietrzu mając 9 czy 10 lat. Będący wówczas jeszcze w randze kapitana – Bolesław Stachoń prowadził mnie za rękę do oczekującego przy hangarach Hanriota i pytał czy się nie boję. Płacząc mu się koło kolan starałam się zrozumieć, czego się mam bać? Na strach w ogóle nie było miejsca, tylko ciekawość i niecierpliwość i chęć jak najprędzszego znalezienia się w samolocie i w powietrzu. Od tej chwili kpt. Stachoń stał się moim bohaterem i ideałem; nie przypominam sobie jednak żebym mu o tym kiedykolwiek w częstych spotkaniach powiedziała. Wrażenia z tego lotu wprawiły mnie w siódme niebo, zwłaszcza, że poza różnymi wykrętami,



0-
ka-
ot-
zel-
l-
ns-
ina
rka
ch,
iel-
cin
ł-
ne-
no dwóch fakultetach politechniki

312

górkami i loopingiem kpt. Stachoń w pewnej chwili wyłączył silnik i lądowaliśmy w zupełnej ciszy. Z pomocą wygramoliłam się z Hanriota. Pamiętam trochę wystraszoną twarz matki, która z nas czworga jedyna pozostała na ziemi, gdyż i ojciec i siostra też latali, i która niespokojnie oczekiwała na swoje większe i mniejsze pisklęta. Nie pamiętam czy powiedziałam to czy nie, ale od tej chwili postanowiłam, że za wszelką cenę będę latać. Wiedziałam, że muszę jeszcze parę dobrych lat podrosnąć i, że muszę cierpliwie poczekać, ale byłam zupełnie pewna, że mi się kiedyś uda zostać pilotem” (Niepublikowane wspomnienia A. Leskiej w zbiorach autorki.) Pragnienia z dzieciństwa Anny Leskiej spełniły się chyba nawet w nadmiarze. Przyczyniła się do tego II wojna światowa. Ona sama stale odczuwała niedosyt latania.

Droga Anny Leskiej do zdobycia licencji pilota była długa i żmudna. Szkolenie odbywała jako członek Warszawskiego Aeroklubu, mieszczącego się na Polu Mokotowskim. Zaczynała od latania na balonach wolnych i szybowcach. Ukończyła kursy i uzyskała licencje pilota balonowego i szybowcowego. Na krótko przed wybuchem II wojny światowej ukończyła kurs pilotażu motorowego w Aeroklubie Toruńskim i uzyskała licencję pilota (na RWD-8).

W sierpniu 1939 r. została zmobilizowana; 3 września 1939 r. została przydzielona do służby jako ppor. czasu wojny, pilot z samolotem RWD-13, w Eskadrze Sztabowej Naczelnego Dowództwa Lotnictwa dowodzonej przez kpt. dypl. Romana Czerniawskiego. Funkcję tę pełniła do 17 września, tj. do otrzymania rozkazu przelotu do Rumunii, gdzie samoloty zostały zarekwirowane, a personel latający internowany w Focsani. Komendantem obozu był płk Pawlikowski. Z obozu Anna uciekła z dwoma pilotami. Przez Jugosławię i Włochy dostała się do Francji. W Paryżu została zatrudniona w biurze Naczelnego Dowództwa Lotnictwa. W czerwcu 1940 r. z personelem dowództwa została ewakuowana na południe Francji do St. Jean-de-Luz i przetransportowana do Wielkiej Brytanii polskim statkiem m/s „Stefan Batory” (port Plymouth). W Londynie pracowała nadal w biurze, najpierw w Dowództwie Sił Powietrznych, a następnie w Air Ministry (Ministerstwo Lotnictwa) robiąc spisy osób wchodzących w skład polskich sił lotniczych. Jeszcze będąc we Francji, w której kobiet nie dopuszczano do zawodu czy funkcji pilota, dowiedziała się, że Anglicy wykorzystują cywilnych pilotów, w tym kobiety, do transportowania samolotów, zwalniając tym samym pilotów wojskowych od tych zadań. Anna przeszła odpowiednie przeszkolenie, otrzymała licencję i od 6 stycznia 1941 r. została przydzielona do personelu latającego jako pilot w ATA – Air Transport Auxiliary (Pomocnicza Lotnicza Służba Transportowa) z numerem ewidencyjnym 28, przy ogólnej liczbie około 200 pilotów kobiet. Do 1 grudnia 1945 r. dostarczała samoloty z wytwórni lub jednostek rezerwowych do dywizjonów operacyjnych. W tym czasie przetransportowała przeszło 700 samolotów różnych typów. Miała przelatanych ponad 1500 godzin. Zajmowała stanowisko *flight commander* (dowódca lotu). Stacjonowała najpierw w Hatfield pod Londynem, następnie w Hamble koło Southampton i, ostatecznie trzy miesiące

11/3
przed demobilizacją, w Racliffe koło Leicester. Chociaż nie odbywała lotów bojowych, to praca jej była równie niebezpieczna i wymagała wielkiej odwagi i determinacji. ATA stworzyło system, w którym po wylądowaniu pewnej liczby godzin na samolotach lekkich (tzw. kategorii pierwszej) przechodziło się szkolenie na klasę drugą – jednosilnikowe samoloty myśliwskie lekkie. Następne klasy obejmowały: trzecia – dwusilnikowe lekkie bombowce, klasa czwarta – dwusilnikowe ciężkie bombowce, klasa piąta – czterosilnikowe. Były także dwie podkategorie samolotów – druga plus i czwarta plus, na które trzeba było mieć specjalne upoważnienia. Anna jako jedna z nielicznych – zaliczyła wszystkie te kategorie.

Na prośbę kolegów z Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa Anna w 1990 r. spisała swoje wojenne dzieje na 24 stronach maszynopisu. Są one wyrażone prostym językiem, bez emfazy i podkreślania czynów bohaterskich. W całości wspomnienia te nie zostały opublikowane, ukazały się w kolejnych częściach – A. Daab-Leska, *Od RWD do „Spitfire'a* („Za i Przeciw” 1982, nr 2–5) oraz w opracowaniu H. Nakielskiego, *Ona i „Spitfire”* („Tygodnik Kulturalny” 1989, nr 37). Anna zamieściła także dwie relacje ze swej działalności wojennej w publikacjach specjalnych wydawanych z okazji jubileuszy: *Dostarczyłam 700 samolotów do baz* („Skrzydła” XIX Zjazd Lotników Polskich, Londyn 1979) oraz *W pomocniczej służbie transportu lotniczego* (Woman Auxiliary Air Force–PSLK, 1973).

Były też audycje nagrywane dla radia i telewizji. Nagrania Krzysztofa Wyrzykowskiego najlepiej charakteryzują jej sylwetkę. We wspomnieniach Anna Leska nie przytacza czynów bohaterskich, ale zatrzymuje się na kilku fragmentach lotów i przeżyciach z nimi związanych. Najbardziej zapamiętała lot w zimie na Tiger Moth z Hatfield do Prestwick. Dogodna trasa okazała się nie do przebycia z powodu niskich chmur, zdecydowała więc polecieć nad doliną rzeki, trochę krętą, ale nie uniemożliwiającą lotu. Jednak po krótkiej chwili pogoda się „zamknęła”, chmury zeszły na sam dół doliny i nastąpiła straszna ulewa. Anna nie mogła zawrócić nie widząc ścian doliny i wiedząc, że jest ona bardzo wąska. Widziała tylko błyskającą od czasu do czasu wodę rzeki pod sobą. Dolina na szczęście kończyła się płasko i Anna wyleciała po drugiej stronie pasma gór, wprost w słoneczną pogodę, z paroma więcej siwymi włosami.

Inny pamiętny lot to dostawa dwóch Beaufighterów z Hamble na odległe o 10 minut lotu lotnisko Gosport. Tu okazało się, jak bardzo wysokich kwalifikacji i niesłychanego opanowania wymagała jej praca. Po odstawieniu jednego samolotu miała wrócić po drugi na to samo miejsce. Lotnisko leżące nad samym brzegiem Kanału Angielskiego miało zaporę balonową z korytarzem dla podejścia do lądowania i startu. Pogoda i widoczność były doskonałe i Anna widziała wszystkie balony i ich kable. Beaufighter to samolot o wielu zaletach, jednak nie wybaczący błędowi pilotażu i reagujący natychmiast, i to bardzo gwałtownie. Widząc, że nie ma przeszkód w powietrzu ani na ziemi, zdecydowała się zrobić ciasną rundę wewnątrz zapory balonowej. Była na zbyt dużej wysokości i chcąc

11/4

wytracić szybkość, zrobiła to, czego Beaufighter nie toleruje. Wypuściła trochę klap i zaczęła robić wiraż w prawo o 180 stopni. Z konieczności wiraż musiał być „ciasny” i prawdopodobnie zrobiła ten skręt niezupełnie prawidłowo, no i – zgodnie z ostrzeżeniem – Beaufighter nagle wytracił szybkość i wszedł w korkociąg. Przerazona usłyszała swoje własne przekleństwo i zupełnie instynktownie uratowała się oddawszy drążek sterowy i dając pełen gaz. Po tym fragmencie korkociągu znalazła się na właściwym do lądowania kierunku i na właściwej wysokości. Straciwszy około 800 stóp wylądowała bez dalszych trudności. Po wylądowaniu dostrzegła głowy pracowników wieży kontrolnej, którzy chcieli zobaczyć takiego wariata. Nie przejęła się tym i po zdaniu samolotu wróciła samochodem do Hamble po drugiego Beau. Czuła, że jeżeli nie wykona ponownie lotu, będzie zawsze miała uraz na punkcie Beaufighterów.

Inne wspomnienie dotyczyło samolotu Mosquito. Leciąca do angielskiego dywizjonu na lotnisko West Malling. W tej strefie obowiązywały wtedy ściśle trasy przelotów i każdorazowe uprzedzenie wszystkich lokalnych jednostek RAF, placówek artylerii przeciwlotniczej, sieci korpusu obserwatorów o dokładnym czasie przelotu, typie samolotu, wysokości, trasie lotu i docelowym lotnisku. Pogoda była zła. Trasa wiodła najpierw na wschód wzdłuż brzegu aż do masztów radiostacji, gdzie powinna była zmienić kurs. Z początku wszystko się zgadzało, choć musiała lecieć bardzo nisko ze względu na chmury. Nawet w samolocie wolniejszym od Mosquito trudno prowadzić dokładną nawigację z wysokości 300–400 stóp. Gdy w pewnym momencie zobaczyła maszty radiostacji po lewej, a nie po prawej stronie, nie bardzo wiedziała, gdzie dokładnie się znajduje. Zmieniła trochę kurs i nagle w ostatniej chwili zobaczyła pod sobą lotnisko West Malling, które prawie minęła. Po wylądowaniu dumna z siebie i zadowolona oddała samolot i równocześnie została poproszona do dowódcy. Zapytał, ile balonów i ile kabli widziała lecąc? Była zdumiona i przerażona. Okazało się, że zmieniwszy kurs o chwilę wcześniej niż powinna, przeleciała całą zaporę balonową ustawioną w tzw. Aleję Bomb, która była terenem polowania myśliwców RAF na „latające” bomby przemierzające tę przestrzeń w drodze na Londyn. Dzięki wyjątkowemu szczęściu Anna nie naleciała na żaden kabel ani balon, których nie mogła dostrzec z powodu chmur. Tylko dzięki korpusowi obserwatorów śledzących jej lot nie została zestrzelona przez własną artylerię.

W pięcioletniej karierze lotniczej Anny niespodziewanych zdarzeń i niebezpiecznych przygód było wiele. Miała też osobisty stosunek do poszczególnych typów samolotów. Lubiła Spitfire’y i Mosquity, nie lubiła amfibii Walrus i Sea Otter, używanych do pracy ratowniczej, choć mimo niezdarneho wyglądu pełniły doskonałą służbę i z ich pomocą uratowano wielu rozbitków. Jednakże Anna dostarczyła wiele tego typu samolotów i zyskała nawet przydomek „Królowej Walrusów”. Ostatnim samolotem, którym leciała w czasie wojny, był Wellington.

11/5

Po kapitulacji Niemiec i demobilizacji Anna, jak wielu pilotów i wojskowych innych specjalności, musiała przystosować się do cywilnego życia. Dnia 11 sierpnia 1945 r. wyszła za mąż za kapitana lotnictwa Mieczysława Daaba. We wrześniu 1939 r. brał on udział w obronie kraju w 4. Pułku Lotniczym w Toruniu, w eskadrze 42. Poprzez Rumunię i Francję dostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie został włączony do RAF, do 301. Dywizjonu Bombowego w Hemswell. Zestrzelony w 1942 r. podczas swego jedenastego lotu nad Francją dostał się do niewoli niemieckiej, gdzie przebywał do końca wojny. Anna z mężem wyjechali do Walii, aby tam prowadzić mleczną farmę. Po pewnym czasie wrócili jednak do Londynu, gdzie miłość do lotnictwa skierowała ją ponownie do pracy w Women Air Corps (w kobiecych oddziałach lotniczych). W ciągu tygodnia pracowała zwyczajnie w biurze, a podczas weekendów, wprowadzie w niewielkim już stopniu, mogła oddawać się swej pasji latania jako pilot dwudziestominutowych przyjemnościowych lotów dla młodych dziewcząt interesujących się lataniem.

Po powrocie do Polski w 1977 r. brała żywy udział w życiu środowisk lotniczych. Czuła się związana tak z lotnikami ATA, RAF, jak i z polskimi organizacjami lotniczymi. Była działaczką i członkiem Zarządu Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Uczestniczyła w świętach i zjazdach lotniczych. Z bratem Kazimierzem brała udział w Światowym Zjeździe Lotników Polskich. W 50. rocznicę „Bitwy o Anglię”, łącznie z innymi kobietami pilotami czasu wojny, została przyjęta przez królową brytyjską i odznaczona.

Anna Leska-Daab zmarła 21 stycznia 1998 r. w Warszawie. Pochowana została ze wszystkimi honorami wojskowymi na Starych Powązkach w grobie rodzinnym (kwatery 24 rząd 6 grób 1/2). Była jedną z najbardziej zasłużonych lotniczek polskich. Jak powiedzieli o niej koledzy lotnicy, była wspaniałą, piękną kobietą, wielką damą lotnictwa polskiego, człowiekiem wielkiego czynu i wielkiej odwagi. Została odznaczona 28 grudnia 1945 r. Srebrnym Krzyżem Zasługi Dowództwa Sił Powietrznych w Londynie, 15 stycznia 1947 r. Angielskim Królewskim Medalem („King's Medal for Service Foreign Office”), a w Polsce otrzymała medale: „Zasłużony dla Lotnictwa” i Medal za Obronność Kraju. Bardzo ceniła sobie Dyplom Honorowego Wyróżnienia „Błękitne Skrzydła”.

Po Annie Leskiej-Daab pozostał mundur służbowy, przechowywany przez nią z pietyzmem, i sporo dokumentów, fotografii i innych pamiątek. W dniu 28 listopada 2001 r. przekazałam te rzeczy Muzeum Wojska Polskiego wierząc, że służyć one będą zachowaniu w pamięci bohaterów II wojny światowej i wzbogacaniu wiedzy o tym czasie.

Maria Leska

APAK, sygn.: 470/WSK; E. M. Car, *Pomocnicza Wojskowa Służba Kobiet w Polskich Siłach Zbrojnych poza krajem w II wojnie światowej*, w: *Służba Polek...*, cz. 2, Toruń 1998, s. 362; A. Daab, *Jak zostałam „Królową Walrusów”*, WTK 1981; A. Daab-Leska, *Od RWD do Spitfire'a*, Za i Przeciw 1982, nr 2–5; tejsze, *Dostarczyłam 700 samolotów do baz*, Skrzydła XIX

Sydlowski Korböf 2011.



LOT rwanie

4 (392) 01.03.1998 rok XVII

W numerze między innymi:

Wdrożenie Systemu Ocen Pracowników
ATR-42 dla *eurolotu*
Spółka z General Electric
Lot Cargo w nowej siedzibie
DKO już przy 17-go Stycznia 32
Trening dla trenerów...
Złota dziesiątka

Polskie Linie Lotnicze LOT i sieć telefonii cyfrowej Era GSM były głównymi sponsorami zorganizowanych przez redakcję dziennika "Życie" wyborów "Człowieka Roku 1997" w Polsce.

Ten zaszczytny tytuł przyznano premierowi Józefowi Buzkowi. Wśród uhonorowanych znalazł się znany aktor Jerzy Stuhr, a także - w kategorii produkt roku - karta kredytowa Citibank.

LOT Z CZŁOWIEKIEM ROKU

Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski



W salach bankietowych warszawskiego hotelu "Sobieski", gdzie tegorocznym zwycięzcom wyborów "Życia" uroczysto wręczono statuetki "Człowieka Roku", 29 stycznia wieczorem licznie pojawili się znani polscy politycy, ludzie biznesu oraz twórcy kultury. Poza premierem Józefem Buzkiem znaleźli się w tym gronie między innymi Adam Strzembosz, Marcin Świąteczki, Maciej Płażyński, a także Wojciech Młynarski i Daniel Olbrychski. W imprezie uczestniczyło w sumie ponad 300 osób "z pierwszych stron gazet".

Naszą firmę reprezentował prezes Jan Litwiński, któremu ze sceny oficjalnie podziękował za wsparcie wyborów "Człowieka Roku" Tomasz Wolek, redaktor naczelny "Życia".

Przyjęcie zorganizowane po uroczystości wręczenia nagród stało się też okazją do kolejnego już w ciągu ostatnich kilku tygodni spotkania prezesa Litwińskiego z premierem Buzkiem. Rozmowa toczyła się na tle plany reklamowej "Business class", podobnie zresztą jak większość wywiadów, jakich po odebraniu nagrody szef polskiego rządu udzielił licznie przybyłym dziennikarzom stacji telewizyjnych.

Nasze plany reklamowe podziwiała mogli wszyscy widzowie, którzy oglądali w tym dniu relacje z imprezy w "Panoramie", "Wiadomościach", "Faktach" i w Polsce.

O panującej tego wieczoru w hotelu "Sobieski" atmosferze najlepiej świadczy fakt, że premier Rzeczypospolitej znalazł czas, aby zamienić kilka słów z młodym pracownikiem naszej firmy, Mateuszem Niemczykiem z Działu Strategii Handlowej oraz towarzyszącą mu Małgorzatą Suszyną. Z kolei, w rozmowie z Barbarą Klary i Markiem Sławatycem, odpowiadającymi w naszej firmie za public relations i reklamę, premier Jerzy Buzek wyznał, że bardzo lubi latać LOT-em.

Miłym akcentem na zakończenie uroczystości były drobne prezenty wręczane uczestnikom bankietu przez Agnieszkę Kulczyńską z Działu Public Relations i Jarosława Sokołowskiego z Działu Promocji i Reklamy.

Wypada dodać, że sponsorowanie wyborów "Człowieka Roku" było pierwszym tak poważnym egzaminem dla utworzonej w ramach HMR Sekcji Sponsoringu, którą od 1 stycznia kieruje Andrzej Niedziałek. Egzamin ten nowa komórka zdała na piątkę.



System Ocen Pracowników - wdrożenie

W związku z zakończeniem prac nad ostateczną wersją podręcznika Systemu Ocen Pracowników PLL LOT SA chcemy wszystkim pracownikom przekazać informacje dotyczące celów i zadań, ogólnych założeń, obowiązków osób oceniających oraz procedur oceny.

Na łamach "Żurawi" kilkakrotnie zamieszczaliśmy już informacje dotyczące prac zespołu do opracowania i wprowadzenia Systemu Ocen Pracowników, powołanego poleceniem Prezesa Zarządu z dnia 3.06.1996r.

Informacje zawarte w niniejszym artykule mają nie tylko pomóc w ugruntowaniu wiedzy o procesie oceny, jej przebiegu i konsekwencjach, ale także ułatwić praktyczne zastosowanie Systemu Ocen Pracowników, w pierwszej fazie oceny, którą rozpoczynamy w lutym 1998 roku.

SOP został zróżnicowany dla następujących grup pracowniczych:

Stanowiska niekierownicze:

- grupa pracowników technicznych
- grupa pracowników administracyjno-biurowych
- grupa pracowników obsługi klienta
- grupa specjalistów zatrudnionych w różnych komórkach organizacyjnych.

Stanowiska kierownicze:

- kadra kierownicza
- kadra kierownicza wyższego szczebla.

Ocenie nie podlegają członkowie Zarządu PLL LOT SA, radcy prawni, pracownicy przebywający na etatach rotacyjnych, natomiast czasowo, do końca 1999 roku, z oceny wyłączono personel latający i pokładowy oraz pracowników Przedstawicielstw Zagranicznych.

Pragniemy podkreślić, że:

* System Ocen Pracowników PLL LOT SA został opracowany zgodnie z sugestiami kadry kierowniczej i Związków Zawodowych uczestniczących w wyborze i określeniu kryteriów oceny dla poszczególnych grup zawodowych wyodrębnionych w przedsiębiorstwie

* SOP ma służyć wszystkim pracownikom w celu podniesienia efektywności własnej pracy i pracy komórek organizacyjnych

* SOP jest narzędziem umożliwiającym efektywne zarządzanie potencjałem ludzkim, zgodnie ze strategią naszego przedsiębiorstwa, przez co ma wpłynąć na podwyższenie sprawności i konkurencyjności naszej firmy.

Wszyscy pracownicy, spełniający warunki formalne SOP, będą poddawani corocznej, systematycznej ocenie, a także każdy Oceniany Pracownik ma obowiązek wypełnić Kwestionariusz Samooceny w celu:

- otrzymania rzetelnej i obiektywnej informacji o wymaganiach i oczekiwaniach, zadaniach, efektach pracy przypisanych do zajmowanego przez pracownika stanowiska

- diagnozy możliwości rozwoju pracowników w celu planowania ścieżek kariery zawodowej oraz prawidłowego przydziału zadań i optymalnego rozmieszczenia kadr w przedsiębiorstwie

- analizy potrzeb szkoleniowych pracowników poprzez określenie ich silnych i słabych stron oraz specyficznych zdolności i predyspozycji

- usprawnienia komunikacji między pracownikami i przełożonymi

Powyższe cele będą możliwe do realizacji dzięki przestrzeganiu następujących zasad:

- każdy pracownik podlegający ocenie oceniany jest 1 raz w roku

- wszyscy pracownicy będą oceniani według jasno i precyzyjnie sformułowanych kryteriów, które opisują 5 podstawowych obszarów funkcjonowania zawodowego:

1. kompetencje zawodowe
2. jakość pracy / kierowanie ludźmi
3. dyscyplina pracy
4. rozwój zawodowy
5. kultura osobista

- pracownicy są zapoznawani z kryteriami oceny i z oczekiwaniami stawianymi im w pracy, a także otrzymują rzetelną i obiektywną informację o poziomie wykonywanych przez nich zadań- szkolenie, awansowanie i nagradzanie będą w większym stopniu powiązane z potrzebami pracowników, ich indywidualnymi osiągnięciami i jakością pracy

- każda z osób biorących udział w procesie oceny zapozna się i będzie postępowała zgodnie z obowiązkami wynikającymi z roli, jaką pełni w Systemie Ocen Pracowników (Oceniany Pracownik, Bezpośredni Oceniający - bezpośredni przełożony, Wyższy Oceniający - przełożony Bezpośredniego Oceniającego)

- proces formalnej oceny pracowników odbywa się zgodnie z procedurą zawartą w części szczegółowej Podręcznika SOP

- obowiązkiem uprawnionych do wglądu w Kwestionariusz Oceny Pracownika i Kwestionariusz Samooceny jest zachowanie poufności wyników.

Przypomnieliśmy podstawowe i jednocześnie zasadnicze sprawy dotyczące Systemu Ocen Pracowników.

Informację szczegółowo zawarte są w Podręczniku Systemu Ocen Pracowników, którym będzie dysponował, i udostępnił go swoim podwładnym, bezpośrednio przełożony oraz w egzemplarzu Systemu Ocen Pracowników znajdującym się do wglądu w bibliotece Zakładowego Ośrodka Informacji Technicznej i Ekonomicznej bud.A-300, p.107.

Ponadto dodatkowe informacje na temat Systemu Ocen Pracowników można uzyskać w Pracowni Psychologicznej Bud.A-300, p.121, tel.606 66 11, 606 84 68.

Mamy nadzieję, że skonstruowaliśmy narzędzie, które będzie motywowało pracowników do coraz lepszej pracy, a kierownikom pomoże w podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju podległych im pracowników.

Może i w naszej firmie, podobnie jak w Banku PKO SA, w niedługim czasie, nie tylko kierownicy, ale przede wszystkim szeregowi pracownicy będą grupą najbardziej zainteresowaną przebiegiem procesu oceniania i realizacją zadań określonych po przeprowadzonej ocenie.

Iwona Pawlicka-Wojciechowska

ATR - 42 dla EuroLOT-u

Po wielu miesiącach negocjacji EuroLOT SA podjął decyzję w sprawie wyboru samolotów, które już w najbliższym sezonie letnim będą eksploatowane na trasach krajowych i regionalnych. Z kilku propozycji wybrano samolot ATR-42 w wersji 300, uznając go za samolot najlepiej spełniający potrzeby i oczekiwania firmy. ATR-42 jest mniejszą wersją latającego już od kilku lat w barwach PLL LOT SA samolotu ATR-72.

17 lutego w siedzibie spółki prezes EuroLOT-u Marek Rymkiewicz oraz reprezentujący producenta samolotów, firmę Aero International (Regional), prezes d/s handlowych Alain Brodin podpisali porozumienie w sprawie leasingu 5 maszyn.

Zgodnie z planami rozwoju floty można spodziewać się, że jeszcze w tym roku w barwach EuroLOT SA pojawią się trzy samoloty. Pierwsze dwa dostarczone będą w czerwcu, a kolejny w lipcu.

Licząc się z planowanym zakupem samolotów, EuroLOT przeprowadził już w ubiegłym roku teoretyczne szkolenie pierwszej grupy 24 własnych pilotów, którzy w najbliższym czasie będą doskonalili swoje umiejętności na symulatorach w Tuluzie, gdzie produkowane są samoloty ATR.

Pojawienie się nowych samolotów na trasach komunikacyjnych znacznie zwiększy możliwości operacyjne



EuroLOT-u, który w tej chwili wspólnie z PLL LOT SA użytkuje 64-miejscowe samoloty ATR-72. Po wielu analizach stwierdzono, że połączenie właściwości obu podobnych typów samolotów wpłynie na poprawę punktualności lotów oraz umożliwi uruchomienie nowych połączeń lotniczych, na których eksploatacja mniejszych samolotów (ATR-42 zbiera 48 pasażerów) będzie bardziej ekonomiczne. Przyczyni się to także do zwiększenia ilości rejsów na dotychczas obsługiwanych trasach.

Samoloty ATR należą do najbardziej popularnych samolotów pasażerskich w swojej klasie i użytkowane są przez kilkadziesiąt firm lotniczych na całym świecie.

Leszek Chorzewski (PR)

Gratulujemy Koleżankom i Kolegom, którzy w tych dniach obchodzą jubileusz pracy w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

35 lat pracy

Maria Kujawska DO

30 lat pracy

Józef Kręzlewicz TPOO

25 lat pracy

Stanisław Gruszewski EPOE

Tomasz Głowacki TSLW

20 lat pracy

Jerzy Rezier LLS

Grzegorz Wyszomierski TSWC

Jacek Dygulski FGR

Marek Dygulski FGR

15 lat pracy

Urszula Okrasko ECK

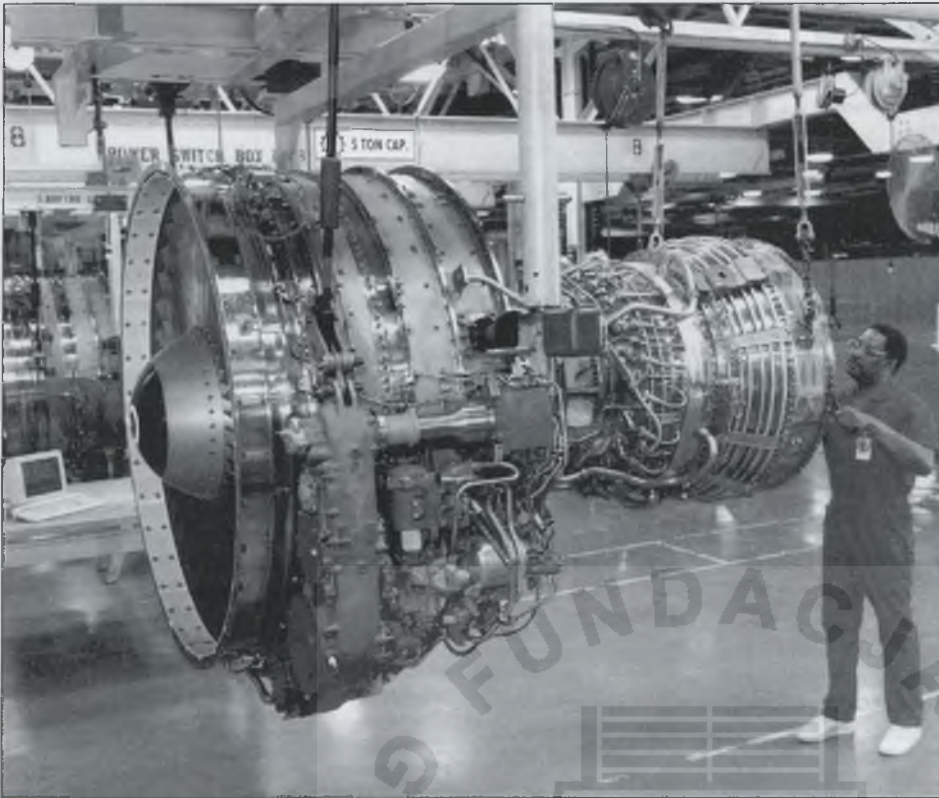
Jacek Sosnowski TSLW

Bogusław Paciorek TAO

10 lat pracy

Józef Kryszkiewicz TSH

Joanna Terlikowska HH001



Wizyta Prezesa G.E. Aircraft Engines

W dniu 28 stycznia br. LOT gościł oficjalną delegację General Electric Aircraft Engines z nowo mianowanym prezesem Jamesem McNERNEY. Towarzyszyli mu: szef pionu marketingu i sprzedaży - Herb D. Depp oraz dyrektor generalny na Europę Środkowo-Wschodnią - M. Al-Lamadani. W toczących się rozmowach stronę PLL LOT SA reprezentowali prezes Jan Litwiński, wiceprezes ds. eksploatacji Andrzej Słodownik oraz dyrektor techniczny Bogdan Papis.

Celem podróży prezydenta GEAE do Europy było nawiązanie osobistego kontaktu z szefami linii lotniczych będących największymi klientami GE oraz omówienie w bezpośrednich rozmowach szeroko pojętej współpracy pomiędzy tymi klientami a GE. Warto nadmienić, że LOT jest największym użytkownikiem silników produkcji GE w tej części Europy.

Podczas spotkania prezes Jan Litwiński przedstawił aktualną sytuację LOT-u, scharakteryzował warunki procesu prywatyzacji i restrukturyzacji firmy, podkreślił potrzebę jej dokapitalizowania oraz zanalizował niedawno podpisany alians strategiczny z British Airways. Szefowie General Electric Aircraft Engines doceniają przemiany zachodzące w naszej firmie wymieniając LOT jako lidera wśród towarzystw lotniczych w Europie Środkowo-Wschodniej. Prezes GEAE wyraził zainteresowanie swojej firmy dalszą, bliską współpracą z PLL LOT SA. Strony zadeklarowały zgodną wolę utworzenia spółki typu joint-venture ukierunkowanej na podjęcie obsługi modułowej silników CFM56 samolotu B737.

Zarząd PLL LOT SA uważa za jedno z priorytetowych zadań poprawę efektywności gospodarowania Pionu Technicznego poprzez lepsze wykorzystanie infrastruktury bazy technicznej, a przede wszystkim lepsze wykorzystanie potencjału, jaki stanowi wysoko wykwalifikowany i doświadczony personel techniczny. Powołanie spółki przyczyni się do poszerzenia zakresu obsługi silników, jak również do podniesienia efektywności tego obszaru działalności naszej firmy a w konsekwencji - do obniżenia kosztów obsługi technicznej samolotów. Przewiduje się, że spółka świadczyć będzie usługi kontrahentom zewnętrznym z tego rejonu Europy. Pomimo dobrych prognoz dla rynku, należy oczekiwać

silnej konkurencji, zwłaszcza ze strony naszego zachodniego sąsiada.

Oficjalne powołanie spółki spodziewane jest jeszcze w tym roku, natomiast praktyczna działalność możliwa będzie po dokonaniu szeregu prac przygotowawczych.

Dla PLL LOT SA przedsięwzięcie tego typu będzie wymiernym rezultatem dotychczasowych starań o poprawę efektywności obsługi technicznej samolotów.

General Electric jest firmą globalną o dominującej pozycji nie tylko w dziedzinie silników lotniczych. Wnosi ważący wkład w światową produkcję przemysłu energetycznego, elektromaszynowego, środków transportu, chemicznego, kosmicznego, militarnego - w każdym sektorze wykorzystując nowatorskie techniki zarządzania. W doborze partnerów wykazuje daleko posuniętą ostrożność, dlatego propozycja bliskiej współpracy jest dobitnym wyrazem uznania dla naszych osiągnięć w dziedzinie eksploatacji i obsługi silników GE.

Opracowanie Public Relations
na podstawie informacji Zarządu



16 stycznia na pokładzie lotowskiego samolotu B 737-300 SP LPC odbyła się wyjątkowa uroczystość. Związek małżeński zawarli obywatel Szwecji Pan Rolf Bernhard Andersson i Pani Lolita Lamonde-Andersson. Ślubu udzielił parze młodej kapitan Sławomir Iwanicki a świadkami złożenia przysięgi małżeńskiej byli: szefowa pokładu Bożena Pietruch i dyrektor regionalny w Bangkoku Zbigniew Dąbkowski.

Przy tradycyjnej lampce szampana oblubiercy zwierzyli się, że na ślub na pokładzie samolotu PLL LOT zdecydowali się ze względu na sympatię jaką darzą tę linię od wielu lat. Po lądowaniu na lotnisku Don Muang w Bangkoku małżonkowie otrzymali od personelu lotniskowego LOT-u wielki bukiet orchidei na szczęście na nowej drodze życia.

NA NOWYM

Po latach tułaczki po pomieszczeniach podnajmowanych od PPL w starym Porcie Krajowym, gdzie zimą temperatura spadała do 5-6°C, a latem było bardzo ciepło, Dział Szkolenia Ogólnego przeprowadził się nareszcie do nowej siedziby, spełniającej podstawowe wymagania stawiane przed salami, które będą służyły potrzebom szkoleniowym.

Nasze nowe lokum znajduje się w biurowcu za hotelem "Gromada" przy ul. 17 Stycznia 32, (tel. 609 96 96 fax 609 96 81). W jednym miejscu znalazły się biura DKO i sekcji języków obcych oraz sześć sal wykładowych z prawdziwego zdarzenia.

W tym miejscu chylimy się w głębokim ukłonie w kierunku szefa Biura d/s Pracowniczych, który "wynałazł" tę lokalizację i doprowadził do szczęśliwego końca całą drogę cierniową związaną z negocjacjami cenowymi i dogrywaniem umowy.

Koszt wynajmu jest taki sam, jaki był w przypadku współpracy z PPL, a to co mamy teraz nie ma porównania ze standardem i wygodą tego, co mieliśmy w starym miejscu.

Przychylności Zarządu PLL LOT SA Dział Szkolenia zawdzięcza tę przeprowadzkę, a także możliwość wymiany mebli, które fizycznie nie wytrzymałyby przeprowadzki, i możliwość zakupu nowego wyposażenia sal wykładowych.

Przed nami jeszcze daleka droga, jesteśmy dopiero jej połowie. Przeprowadziliśmy się do części administracyjnej, a sale wykładowe są w dalszym ciągu na etapie adaptacji odziedziczonych pomieszczeń, które nie były zupełnie przystosowane do celów szkoleniowych.

Dwie pierwsze sale są już gotowe, w jednej ruszył duży program, o którym już pisaliśmy tzn. Customer Service, druga służy na razie jako magazyn mebli.

Jesteśmy pełni nadziei, że w najbliższej przyszłości tj. nie dalej niż za 2 tygodnie będą gotowe pozostałe sale wykładowe i ruszymy z normalną pracą, szkoląc naszych pracowników.

Jestem przekonany, że zarówno nasza siedziba, jej wyposażenie, jak i jakość usług szkoleniowych w pełni zadowolą oczekiwania jakie przed nami postawiono.

Nie wolno również zapomnieć o ogromnym nakładzie pracy i pomocy, jaką otrzymaliśmy ze strony Działów Inwestycji i Łączności oraz ze strony innych służb, w tym tak bardzo trudnym przedsięwzięciu.

Marek Przeździak
kierownik Działu Szkolenia Ogólnego

LOT CARGO Wczoraj - dziś

Wczoraj

W czasach eksploatacji przez LOT samolotów radzieckich, o cargo w ogóle nie było mowy. Praktycznie nie istniało, bo 200, 300 a czasami 500 kilogramów w "tupolewach" to wszystko na co można było sobie pozwolić. Więc nikt nie przywiązywał wagi do tego, że z przewozów cargo również mogą być pieniądze.

Większe możliwości pojawiły się w momencie wymiany floty. Na trasach europejskich, które obsługują Boeingi 737, można przewieźć 2-2,5 tony cargo. Ale B 737 to samoloty typowo pasażerskie, w których przesyłki są jedynie dodatkiem. Najwięcej zarobić można na przewozie cargo w Boeingu 767, gdzie w lukach bagażowych jednorazowo mieści się 7-10 ton towaru. Koszt przelotu załadowanego towarem samolotu tak nieznacznie wzrasta, że wpływ za usługi cargo są nieomal czystym zyskiem.

W Locie zaczęto z czasem dostrzegać profity z tej działalności i zdecydowano o powstaniu komórki, mającej za zadanie integrację działań w zakresie przewozów towarów.

Dotychczas obsługa przewozów cargo była rozdzielona na kilka pionów. Część operacyjna, zajmująca się obsługą klienta, należała do Pionu Eksploatacji, część handlowa czyli uzgadnianie cen z agentami do Działu Przewozów Towarowych w Pionie Handlowym, a "ceny" (ogólnie) do Działu Taryf i Przepisów IATA. Wiele do powiedzenia w zakresie umów i cen miał Dział Rozliczeń Towarowych w Pionie Finansowym, a Biuro Lotów Wynajętych zajmowało się organizowaniem czarterów cargo. Rozłożenie odpowiedzialności na tak wiele jednostek utrudniało podejmowanie skutecznych działań.

W lipcu 1995 roku zapadła decyzja o powstaniu Biura Cargo i Poczty, którego zadaniem miało być ujednoczenie polityki przewozów cargo. Dyrektorem Biura został mianowany Wojciech Znyk - prawnik z wykształcenia, dyrektor Przedstawicielstwa na Belgii i Luxemburg (88-93), a po powrocie kierownik Działu Taryf i Przepisów IATA.

Pierwsza faza działalności polegała na zorientowaniu się gdzie jesteśmy - wspomina dyrektor Wojciech Znyk - na ustaleniu jaki jest potencjał polskiego rynku, czy jest to rynek głęboki, czy czuły na ceny. Dopiero wyniki badań marketingowych dały odpowiedź na pytanie gdzie szukać potencjalnego ładunku cargo. I niebawem, choć wymagało to sporo pracy, działalność przewozowa rozwinęła się na dobre.

Podstawowe cele

Założono dwa podstawowe cele, które determinują działalność cargo i wszystkie podejmowane decyzje. Pierwszy cel to stały wzrost wpływów finansowych z tytułu przewozów cargo, nie mniejszy niż 10 proc. rocznie. Drugi - udział LOT-u w rynku polskim nie mniejszy niż 50 proc. I rzeczywiście, w czasie ponad dwóch lat działania biura, cele te udało się osiągnąć. W 1997 roku pierwszy wskaźnik wyniósł 13 proc., drugi 60 proc.

W tonażu wyglądało to następująco: w eksporcie - 96r.- 6.158 ton, 97r.- 8.230 ton (to wzrost przekraczający 30 proc.); w imporcie 96r.- 10.400 ton, 97r.- 13.400 ton.

Utrzymanie takiego wzrostu z pewnością będzie coraz trudniejsze, bo konkurencja nie śpi. Delta zaczyna latać bezpośrednio do Warszawy...

Ala to nie jedyne problemy Biura Cargo i Poczty... Kiedyś w gospodarce socjalistycznej nie było specjalistów, którzy zajmowali się transportem oddawano więc sprawę w obce ręce, żeby pozbyć się problemu. Ale sytuacja rynkowa bardzo się zmieniła, na transporcie można oszczędzać i są to niebagatelne kwoty. Polskie firmy współpracując z LOT-em mogą zapłacić za transport 1 kg cargo około 1 dolara, a nie 3, które są im potrącane z kontraktu. Więc na każdym kilogramie zyskują 2 dolary. Ale nie wszyscy jeszcze potrafią zrobić prosty rachunek eko-



nomiczny i często działają starymi utartymi ścieżkami, nie szukając oszczędności.

Biuro Cargo i Poczty, wychodząc im naprzeciw, działa bardzo aktywnie. Bierze udział w targach, sympozjach, intensyfikuje działania promocyjne, reprezentując stanowisko, że oddanie bez walki każdego kilograma ładunku jest błędem. Powoli ta polityka przynosi efekty, bo wzrost eksportu jest większy niż importu. Tym niemniej utrzymuje się proporcja 1/3 eksportu do 2/3 importu, i jest to w pewnym sensie odbicie stanu polskiej gospodarki.

Klientami Biura Cargo i Poczty są, będący na prowizji, agenci, których zadaniem jest dotarcie do indywidualnego klienta. Z agentami LOT współpracuje na bieżąco, utrzymuje bliskie kontakty, wyjaśnia co należy zmienić, poprawić, uzupełnić. Najskuteczniejszym agentom corocznie przyznawane są dyplomy. Tytuł najlepszego agenta w 1997 roku otrzymała firma PEKAO CARGO, a drugie i trzecie miejsce zajęły - CARGOFORTE i C.HA-RTWIG Warszawa.

Cieszy natomiast fakt, że struktura przewozów ulega zmianie. Coraz więcej przewozi się towarów wysoko przetworzonych jak np. wyroby elektroniczne.

Limit możliwości

Patrząc na wzrost przewozów cargo w 1997 roku zdaliśmy sobie sprawę, że doszliśmy do limitu naszych możliwości. Jesteśmy w sytuacji gdy, na niektórych kierunkach, jest zbyt wiele towaru w stosunku do możliwości przewozowych - mówi Wojciech Znyk.

Pierwszym ograniczeniem dalszego rozwoju przewozów towarowych jest lotowska flota, w Boeingach 767 nie ma już miejsca na cargo. Drugim fakt, że LOT jest z założenia linią pasażerską, co oznacza, że wszystkie działania związane z budowaniem rozkładu są "ruchami pasażerskimi". W tym świetle tocząca się ostatnio dyskusja o ograniczeniu rejsów do Pekinu czy

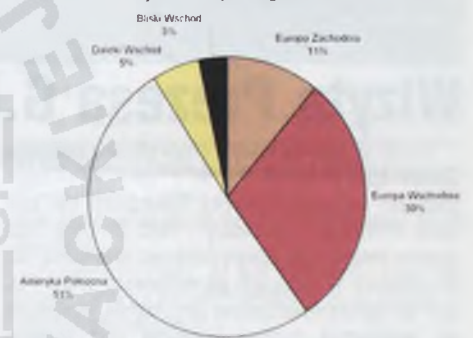
Bangkoku jest jak najbardziej słuszna - z tego punktu widzenia, ale nie uwzględnia przewozów cargo. Na operacjach do Pekinu można liczyć w 1997 roku na około milion dolarów zysku z tytułu przewozów cargo. Zawieszenie operacji do Pekinu to wpływ z cargo mniejsze o ten milion dolarów. Należy się również spodziewać, że przyszłe decyzje będą rozstrzygnięciami rozwojowymi dla LOT-u od strony pasażerskiej, a nie dla cargo.

Jedynym rozwiązaniem jest więc wprowadzenie dla potrzeb transportu lotniczego samolotu "all cargo".

Wielu producentów proponowało samoloty typu combi, w tym również firma Douglas - swój MD-11, dwupoziomowy, gdzie góra służyłaby do przewozu pasażerów, a dół na przesyłki cargo. Ale byłby to nowy typ w Locie, a na dodatek jest to obecnie najdroższy samolot pasażerski na świecie. I chociaż dyrektor Wojciech Znyk chciałby widzieć go w naszej flocie, nie stanie się to w tym wieku.

Do tego czasu nie można siedzieć z założonymi rękami. Nie możemy kupić dzisiaj samolotu cargo, ale możemy taki samolot wynajmować. Biuro Cargo stara się

Udział rynków w eksporcie kgs w 1997 roku



przygotować do tego przedsięwzięcia na tyle dokładnie, by od razu było ono opłacalne, by chociaż wyszło na zero, choć zawsze np. przy planowaniu otwarcia nowego połączenia pasażerskiego uwzględnia się straty, jakie może przynieść początkowy okres rozruchu.

Samolot "all cargo" rozwiązałby trudną sytuację na rynku amerykańskim... Sezon przewozów cargo to okres zimowy, wtedy gdy ogranicza się połączenia pasażerskie. W letnim szczycie przewozów pasażerskich jest odwrotnie - nie jesteśmy w stanie zapełnić samolotów towarem. To rozminięcie się sezonu pasażerskiego z sezonem cargo pociąga za sobą poważne skutki. Klienci odmawiają współpracy z nami, bo jak mówią "kiedy potrzebują przewieźć przesyłkę, nie mamy miejsca, a kiedy oni również walczą o towar, pro-



"Where's the pilot?"

Jest jakimś paradoksem, że stojąc u progu roku 1998, roku w którym - przy wielu okazjach i w różnej postaci - celebrowany ma być jubileusz 80-lecia lotnictwa polskiego, zaczynamy te obchody od pożegnania osoby, która na kartach tej 80-letniej historii polskich skrzydeł pozostawiła trwałe, niepowtarzalne, zapisane złotymi zgłoskami, ślad.

21-go stycznia 1998 roku zmarła w Warszawie Anna Leska - Daab. Pożegnaliśmy wspaniałą kobietę, lotniczkę bez skazy, żołnierza, wielką damę lotnictwa polskiego.

Pani Anna urodziła się 4-go listopada 1910 roku w Warszawie. Bakcylem lotniczym zaraziła się jeszcze przed wojną. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu, w latach 1931-1938 starała się poznać wszystkie, dostępne młodym ludziom, gałęzie latania sportowego: baloniarstwo, szybownictwo i turystyczne latanie samolotowe. To ostatnie "pasowało" Jej najbardziej. W 1938 roku, po przeniesieniu do Aeroklubu Warszawskiego, stała się posiadaczką licencji pilota samolotowego i pełnoprawnym uczestnikiem sportowego życia Aeroklubu.

Nie było jednak danym Annie zbyt długie cieszenie się "czystym" sportem lotniczym. W początku sierpnia 1939 roku zostaje przydzielona do utworzonej z samolotów zmobilizowanych w aeroklubach Eskadry Sztabowej, stojącej do dyspozycji Dowódcy Lotnictwa gen. Zająca. Oprócz Anny są tam jeszcze trzy inne pilotki: Wanda Modlibowska, Zofia Szczecińska i Barbara Wojtulanisówna. Gdy wybucha wojna, Eskadra zaczyna wykonywać na nieuzbrojonych, powolnych samolotach jakże ważne w zaistniałej sytuacji loty łącznikowe. Samoloty są często ostrzeliwane, nie tylko przez Niemców, ale i Polaków.



Anna Leska-Daab z bratem Kazimierzem na spotkaniu w Warszawskim Klubie Seniorów Lotnictwa (1993r.)
foto: R. Witkowski

Od 5-go września 1939 roku pilot Anna Leska znajduje się w składzie wydzielonej Eskadry Sztabowej grupy siedmiu samolotów, dysponentem której jest v-ce minister spraw wojskowych gen. Gluchowski. Grupa operuje z łączni dowództwa we wschodniej Polsce, w Krasnymstawie, Dubnie i Podhajcach. Anna pilotuje w niej RWD-13, łącznie wykonując w kampanii wrześniowej 10 lotów. Warte jest podkreślenia, że do Rumunii odlatuje, z kompletem czterech pasażerów, dopiero 22-go września, w pięć dni po sowieckiej agresji na wschodnie tereny Rzeczypospolitej.

Z Rumunii Anna Leska ucieka do Francji. Tam, decyzją gen. Sikorskiego, razem z Wandą Modlibowską, Zofią Szczecińską i Barbarą Wojtulanisówną, otrzymuje oficerski stopień podporucznika czasu wojny. Po klęsce Francji w 1940 roku przedostaje się do Anglii. Zaciąga się ochotniczo, za zgodą dowództwa, do jednostki transportowej - Air Transport Auxiliaries (A.T.A.). Była to angielska organizacja, powstała krótko przed wojną w 1939 roku, z prywatnej inicjatywy pilotów sportowych. Założeniem było, że w razie wojny będzie obsługiwać lekkimi samolotami krótkie szlaki komunikacyjne. Gdy wybuchła wojna ATA została podporządkowana RAF i wykorzystana do transportu samolotów z wytwórni i zakładów naprawczych do jednostek bojowych. W szczytowym okresie ATA liczyła 734 pilotów (w tym 17

polских) i trzy tysiące personelu naziemnego. Pani Anna zarejestrowana była w ATA z numerem 28.

Do ATA (Woman's Section), przyjęto trzy Polki: Annę Leską, Jadwigę Piłsudską i Barbarę Wojtulanis. Po wstępnym szkoleniu, które trwało rok, uzyskały one licencje brytyjskie, zdały egzamin językowy, opanowały zasady kontroli ruchu lotniczego. Nadano im wtedy angielskie stopnie oficerskie, które dla kobiet były inne niż dla mężczyzn. Anna Leska w końcu wojny miała stopień First Officer, co odpowiadało męskiemu kapitanowi RAF.

W pierwszym roku służby w ATA Anna Leska przebazowywała tylko lekkie, jednosilnikowe samoloty szkolne. W następnych latach otrzymała uprawnienia do przebazowywania najpierw jednosilnikowych samolotów bojowych różnych typów (najczęściej Hurricane'ów i Spitfire'ów) a następnie bojowych samolotów dwu- i czterosilnikowych (z ciężkim bombowcem B-17 Flying Fortress włącznie).

Grupa polskich pilotów ATA do końca wojny wylatała 10 tysięcy godzin i przebazowała w sumie 7520 samolotów, z czego sama 1st. Officer Anna Leska wykonała 1500 godzin lotu i przebazowała 1400 sztuk samolotów 45 różnych typów i odmian.

Po zakończeniu wojny Polki transportowały jeszcze samoloty z Anglii do baz RAF w Niemczech, Holandii, Francji i Włoszech.

Do kraju Anna Leska wróciła wraz z mężem Mieczysławem Daabem, w czasie wojny nawigatorem w 305 Dywizjonie Bombowym Ziemi Wielkopolskiej. W 1980 roku owdowiała.

Anna Leska - Daab, pilot o doświadczeniu, którego mogłoby pozazdrościć Jej wielu lotników-mężczyzn, była osobą niezwykle skromną. Tylko z największym trudem dawała się namówić na spotkania z większym audytorium. Ostatnie takie spotkanie miało miejsce w Domu Technika NOT w Warszawie, w październiku 1993 roku.

Mam nadzieję, że Pani Anna, którą z wielkim żalem żegnamy - a wierzę, że jest w tej chwili swym szlachetnym duchem z nami - wybaczy mi, że to pożegnalne słowo zakończę opowiedzianym wówczas przez Nią epizodem z Jej bogatego lotniczego życia.

Latając w ATA, przyleciała pewnego dnia do angielskiego dywizjonu RAF nowiuterkiem dwusilnikowym myśliwcem nocnym typu Beaufighter. Ze względu na swe pewne, dość



Anna Leska-Daab za sterami Spitfire'a

wredne właściwości lotne samolot ten budził szacunek i respekt. Zgodnie z poleceniem wieży kontrolnej pani Anna odkolewała Beaufightera do ziemnego schronu, tam opuściła kabinę, zabrała spadochron i podręczną torbę, i rozpoczęła marsz ku barakom. Wtedy nadjechał jeep z dowódcą dywizjonu, który obcesowo zapytał:

- Halo, girl! Where's the pilot? Hej, dziewczyno! Gdzie jest pilot?

W głowie dumnego Anglika nie mogło się pomieścić, że pilotem groźnego, szybkiego myśliwca nocnego mogła być śliczna, młoda polska dziewczyna! Co tu zresztą mówić o Anglikach, skoro nawet dziś, tu w kraju, wiadomość o tym, że trzy polskie panny - Anna Leska, Barbara Wojtulanisówna i Jadwiga Piłsudską - były w czasie wojny oficerami-pilotami lotnictwa wojskowego, budzi zaskoczenie i zdziwienie.

Pani Anno!

Dla Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa było zaszczytem i powodem do dumy, że przez wiele lat była Pani z nami, pełniąc jakże niedawno - gdy siły jeszcze pozwalały - funkcję członka Zarządu Klubu. Będzie nam Pani bardzo brak. Niech polska ziemia, którą tak Pani ukochoła, będzie Pani lekką.

Zapewniamy Panią, że jeśli ktoś kiedyś zada nam pytanie - Where's the pilot? - wskażemy mu to miejsce, na którym w tej chwili stoimy.

First Officer, pilot Anna Leska-Daab odznaczona została: Krzyżem Walecznych, Medalami: "Za Zasługi dla obronności kraju", "Zasłużony dla lotnictwa", a także brytyjskim medalem "King's Medal For Service".

27-go stycznia 1998 roku została pochowana ze wszystkimi Honorami Wojskowymi na warszawskich Powązkach.

Ryszard Witkowski (WKSL)

Anna Leska-Daab z kolegami z RAF



Bal nad... balami

Już po raz trzeci odbył się Bal Lotników i ogłoszenie "Złotej Dziesiątki" polskich sportowców lotniczych, a po raz drugi "Piątki Roku" - pięciu pilotów wojskowych, wyróżnionych przez Dowódcę Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

Pierwszy raz plebiscyt czytelników na dziesięciu najlepszych sportowców lotniczych, ogłosiła w 1956 roku "Skrzydłata Polska". Plebiscyt ten wówczas wygrał brązowy medalista mistrzostw świata, szybownik Marian Gorzelak. Następny taki plebiscyt S.P. Ogłosiła w 1958 roku i wówczas wygrał również szybownik, mistrz świata Adam Witek.

Po blisko dwudziestoletniej przerwie S.P. wznowiła edycje "Złotej Dziesiątki" w 1977 roku, tym razem pierwsze miejsce na tej liście zdobył Edward Popiołek. Wprawdzie bez balów co roku S.P. ogłasza "złotą dziesiątkę" aż do roku 1991 kiedy to nastąpiła przerwa nie tylko w kontynuacji plebiscytu ale i w wydawaniu Skrzydlatej Polski. Kolejna edycja "Złotej Dziesiątki" sportowców lotniczych w/g S.P. nastąpiła w 1993 roku i na szczęście trwa ten plebiscyt do dzisiaj.

Nie sposób na naszych małych "skrzydłach" publikować nazwiska wszystkich wspaniałych lotników, ale w każdej edycji ukazywało się przynajmniej jedno nazwisko pilota pracującego w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Bywało również tak, że ten plebiscyt był dominowany przez LOTowskich lotników. W 21 edycjach wzięło udział 18 pilotów z LOT. 10 razy piloci naszej firmy zdobywali pierwsze miejsce w tym właśnie plebiscycie. Najczęściej bo aż pięć razy tytuł najlepszego sportowca lotniczego zdobył Krzysztof Lenartowicz. Dwa razy w 1988 i 1994 zdażyło się że w "Złotej Dziesiątce" znalazło się pięciu pilotów z LOT. W 1995 roku na liście złotej dziesiątki, na ósmym miejscu



Krzysztof i Waclaw Wieczorkowie

znalazła się jedyna kobieta z grona LOTowców - Anna Michalak, na codzień pracująca w pionie techniki lotniczej. Tyle statystyki. Osobiście odniosłem niedosyt, przeglądając listy poszczególnych plebiscytów, gdyż zabrakło w nich nazwisk trenerów, mechaników, nawigatorów, kontrolerów, sędziów i wielu, wielu innych ludzi związanych z końcowym sukcesem poszczególnych lotników. Cóż, może w roku 80-lecia Lotnictwa Polskiego zostaną i Oni zauważeni.

Wracając do historii Balów Lotników, to po raz pierwszy został taki bal zorganizowany przez Panią Bogusławę Nykiel-Ostrowską. 3-go lutego 1996 roku w Krośnie. Wówczas to Pani Bogusi udało się zorganizować grupę przyjaciół lotnictwa, którzy ufundowali nagrody, puchary i sfinansowali ów Pierwszy Bal. I jak to

powiedział Lotnik-Kosmonauta gen. Mirosław Herma-szewski na konferencji prasowej 14-go lutego tego roku "lotnicy zawsze lubili bale, bo gdzieś trzeba było dać upust podwyższonemu poziomowi adrenaliny", toteż bal lotników za sprawą Skrzydlatej Polski i coraz liczniejszych sponsorów wszedł do tradycji.



Janusz Kasperek

II-gi Bal odbył się 1-go lutego 1997 roku w W.S.O. Sił Powietrznych w Dęblinie. Tam też rozdano nagrody "Złotej Dziesiątki" i ogłoszono poraz pierwszy nazwiska "Piątki Roku".

14-go lutego tego roku odbyła się 21 edycja "Złotej Dziesiątki", 2-ga edycja "Piątki Roku" i III Bal Lotników, tym razem w warszawskim hotelu "Dom Chłopa". Na hotelowym parkingu przed wejściem, postawiono legendarny samolot Spitfire MkXIV, wypożyczony z krakowskiego Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, najnowsze "dziecko" polskiego przemysłu lotniczego - samolot, który zaprezentowany był na Igrzyskach Lotniczych w Turcji - PZL Wilgę 2000. Między samolotami ustawiono również główną nagrodę plebiscytu - czerwonego Citroena Saxo. W tym miejscu spieszę przedstawić listy "Złotej Dziesiątki", "Piątki Roku" i specjalnie wyróżnionych.

"Złota Dziesiątka": Krzysztof i Waclaw Wieczorkowie (LOT, A. Krakowski), Janusz Darocha (A. Częstochowski), Marian Kaziród (A. Częstochowski), Zbigniew Chrzęszcz (A. Wrocławski), Włodzimierz Skalik (A. Częstochowski), Ryszard Michalski (A. Łódzki), Janusz Kasperek (LOT, A. Świdnik), Monika Filipowska (WKS Wawel), Jolanta Matwejcuk (A. Białostocki), Krystian Borzęcki (A. Śląski).

"Piątką Roku": ppłk pil. inż Zenon Winnicki (60 L.P.Sz. w Radomiu), kmr ppor. pil. Tadeusz Drybczewski (1 Dywizjon L.M.W. Babie Doly), kpt. pil. inż Janusz Kupczak (3 P. L. M. w Poznaniu), kpt. pil. Andrzej Rybus (1 Pułk Szwolężerów w Łęczycy), por. pil. inż. Ireneusz Starzyński (40 Pułk L. M. B. w Świdwinie).

Wyróżnieni specjalnie: Waldemar Miskurka i Bogusław Gajek (za przelot An-2 dookoła świata), Stefan Makne (za pierwszy przelot balonem nad Bałtykiem), Bogdan Prawicki (za pierwszy przelot nad Tatrami balonem na ogrzane powietrze), płk dypl. pil. Robert Latkowski (36 Specjalny Pułk Lotnictwa

Transportowego), Największy Pechowiec - Marek Kachaniak (A. Rzeszowski - mistrz Polski - bez medalu mistrzostw Europy, Świata i Igrzysk).

Laureatom Gratulujemy i Życzymy by na liście "Złotej Dziesiątki" i "Piątki Roku" pozostali jak najdłużej.

Mariusz Kłosowski Radio LOT.

Jan Litwiński

Prezes Zarządu PLL LOT

Szanowny Panie,

Pozwoliłem sobie napisać do Pana, pragnąc podzielić się wrażeniami z rejsu z Warszawy do Paryża (LO 0335).

Pracując w firmie działającej na rzecz eksportu dużo podróżuję i jestem częstym gościem na pokładach samolotów różnych linii lotniczych.

W czasie tego rejsu, który miał miejsce 7 lutego, załoga pokazała jak należy pracować, była uprzejma i sprawna, zawsze uśmiechnięta i chętna do pomocy.

Przekazuję Panu moje podziękowania za tak wspaniałą obsługę i zarazem gratuluję otrzymanej przez LOT nagrody Business Travel Award 1997.

Będąc pod wrażeniem tego rejsu, życzyłbym sobie aby inne linie lotnicze brały przykład z LOT-u.

z poważaniem J.M. Bernard

Chciałbym serdecznie podziękować za pomoc, której pracownicy LOT-u udzieliłi nam w trakcie podróży z Hawany do Gdańska w dniu 27.01 br.

Ekipa telewizyjna Video Studio Gdańsk realizująca film o pobytku Ojca Świętego na Kubie posiadała bilety powrotne: LOT-u na trasie Gdańsk - Hamburg oraz Iberii na trasie Hamburg - Madryt - Hawana.

Z powodu opóźnienia w locie z Hawany o dwie godziny straciliśmy możliwość kontynuowania podróży zgodnie z planem. Przedstawiciele Iberii zaproponowali nam następny samolot do Hamburga w godzinach popołudniowych, nocleg na nasz koszt w Hamburgu oraz w konsekwencji wykupienie nowych biletów na trasie Hamburg - Gdańsk. O innym rozwiązaniu nie chcieli słyszeć. W tej sytuacji skontaktowaliśmy się telefonicznie z biurem LOT-u w Gdańsku, żeby zasięgnąć konsultacji co powinniśmy zrobić w celu kontynuacji podróży. Nie spodziewaliśmy się, że LOT, który z tą sprawą nie miał nic wspólnego tak życzliwie zajmie się nami, wskazując sposób załatwienia sprawy z Iberią oraz opiekując się nami do końca podróży.

Dzięki pomocy Pani Walentyny Szuszkiewicz z gdańskiego biura LOT ekipa nasza z dużą ilością sprzętu telewizyjnego szczęśliwie dotarła do Gdańska, przez Frankfurt i Warszawę, jeszcze tego samego dnia.

Dziś, kiedy czas staje się coraz bardziej cenny, a mimo to wiele firm (w tym także niestety towarzystwa lotnicze) wydaje się tego nie rozumieć, pomoc Państwa była dla nas szczególnie cenna. Sprzęt nasz bowiem, przejęła kolejna ekipa filmowa Video Studio Gdańsk, która obecnie realizuje zdjęcia w Hiszpanii.

Życząc Państwu wielu sukcesów, pozostajemy z nadzieją na dalszą tak dobrą współpracę.

Z filmowym pozdrowieniem

Marek Łochwicki

Prezes Zarządu Video Studio Gdańsk

Zarząd Koła Emerytów i Rencistów serdecznie dziękuje Pani dr Bożenie Kajfasz i pielęgniarcie Pani Teresie Augustynowicz za sprawne przeprowadzenie badań i szczepień przeciwko grypie naszych emerytów i rencistów, które odbyły się przy ulicy Pięknej.

Jednocześnie informujemy, że emeryci i renciści, którzy chcieliby się jeszcze zaszczepić mogą niezwłocznie zgłosić się do naszej Służby Zdrowia.

Maria Szczepiik - Przewodnicząca Koła Emerytów i Rencistów PLL LOT SA

Rodzinka



Joasia Sławatyniec. Uczennica 3 klasy.
Rysuje, pływa, jeździ na nartach - już zjeżdża z tatą z Kasprowego, po raz pierwszy pokonała tę trasę już przed trzema laty, a w tym roku nawet go wyprzedziła.



Bax Kundhund. Latem skończy 5 lat.
Biega, pływa, aportuje. Ponieważ jest traktowany jako pełnoprawny członek rodziny naszego redakcyjnego kolegi, znalazł się w rodzinnej rubryce.

Dar dla Zakładowego Ośrodka Informacji Techniczno-Ekonomicznej

od Pana JORAMA KAGANA z Nowego Jorku.

Autorzy Marvin G. Goldman, Mike Machat

World Transport Press, Inc., Miami Florida 1990; ISBN 0-9626730-0-5

"EL AL STAR IN THE SKY" - "EL AL GWIAZDA NA NIEBIE" jest to dramatyczna, prawdziwa opowieść o narodowych izraelskich liniach lotniczych, począwszy od zwykłych marzeń aż do powstania jednego z najbardziej efektywnych i uznawanych przewoźników.

Bogato ilustrowana książka (ponad 300 fotografii, wiele kolorowych reprodukcji) pokazuje jak "nieopierzona" linia wylania się z tej samej rozpaczliwej walki, jaką podjął Izrael dla odrodzenia ojczyzny i sanktuarium Żydów, i na przekór ogromnym trudnościom, staje się arterią życiową.

Żywy i pełen informacji tekst autora Marvina Goldmana jest rezultatem siedmiu lat drobiazgowych poszukiwań. Osiem rozdziałów książki prowadzi czytelnika od narodzin lotnictwa w Ziemi Świętej, poprzez chude lata EL AL z używanymi samolotami śmigłowymi aż do sukcesów współczesnych; od 1917 do 1990 roku.

Na uwagę zasługuje fakt, że w szkole pilotażu, założonej w 1938 roku nad Jeziorem Galilejskim latały polskie samoloty: RWD 8, RWD 8S, RWD 13, RWD 13S i RWD 15.

Załączniki do publikacji zawierają podstawowe informacje o samolotach eksploatowanych w EL AL, najważniejsze dane statystyczne linii i daty przełomowych wydarzeń w poszczególnych latach od 1948 do 1990 roku. **TM**

EL AL
STAR IN THE SKY



By Marvin G. Goldman
Illustrated by Mike Machat

Allans LOT-u i BA nie tylko w zakresie strategii handlowej. Pracownicy polskiego Przedstawicielstwa BA wraz z rodzinami od kilku lat uczestniczą w obozach narciarskich organizowanych przez Dział Socjalny PLL LOT SA. W tym roku byliśmy w czasie ferii we włoskich Dolomitach - śnieg, pogoda i humory dopisały...



Turniej Tenisa Stołowego

Zapraszamy do wzięcia udziału w kolejnych Mistrzostwach LOT-u w tenisie stołowym.

Wszystkie turniejowe mecze rozgrywane będą w piątek 6 marca w sali sportowej jednostki wojskowej przy ul. Zwirki i Wigury (róg ul. Hynka). Początek Mistrzostw o 15.00. Zgłoszenia przyjmuje Adam Zawistowski do 5 marca.

tel. 606 61 25



Gazeta Polskich Linii Lotniczych S.A.



Redaguje zespół: **Piotr Głazewski**, Lidia Paulińska-Kołodziejak. Opracowanie graficzne i łamanie: Maciej Lasota. Adres redakcji: 00-906 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, budynek B

Tel.: 606-84-15, tel./fax: 846-56-69.

"Radio Lot": Mariusz Kłosowski. Budynek B, tel.: 606-60-25. Druk: Ośrodek Wydawniczo-Poligraficzny SIMP - dyr. Hanna Bicz. Nakład 2000

POZEGANANIE Kpt.pil. ANNY DAAB

w dniu 27 stycznia 1998 przy jej złożeniu do grobu rodzinnego na Cmentarzu Powzkowskim (Stare Powązki, kwatera 24)

Jest jakimś paradoksem, że stojąc u progu roku 1998, roku w którym - przy wielu okazjach i w różnej postaci - celebrowany ma być jubileusz 80-lecia lotnictwa polskiego, zaczynamy te obchody od pożegnania osoby, która na kartach 80-letniej historii polskich skrzydeł pozostawiła trwałe, niepowtarzalny, zapisany złotymi głoskami, ślad.

Żegnamy wspaniałą kobietę, lotniczkę, żołnierza, wielką damę lotnictwa polskiego, żegnamy Annę Leską-Daab.

Bakcylem lotniczym zaraziła się Anna Leska jeszcze przed wojną. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu, w latach 1931-1938, starała się poznać wszystkie, dostępne młodym ludziom, gałęzie lotnictwa sportowego: szybownictwo, baloniarstwo i tyrystyczne latanie samolotowe. To ostatnie "pasowało" jej najbardziej. W 1938 roku, po przeniesieniu do Aeroklubu Warszawskiego, stała się posiadaczką licencji pilota samolotowego.

Nie było jednak danym Annie długie cieszenie się "czystym" sportem lotniczym. W początku sierpnia 1939 roku zostaje przydzielona do utworzonej z samolotów zmobilizowanych w Aeroklubach, Eskadry Sztabowej stojącej do dyspozycji Dowódcy Lotnictwa gen. Zająca. Oprócz Anny są tam jeszcze 3 inne pilotki: Wanda Modlibowska, Zofia Szczecińska i Barbara Wojtulanisówna. Gdy wybuchła wojna Eskadra zaczyna wykonywać, na nieuzbrojonych, powolnych samolotach, jakże ważne w zaistniałej sytuacji, loty łącznościowe.

Od 5 września 1939 pilot Anna Leska znajduje się w wydzielonej z Eskadry Sztabowej grupy 7 samolotów, dysponentem której jest v-minister Spraw Wojskowych gen. Głuchowski. Grupa operuje z lądowisk we wschodniej Polsce, w Krasnymstawie, Dubnie i Podhajcach. Anna pilotuje w niej RWD-13, łącznie wykonuje w kampanii wrześniowej 10 lotów. Do Rumunii odlatuje z kompletem 4 pasażerów dopiero 22 września, w 5 dni po sowieckiej agresji na wschodnie tereny Rzeczypospolitej.

Z Rumunii Annie Leskiej udaje się wyjechać do Francji. Tam, decyzją gen. Sikorskiego, razem z Wandą Modlibowską, Zofią Szczecińską i Barbarą Wotulanisówną, otrzymuje stopień podporucznika czazu wojny. Po klęsce Francji w 1940r przedostaje się do Anglii. Zaciąga się, za zgodą Dowództwa, do jednostki transportowej ATA - Air Transport Auxiliary. Była to angielska

11 | 15

organizacja powstała, krótko przed wojną w 1939 roku, z prywatnej inicjatywy pilotów sportowych. Założeniem jej było, że w czasie wojny będzie obsługiwać lekkimi samolotami krótkie szlaki komunikacyjne. Gdy wybuchła wojna ATA została podporządkowana RAF i wykozystana do transportu samolotów z wytwórni i zakładów naprawczych do jednostek bojowych. W szczytowym okresie ATA liczyła 734 pilotów (w tym 17 polskich) i 3000 osób personelu naziemnego.

Do ATA (Woman's Section) przyjęto 3 Polki: Annę Leską, Jadwigę Piłsudską i Barbarę Wojtulanis. Po wstępnym szkoleniu, które trwało rok, uzyskały one licencje brytyjskie, zdały egzamin językowy, opanowały zasady ruchu powietrznego. Nadano im wtedy angielskie stopnie oficerskie, które dla kobiet były inne niż dla mężczyzn. Anna Leska w końcu wojny miała stopień odpowiadający męskiemu kapitanowi RAF.

W pierwszym roku służby w ATA Anna Leska przebazowywała tylko lekkie, jednosilnikowe samoloty szkolne. W następnych latach otrzymała uprawnienie do przeprowadzania najpierw jednosilnikowych samolotów bojowych różnych typów (najczęściej Hurricane'ów i Spitfire'ów), a następnie bojowych samolotów dwu- i czterosilnikowych (z ciężkim bombowcem B-17 Flying Fortress włącznie). Grupa polskich pilotów ATA do końca wojny wylatała 10 tys. godzin i przebazowała 7250 samolotów, z czego sama Anna Leska wykonała 1500 godzin lotu i przeprowadziła 1400 samolotów 45 różnych typów i odmian. Po zakończeniu wojny Polki transportowały jeszcze samoloty do baz RAF w Niemczech, Holandii, Francji i Włoszech.

W 1945 roku Anna Leska zawarła związek małżeński z kpt. obs. Mieczysławem Daab, oficerem polskich dywizjonów RAF, który - po zestrzeleniu samolotu w locie nad Niemcami - dostał się do niewoli. Zmarł w Polsce w 1980 roku.

Anna Leska-Daab, pilot o doświadczeniu którego mogłoby pozazdrościć Jej wielu lotników mężczyzn, była osobą niezwykle skromną. Tylko z trudem dawała się namówić na spotkania z większym audytorium. Ostatnie takie spotkanie miało miejsce w Domu Technika NOT w Warszawie w 1993 roku.

Mam nadzieję, że Pani Anna, którą dziś tu, z wielkim żalem, żegnamy - a wierzę, że jest w tej chwili swym szlachetnym duchem z nami - wybaczy mi, że to pożegnalne słowo zakończę opowiedzianym wówczas przez Nią epizodem z jej bogatego lotniczego życia..

Latając w ATA przyleciała pewnego dnia do angielskiego dywizjonu

RAF nowiuteńkim 2-silnikowym myśliwcem nocnym typu Beaufighter. Ze względu na swe pewne, dość wredne, właściwości lotne, samolot ten budził szacunek i respekt. Zgodnie z poleceniem wieży kontrolnej Pani Anna odkołowała Beaufightera do ziemnego schronu, tam opuściła kabinę, zabrała spadochron i podręczną torbę i rozpoczęła marsz ku barakom. Wtedy nadjechał jeep z dowódcą dywizjonu, który obcesowo zapytał:

- Helo girl! Where's the pilot? Hej dziewczyno gdzie jest pilot?

W głowie dumnego Anglika nie mogło się pomieścić, że pilotem groźnego, szybkiego myśliwca nocnego mogła być młoda, śliczna polska dziewczyna! Co tu zresztą mówić o Anglikach, skoro nawet dziś, tu w kraju, wiadomość o tym, że trzy polskie panny, Anna Leska, Barbara Wojtulanisówna i Jadwiga Piłsudska - były w czasie wojny oficerami-pilotami polskiego lotnictwa wojskowego, budzi zaskoczenie i zdziwienie.

Pani Anno!

Dla Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, w imieniu którego przemawiam, było zaszczytem i powodem do dumy, że przez wiele lat była Pani z nami, pełniąc jakże niedawno - gdy siły jeszcze Pani pozwalały - funkcję członka Zarządu Klubu. Będzie nam Pani bardzo brak. Niech polska ziemia, którą tak Pani ukochała będzie Pani lekką.

Zapewniamy Panią, że jeśli ktoś kiedyś zada pytanie - Where's the pilot? - wskażemy mu to miejsce, w którym w tej chwili stoimy.

Ceść Pani pamięci!

(Słowo pożegnalne wygłoszone przez mgr. inż. pil. Ryszarda Witkowskiego, viceprezesa Zarządu Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa)

Dnia 21 stycznia 1998 roku
w Warszawie odeszła od nas

Ś P

ANNA LESKA DAAB

córka płk. inż. Juliusza Leskiego
i Marii z domu Olszyńskiej.

Pilot balonowy, szybowcowy i motorowy
w lotnictwie WP od pierwszych dni wojny
i wylotu z oblężonej Warszawy.

Ppor. Polskich Sił Powietrznych we Francji,
na Wyspach Brytyjskich pilot 3 rd Officer ATA
do końca 1945 roku.

Odnaczona King's Medal For Service.

Członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.
Odnaczona Medalami za Zasługi dla Obronności Kraju
i zasłużona dla lotnictwa.

Nabożeństwo żałobne odbędzie się 27 stycznia o godz. 11.00
w kościele św. Karola Boromeusza, stare Powązki.

Wyprowadzenie do grobu rodzinnego.

Smutno nam!

*Kazimierz i Maria Lescy
rodzina w Polsce i Australii
Zdzisław Ogrodnik z rodziną*

Anna Leska-Daab

POŻEGNANIE (1910-1998)

Jest jakimś paradoksem, że u progu roku 1998, w którym przy wielu okazjach i w różnej postaci ma być celebrowany jubileusz 80-lecia lotnictwa polskiego, odeszła osoba, która na kartach historii polskiego skrzydła pozostawiła trwałe ślady. 21 stycznia 1998 r. zmarła wspaniała kobieta, lotniczka bez skazy, żołnierz, wielka dama lotnictwa polskiego – Anna Leska-Daab.

Bakylem lotniczym zaraziła się jeszcze przed wojną. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu w latach 1931-38 starła się poznać wszystkie dostępne młodym ludziom gałęzie latania sportowego: szybownictwo, baloniarstwo i turysyczne latanie samolotowe. To ostatnie „posowało” Jej najbarziej. W 1938 r. po przesłuchaniu do Aeroklubu Warszawskiego, stała się posiadaczką licencji pilota samolotowego i pełnoprawnym uczestnikiem sportowego życia AW. Nie było Jej jednak dane zbyć długie cieszenie się „czystym” sportem lotniczym. W początku sierpnia 1939 r. została przydzielona do utworzonej z samolotów zmobilizowanych w aeroklubach Eskadry Sztabowej, stojącej do dyspozycji dowódcy lotnictwa gen. Józefa Ziajęca. Gdy wybuchła wojna, Eskadra zaczęła wykonywać loty łącznościowe, w czasie których samoloty często były ostrzeliwane, nie tylko przez Niemców, ale i Polaków. 5 września 1939 r. Anna Leska znalazła się w składzie wydzielonej z Eskadry Sztabowej grupy siedmiu samolotów, dysponowaniem której był wiceminister spraw wojskowych gen. Głuchowski. Grupa kończyła z lądowisk we wschodniej Polsce: Krasnymstawie, Dubnie i Podhajcach. Anna pilotowała w niej RWD-13, wykonując w czasie kampanii wrześniowej dziesiątę lotów. Warto podkreślić, że do Rumunii odleciała, z kompletem czterech pasażerów, dopiero 22 września, w pięć dni po sowieckiej agresji na wschodnie terytory Rzeczypospolitej.

Z Rumunii wyjechała do Francji, gdzie decyzyjnie gen. Sikorskiego razem z Wandą Modlibowską, Zofią Szczecińską i Barbarą Wojniłamiśną otrzymała oficjalny paszport. W czasie wojny wojskowej stopień podporucznika czasu woj-

stała się do Anglii i zaangażowała ochotniczo do dowództwa, do jednostki transportowej Air Transport Auxiliary. Była to organizacja powstała krótko przed wojną z prywatnej inicjatywy pilotów sportowych. Gdy wybuchła wojna, ATA podporządkowano RAF i wykorzystano do transportu samolotów z wyłomami i zakładow naprawczych do jednostek bojowych.

Do ATA (Woman's Section) przyjęło trzy Polki: Annę Leską, Jadwigę Pilsudską i Barbarę Wojniłamiśną. Po rocznym szkoleniu uzyskały licencje brytyjskie, złożyły egzamin językowy, opamowały zasady kontroli ruchu lotniczego. Nadano im angielskie stopnie oficerskie, które dla kobiet były inne niż dla mężczyzn. Anna Leska w końcu wojny miała stopień 1st Officer, co odpowiadało męskiemu kapitanowi RAF. W pierwszszym roku służby w ATA przebazowywała tylko lekkie jednosilnikowe samoloty szkolne. W następnym latach doszła uprawnienie do wykonywania przelotów na jednosilnikowych samolotach bojowych różnych typów, a wreszcie na bojowych samolotach dwu- i czterosilnikowych. Grupa polskich pilotów ATA do końca wojny wylatowała 10 tys. godzin i przebazowała 7520 samolotów, Anna Leska wylatowała 1,5 tys. godzin i przetransportowała 1,4 tys. samolotów! Do kraju wróciła z mężem Mieczysławem Daabem, nawigatorem 305. Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej. W 1980 r. owdowiała.

Anna Leska-Daab, pilot o doświadczeniu, którego mogłoby pozzdrościć Jej wielu lotników-mężczyzn, była niezwykle skromna i trudno było ją namówić na spotkanie z większym audytorium. Ostatnie taktę spotkanie odbyło się w Domu Techniki NOT w Warszawie w październiku 1993 r. Opowiedziała wtedy pewien charakterystyczny epizod z czasów wojny. Latając w ATA, przyprowadziła kiedyś do angielskiego dywizjonu RAF nowo witrański dwusilnikowy myśliwiec nocny typu Beaufighter, który – ze względu na swe dość wredne właściwości lotne – budził szacunek i respekt. Zgodnie z poleceniem wieży kontrolnej odkolewiała

Wyslowiały w piaszyk i osadzie w lasach judeochrześcijańskich. Był obywatel nie tylko Polski i Europy, ale również świata, człowiekiem narodów zjednoczonych. Doskonale zorganizowany i pracowity, odporny na kryzysy i sukcesy nie tracił równowagi ducha nawet w pogromach, jak ten we wrześniu 1939 r., w niewoli. Wyróżniał się nie tylko wysokim wzrostem. Najwięcej serca i umiejętności oraz pracy oddał umiłowanemu dalekomorskiemu rybacztwu.

HENRYK TOMCZEK

Czekamy na pożegnania i wspomnienia

Na wspomnienia i pożegnania czekamy pod adresem:
Gazeta Stołeczna,
Czerstka 8/10, 00-732 Warszawa,
z dopiskiem „Pożegnania”,
Teksty drukujemy bezpłatnie.
Prosimy, by ich objętość nie przekraczała dwóch stron.

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 21 lutego 1998 roku odeszła od nas ukochana Żona, Mama i Babcia

HANNA KAROLKIEWICZ
ps. Anka

Żołnierz AK, uczestnik Powstania Warszawskiego, więzień polityczny obozu śląnowskiego, Odrzeczona Krzyżem AK, Krzyżem Partyzanckim, Krzyżem Powstania Warszawskiego, Krzyżem Wirtuzia Politycznego.

Nabożeństwo żałobne odbędzie się w dniu 26 lutego 1998 roku (czwartek) o godzinie 14,00 w kościele św. Karola Boromeusza na Powązkach, po czym nastąpi odprowadzenie Zmarłej do grobu rodzinnego (KW 60).

Pogrzebeni w głębokim smutku
mąż: cicha, syn, zięć, siostra,
wnuki i wnuczka

Saszcza 7/9, tel. 632 53 61, 632 73 66.

Żoliborz

- Służew, Powązkowska 14, tel. 636 79 76, 644 45 45.
- Miłos, Płodnicza 8a, tel. 33 65 80 (9-15).
- Państwowa Firma Pogrzebowa MPiUK, Mickiewicza 9, tel. 39 01 04, 39 02 24, Powązkowska 90, tel. 639 80 18.
- BONKO, gen. Andersa 16, tel. 635 21 93, 831 00 36, 0601 27 37 54, Międzynarodowy transport zmarłych, pogrzeby, kremacje.

Praga-Południe

- Amber, Spalinowa 2/12, tel. 13 33 44.
- Niebo, Grodzka 285, tel. 810 27 47.
- Charon, Grodzka 34, tel. 810 94 80.
- Państwowa Firma Pogrzebowa MPiUK, Kordeckiego 7/9, tel. 610 49 11, 610 48 74.

Praga-Północ

- Państwowa Firma Pogrzebowa MPiUK, Florjanska 12, tel. 619 36 19, 619 19 56 w godz. 8-16:30, w niedz. i święta 9-17.

GININA BEMOWO

- Niebo, Gerczewska 176, tel. 665 22 24.
- Tren, Markiewicza 3 – teren Koszela przy Włodawskiej, tel. 638 65 05 (9-17), całonocowo 0602 390 231, 664 33 49.

GININA BIELANY

- Miłos, Kasprowicza 106 Wólkamen, tel. 835 24 84, całonocowo tel. 834 44 77.
- Państwowa Firma Pogrzebowa MPiUK, Wójcickiego 19, tel. 834 37 56, 835 66 47, Pałisadowa 49, tel. 835 68 11.

GININA TARGÓWEK

- Orus, św. Wincentego 86, tel. 679 74 84.
- Jeleni, Wierceniętego 88, tel. 679 40 69.

GININA URSYNÓW

- Służew, Fosa 17
- tel. 644 45 45, 43 50 24.

OKOLICE WARSZAWY

- Pruszków
- Państwowa Firma Pogrzebowa MPiUK, Berenia 12, tel. 758 72 25.

Plaszczyno

- P.P. Credo-bis s.c., całonocowo, tel. 756 80 40.

Rembertów

- P.P. Credo-bis s.c., całonocowo, tel. 611 90 35.

USŁUGI POGRZEBOWE

- Odetz, żałobna, Saszcza 7/9, Rakowiecka 11.

ANNA LESKA-DAAB (1910-1998) - pilotka eskadry łącznikowej w Anglii, siostra Kazimierza Leskiego oficera wywiadu II wojny światowej

**KADRA SZKOŁY
1883-1944**



ZAPROSZENIE

Projekcja filmu "Córki Przeszłości", reż. A. Bujas, (Discovery Historia)
24 lutego 2011, godz. 17.00, Muzeum Wojska w Białymstoku



Tytuł filmu "Córki Przeszłości", reż. Agnieszka Bujas

"Pilotowały nawet bombowce, dostarczając je z lotnisk przyfabrycznych na lotniska bojowe na terenie Wielkiej Brytanii. W ATA służyło w sumie ponad 1300 pilotów różnych narodowości, w tym sto kilkanaście kobiet."(1)

Anna Leska-Daab (1910-1998). Uczennica Szkoły CPZ w latach 1920-27 (wraz z siostrą Wandą Leską Bogdanowicz). Rocznik maturalny 1927. Siostra Kazimierza Leskiego, oficera wywiadu w czasie II Wojny Światowej. Przeszła kurs pilotażu sportowego w Aeroklubie.

We wrześniu 1939 roku służy w Eskadrze Sztabowej Dowództwa Lotnictwa. W ostatniej chwili ucieka z okupowanego przez Niemców lotniska polowego. Przez Rumunię i Francję trafia do Anglii, gdzie zostaje po przeszkoleniu członkiem w szeregach Air Transport Auxiliary (brytyjska pomocnicza lotnicza służba transportowa). Stworzona zostaje sekcja kobieca Od początku 1941 roku pilotuje samoloty RAF z fabryk i warsztatów remontowych na lotniska polowe, uczestniczy w przerzutach sprzętu latającego.

"Początkowo piloci ATA transportowali drogą powietrzną lekkie samoloty z lotniczych wytwórni na lotniska szkolne, wkrótce jednak działania wojenne spowodowały, że priorytetem stał się transport samolotów bojowych na lotniska dywizjonów myśliwskich i bombowych. Służbę w ATA pełniły trzy Polki - Anna Leska, Jadwiga Piłsudzka i Maria Wojtulanis.

Nierzadko pilotowały one bombowce, dostarczając je z lotnisk przyfabrycznych na lotniska bombowe na terenie całej Wielkiej Brytanii.

Przez cały okres wojny w szeregach ATA służyły 183 pilotki. Najwięcej Angielek, sporo – bo 27 – Amerykanek, a także Kanadyjki, Nowozelandki, pilotki z Południowej Afryki, niewielka liczba Holenderki i trzy – Polki. O Annie Leska-Laab krąży pewna historia, oto jej pointa: „Druga wojna światowa. W brytyjskiej bazie lotniczej panuje nerwowe poruszenie. Wszyscy co chwilę z niepokojem spoglądają w niebo zastanawiając się, czy wyczekiwane Spitfire'a nie zestrzeliła gdzieś po drodze niemiecka Luftwaffe. Wreszcie nad horyzontem pojawia się ciemny kształt myśliwca. Nad lotniskiem unosi się zbiorowy oddech ulgi. Chwilę później samolot ląduje. Na stopniach ukazują się postać kobiety w brązowym lotniczym kombinezonie. Po chwili wahania jeden z oczekujących żołnierzy niepewnie pyta: „Kiedy pojawi się kapitan?” „Właśnie przed panem stoi...” Odpowiedź wywołuje wyraz ogromnego zdumienia na twarzy Anglika. Zwłaszcza, że pilotem okazuje się być Polka, Anna Leska-Daab.”

Odnaczona honorową odznaką Golden Wings przyznawaną starszym oficerom, a lotnikom ze stażem powyżej 6 000 godzin w powietrzu.

FILMY:

"Polki nad Londynem" (2005) - reż. Zofia Kunert

<http://www.filmipolski.pl/fp/index.php/4221957>
"Córki Przeszłości" (2008) - Agnieszka Bujas
<http://www.filmipolski.pl/fp/index.php/4223485>

Źródła:

Maciej Roszkowski - Prezes Towarzystwa Oświatowego im. Cecylii Plater-Zyberkówny
<http://lotniczypolska.pl/Anna-Leska-Daab-%281910-1998%29,205>
http://www.feminoteka.pl/print.php?type=A&item_id=365 (cyt. 1)
<http://www.muzeumlotnictwa.pl/>
"Anna Leska-Daab", Skrzydłata Polska, 1998, nr 3
<http://www.radio.bialystok.pl/files/index/image/1/312/z/8f9040ea1e270fb8049e2bed955ca90>
<http://www.bialystokonline.pl/imprezy.php?catid=6&id=64170&strona=1>

**DRZEWO
GENEALOGICZNE
ZALOZYCIELKI**



PLATER

PLATERKI

- Konkurs o Statuetkę Platerki 2011 & Bal Platerki 2011
- Platerki
- Prywatna Żeńska Szkoła im. Cecylii Plater-Zyberkówny
- Platerki na facebooku
- Blog absolwentek

ARTYKUŁY

- Obała 2011
- Kazan: czy osobno
- 125-lecie na Platerce
- Po prostu klasa!
- Platerki z charakterem
- Szkoła sukcesu
- Wymagania i rodzanna atmosfera
- Damy na Koszykowej

KSIĄŻKI

"Szkoła Żeńska Cecylii Plater-Zyberkówny. 1883-1944" PIW

POLECANE STRONY:

- Portal "naszaStolica"
- "Warszawiaki - grupa teatralna"

OBSERWATORZY

Dołącz się do tej Sieci znajomych

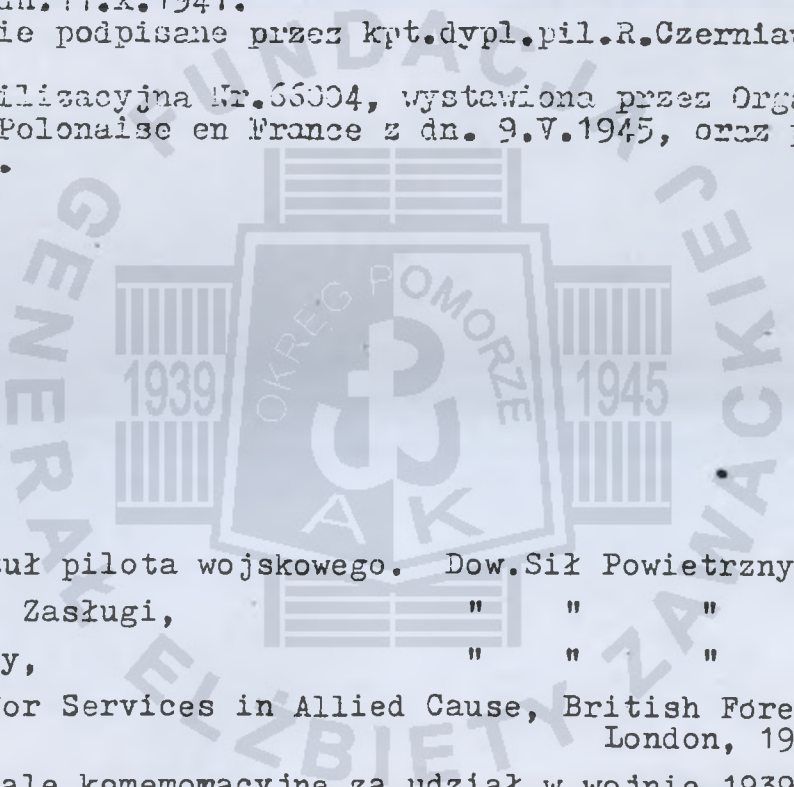
III/5. Inne materiały:

- "Spis dalszych załączników: Msp/wkp. kserokopia, k. 1, s. 1-2.
- Komunikat "o Sesji Naukowej (...)" *Toniu*, sierpień 1996, podpisana Prof. dr hab. Elżbieta Zawacka. Msp. kserokopia, k. 1, s. 3-4.
- Obrazek "Serce Jemskiego" z okazji pogrzebu Anny Dąb. k. 1, s. 5-6



Spis dalszych załączników:

5. Legitymacja Aeroklubu Francji z 1940, nr.789.
6. Upoważnienie pilotowania różnych typów samolotów, Nr.W.28, wydane przez Air Transport Auxiliary,
7. List podpisany przez Oficera Łącznikowego Polskich Sił Powietrznych, HQ.Transport Command, R.A.F. zawiadamiający o nadaniu tytułu i odznaki pilota.
8. List Dow.Sił Powietrznych w związku z nadaniem Srebrnego Krzyża Zasługi z dn.28.12.1945.
9. Legitymacja wystawiona przez Dow.Sił Pow. Nr.12636, przyznająca
10. Medal Lotniczy.
11. 2 dokumenty dotyczące przyznania angielskiego odznaczenia "King's Medal for Service in the Cause of Freedom".
12. Zaświadczenie Air Transport Auxiliary o ilości wylatanych godzin i typach samolotów.
13. List dotyczący zapór balonowych - zaświadczenie Secret Nr.28, wydane przez Royal Naval Air Service, z dn.3.X.1943.
14. Upoważnienie do posiadania map Anglii, wydane przez Air Transport Auxiliary, z dn.11.X.1941.
15. Zaświadczenie podpisane przez kpt.dypl.pil.R.Czerniawskiego z dn.15.IX.1939.
16. Karta demobilizacyjna Nr.55004, wystawiona przez Organe de Liquidation de l'Armee Polonaise en France z dn. 9.V.1945, oraz poświadczone tłumaczenie.



Odznaczenia:

- Odznaka i tytuł pilota wojskowego. Dow.Sił Powietrznych, London.1944
- Srebrny Krzyż Zasługi, " " " " 1945
- Medal Lotniczy, " " " " 1947
- Kings Medal for Services in Allied Cause, British Foreign Office, London, 1947,
- Aljanckie Medale komemoracyjne za udział w wojnie 1939 - 1945
- Medal za zasługi dla obronności Kraju /brązowy/, MON 1981
- " " " " " /srebrny/ MON 1988
- Medal Zasłużonemu dla Lotnictwa, Dow.Wojsk Lotniczych

III/5/2



Materiały zebrała i opracowała
Anna Klobukowska Dyrektor „Krytyka”
A.K. Basa Łobezka „Luzycy”

Warszawa d. 1995.



FUNDACJA

ARCHIWUM POMORSKIE ARMII KRAJOWEJ

BIURO FUNDACJI - 87-100 TORUŃ - UL. WIELKIE GARBARY 2 - TELEFON: 271-86
KONTO: WIELKOPOLSKI BANK KREDYTOWY II ODDZIAŁ W TORUNIU NR 358606-4675-132-3

III/5/3

Toruń, sierpień 1996 r.

Komunikat II o Sesji Naukowej *Wojenna służba kobiet, organizowanej* w dniach 16 i 17 listopada 1996 r. w Toruniu łącznie ze Zjazdem Kombatantek II wojny światowej

Jak co roku od sześciu już lat, Fundacja nasza działająca od 1990 r. organizuje dla uczczenia Święta Niepodległości sesję naukową. Dotychczasowe sesje zajmowały się dziejami konspiracji pomorskiej w czasie II wojny światowej. Dla tegorocznej VI Sesji zaplanowaliśmy od dawna temat ogólnopolski, dzieje wojennej służby Polek, pełnionej nie tylko na Pomorzu, ale w całej Polsce, a także na wszystkich frontach II wojny światowej, na których walczyli Polacy: jawnie w Kampanii Wrześniowej w 1939 r., w Powstaniu Warszawskim w 1944 r., w szeregach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, Armii Polskiej tworzonej w ZSRR i Ludowego Wojska Polskiego oraz konspiracyjnie w Armii Krajowej i w tajnych organizacjach pozaakowskich.

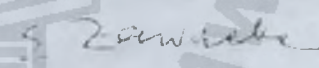
Do podjęcia tak szerokiej tematyki skłoniły Fundację dwa powody: 1) Od 1993 r. wzbogaciło się jej Archiwum o nowy dział; obok zbiorów pomorskich powstało szybko rozbudowujące się „Archiwum WSK”, zbiory dotyczące ogólnopolskiej wojennej służby kobiet, które wchłonęły przekazane Fundacji dość bogate zbiory prywatne; 2) Żadna inna instytucja historyczna nie podjęła takiej inicjatywy, a wstępny przegląd kobiecego udziału w walce o niepodległość Polski ukazał wielkie, nie dostrzegane przez historyków rozmiary i znaczenie tego uczestnictwa. Komitet Organizacyjny Sesji zwrócił się do wielu kombatantek o przekazanie ich wiedzy o zmaganiach wojennych. Wówczas powstał, przyjęty z radością, zamysł zorganizowania — łącznie z Sesją skupiającą historyków — równocześnie **Zjazdu Kombatantek** podejmującego hasła: „Chcemy być wreszcie wszystkie razem! Świadczyć prawdę o naszej sile przetrwania narodu. Ukazać nasz autentyczny wkład do całokształtu zmagania narodowych. Uczymy listopadowe święto niepodległości zgodnymi naradami wszystkich kombatantek nad sposobami wzbogacania kultury narodowej niezafałszowaną wiedzą historyczną, wprowadzania tej wiedzy do skarbcza tradycji narodowej i przekazania następnym pokoleniom naszego entuzjazmu i uporu w walce o wolność”.

III/5/4

Nad organizacją Sesji-Zjazdu pracuje toruński Komitet Organizacyjny, a współdziałają Podkomitety w Warszawie i Londynie. Honorowymi gośćmi zgodzili się być Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na Uchodźstwie Ryszard Kaczorowski i gen. Maria Wittekówna oraz przedstawiciele społeczeństwa Pomorza, zawsze życzliwi poczynaniom Fundacji. Szczegóły organizacyjne Sesji-Zjazdu zostaną podane w „Zaproszeniu”, jakie roześlemy indywidualnie i zbiorowo w pierwszych dniach października (po otrzymaniu wszystkich tekstów wystąpień autorskich); w nim poinformujemy specjalną wkładką o noclegach, przyjazdach, miejscu i czasie obrad itp.). Pracujemy obecnie nad uzgodnieniem szczegółowego porządku obrad a także nad organizowaniem towarzyszącej Sesji wystawy muzealnej i bibliograficznej, prosząc o dalszą pomoc w gromadzeniu eksponatów.

Nadeszło wiele cennych zapowiedzi wystąpień sesyjnych, w tym 9 referatów. Różnią się one znacznie wyborem i szczegółowością tematyki, rozmiarami i jakością merytoryczną. Zmusza nas to do skrócenia czasu wygłaszania oraz do ich podziału na opracowania przeznaczone do wygłoszenia i do wydrukowania części tekstów jedynie w „Materiałach Sesyjnych”. Autorom wystąpień, którzy nadeślą swój tekst najpóźniej do 1 października br., prześlemy zindywidualizowane informacje, z tym, że nawet najkrótsze ustne wystąpienia mogą mieć w druku znaczenie większe rozmiary.

Za Komitet Organizacyjny Sesji-Zjazdu
Przewodnicząca Rady Fundacji


Prof. dr hab. Elżbieta Zawacka

5. 470/MSK

leska Anna, zam. Daab

III/5-5-6.







Ś P

ANNA DAAB

zmarła 21 stycznia 1998 r.
pochowana 27 stycznia 1998 r.
na Cmentarzu Powązkowskim
w Warszawie

Prosi o modlitwę...

*Boże, Ojcie wszechmogący,
wierzymy, że Twój Syn umarł
i zmartwychwstał, spraw łaskawie,
aby mocą tej tajemnicy Twoja
służebnica, która zasnęła
w Chrystusie, przez Niego doszła
radości zmartwychwstania.
Przez Chrystusa, Pana Naszego.
Amen.*

FIRMA POGRZEBOWA KALLA

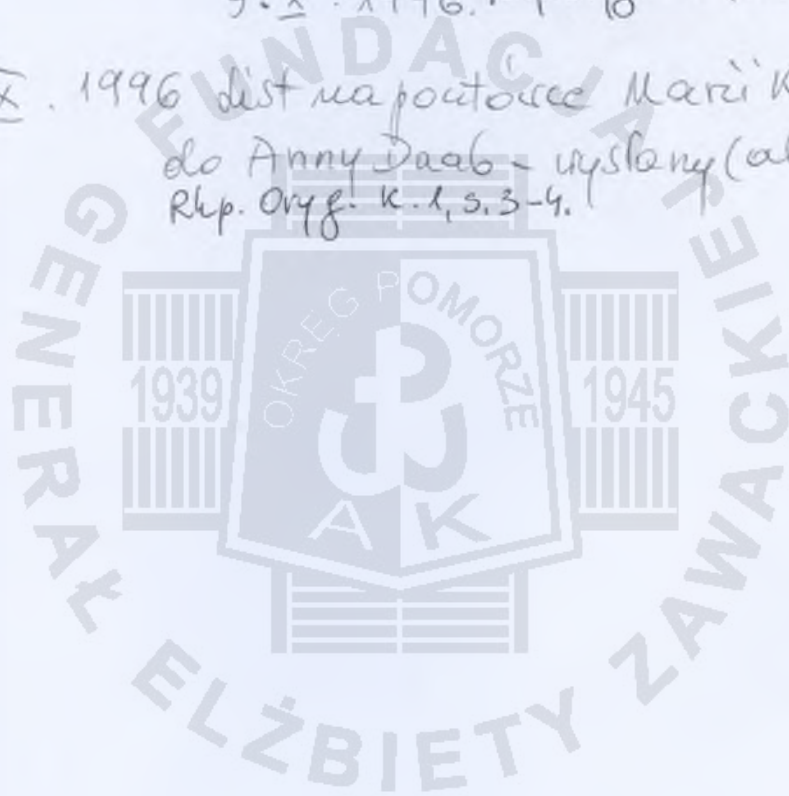
Warszawa, ul. Gagarina,
(róg ul. Stępińskiej), tel. 41-03-86

© ROMIX Sp. z o.o. Warszawa, tel. 643-00-19

deska Anna, zam. Daab
(4. XI. 1910 - 21. I. 1998)

IV. Korespondencja

- 22. VII. 1996. list Jadwigi Piłsudskiej-Jarociewskiej do Marii Karwat. Msp. oryg. k. 1, s. 1.
- 9. IX. 1996 list Marii Karwat do Anny Daab-deskiej (zwrot: mienkanié zamknięte)
5. X. 1996. Rkp. oryg. k. 1, s. 2
- 23. X. 1996 list na podstawie Marii Karwat do Anny Daab - wysłany (ale zwrócony).
Rkp. oryg. k. 1, s. 3-4.



IV/1

Warszawa, dnia 22 lipca 1996

Kochana Mako! (P. Maria Kawatowa, Toruń)

Hania mówiła mi o liście, który do niej napisałaś i w którym prosiłaś o wspomnienia ATA. Dostałam wspomnienia Anki Leskiej /Daab/ i za jej zgodą przesyłam. Przesyłam również kopię artykułu w "Skrzydłach" z r. 1943, który może również dać trochę informacji na temat latania kobiet w czasie wojny.

Mam nadzieję, że to dobry początek i prześlę coś więcej w przyszłości.

Czy książkę "Anatol Girs" mam wysłać, czy czekać na okazję?

Przesyłam dużo serdeczności

H. Jadwiga Piłsudskiej-Jaworskiej

v/2

Toruń dn. 9 ix 96

✓ 5/X/96

Wielce szanowne Pani

W imieniu Pani Prof. Elżbiety Zawadzkiej - Przewodniczącej Rady Fundacji Archiwum Pomorskie AK, proszę o przyjęcie jak najserdeczniejszego podziękowania za nadesłane nam - za pośrednictwem Pani Jadwigi Jaraczewskiej - oświadczenia Pani wspomnienia z okresu wojennego. Czytamy je z wielkim zainteresowaniem i podziwem dla Pani. To bardzo cenny materiał dla Inst. Archiwum.

Relacje przystąpiła też Pani Alicja Cybulska - Antyniska - Kaliniedla (wraz z umowami adjectalnymi). Te materiały będą wykorzystane na Sesji Naukowej w dniach 16-17 XI w Toruniu. Komunikat informacyjny załączam.

Proszę Panią do niepokoju, czy może ktoś nie krótko wytypić któreś z Pani - Lotulczek. w czasie Sesji. Nadałoby to wiele blasku - Same Pani napewno zdaje sobie z tego sprawę. Proszę o Taskawe wzięcie tej miesięcznej inicjatywy pod uwagę.

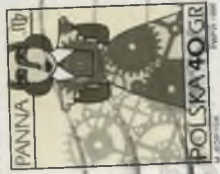
Z gorąco wyraży uszanowania

Maria Karwatowa
ul. Jgn. Poczta 10m8
87-116 Toruń

IV/3 Toruń 23 X 96

Wielce szanowne Paui

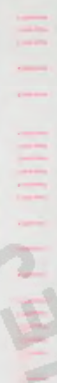
Współnie, to bardzo ale jest uwzględnione,
jak Paui pisze, że różne dolegliwości nam
życie utrudniają. Zauważamy bardzo, że
Toruń jest daleko od stolicy, a my nie
umniemy zapewnić transportu, a może
ktoś ofiaruje się, znajdzie nam tę trasę?
my tu zapewnimy oparcie "może nie
lubisz, ale sendesne. Impomys,
nam szczególnie Paui lotniczym -
Paui Jan. niepotrzebnie spieszycie, a
koniemności, przemalowania. Przygotowa-
my jest bogaty program, nie, żadnego
przymsu nie byłoby. A sam fakt
pokazania di Talcu kopami, Paui



przy sportywnych akcjach naszych ZO
 w podziemnej szafce przy wyjściu z
 przesyłki, dającą, że ciemności w
 pisze do Pani ma stworzyć kartę,
 której w Pani wprostym, dlatego
 nie mogę, może się okazać, przy
 mojej - a samemu wreszcie podję-
 Kancelaria Pani list o zgodzie sporząd-
 przed wyjazdem. Komunikacja z Panią
 1944



Pani
 Anna Dąb
 Morszyńska 51 A
 02-925 WARSZAWA



M



07-100 Toruń I
R 035843

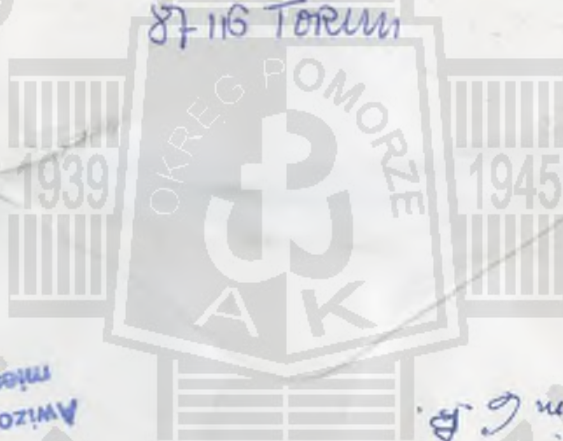
FUNDACJA
KREG POMORZY
AK
ELŻBIETY ZAWACKI

1939 Anna Daak Leska 1945

02-925 WARSZAWA



Maria Kanwator
W. Ign. Kościelca 10 m 8
87 116 TORUŃ



Awizo dn. Maja
mieszkanie zamknięte
Podpis

Wzrost - 6 sept.
2 września m. G. B.
Kontakty: N.H. - Warszawa

J. 470 / WSK

PLSK
Wlk. Bryt.

++

LESKA-DAAB Anna

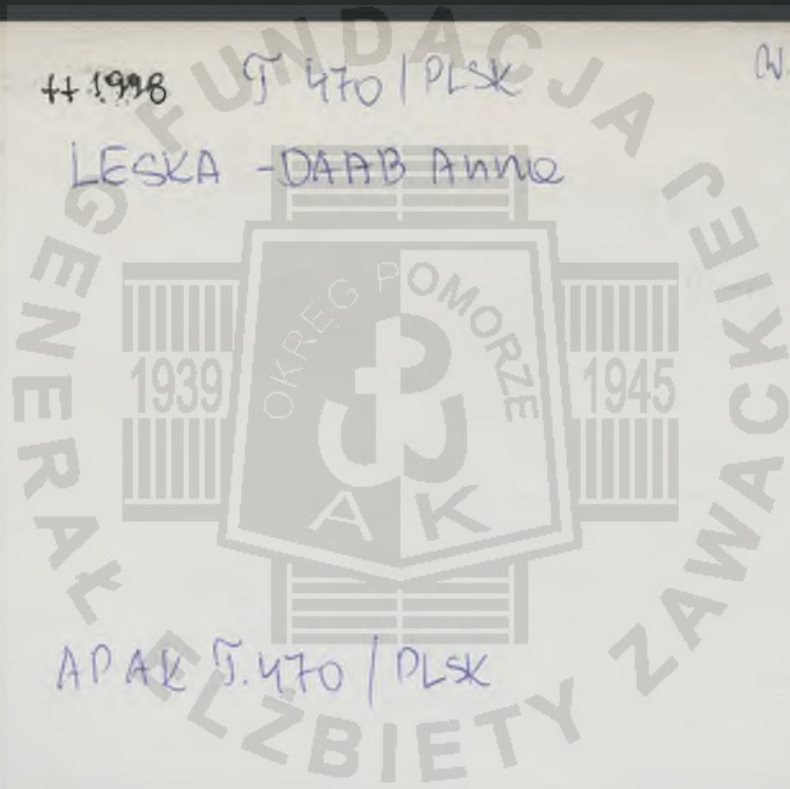
v. Wypisy ze źródeł - na riskose karty
informacyjne: b.

44 1998

G 470 / PLSK

M. Porytania
PLSK

LESKA - DAB Anne

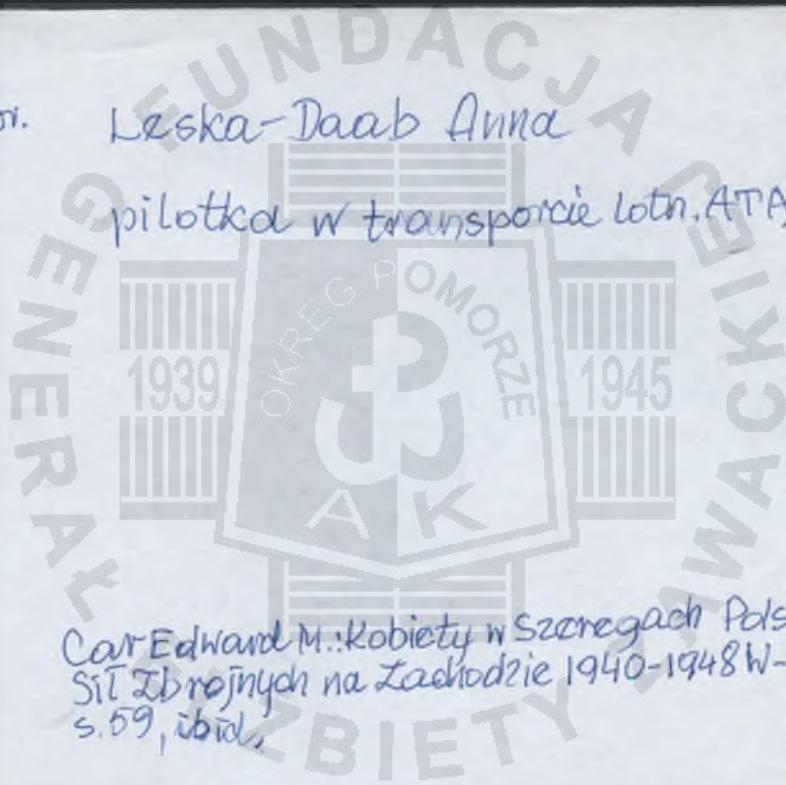


APAK 5.470 / PLSK

i

PSK

por. Leszka-Daab Anna
pilotka w transporcie lotn. ATA



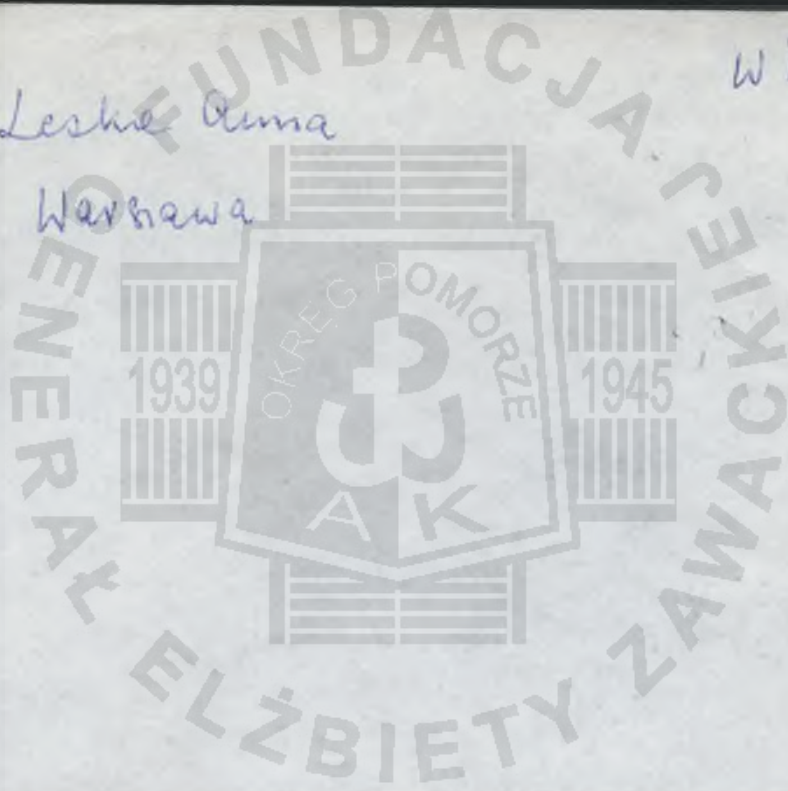
Car Edward M.: Kobiety w Szeregach Polskich
Sił Zbrojnych na Zachodzie 1940-1948 W-wa 1995,
s. 59, ibid.

Alia 197

Lesha Anna

Warszawa

W Pomyt.



T-470

Polskie Siły Zbrojne
na Zachodzie

++
LESKA Anna Zofia Marta

zam. Daab (1940-1998) por. pilot
1939 - Eskadra Sztabowa Nacelnego Dowództwa
Lotnictwa. 1940 - Francja, Biuro Nacelnego
Dowództwa Lotnictwa. 1941 - 1945 w Pomocniczej
Lotniczej Służbie Transportowej ATIA w Wielkiej
Brytanii. Odznaczona: Srebrny Krzyż Zasługi
Dowództwa Sił Powietrznych w Londynie, Angielski
Królewski Medal w Polsce, Zasłużony dla Lotnictwa
Medal Obronności Kraju, Dyplom Honorowego
Wyroźnienia "Błękitne Skrzydła" Arysty
przez Królową Brytyjską i odznaczona

Zob. sylwetki Kobiet Żołnierzy
Fundacja "Archiwum Armii Krajowej oraz Wojskowej Służby Polek
Museum Pomorskie
str. 209, 210, 211, 212, 213

i

T. 470

IX '33

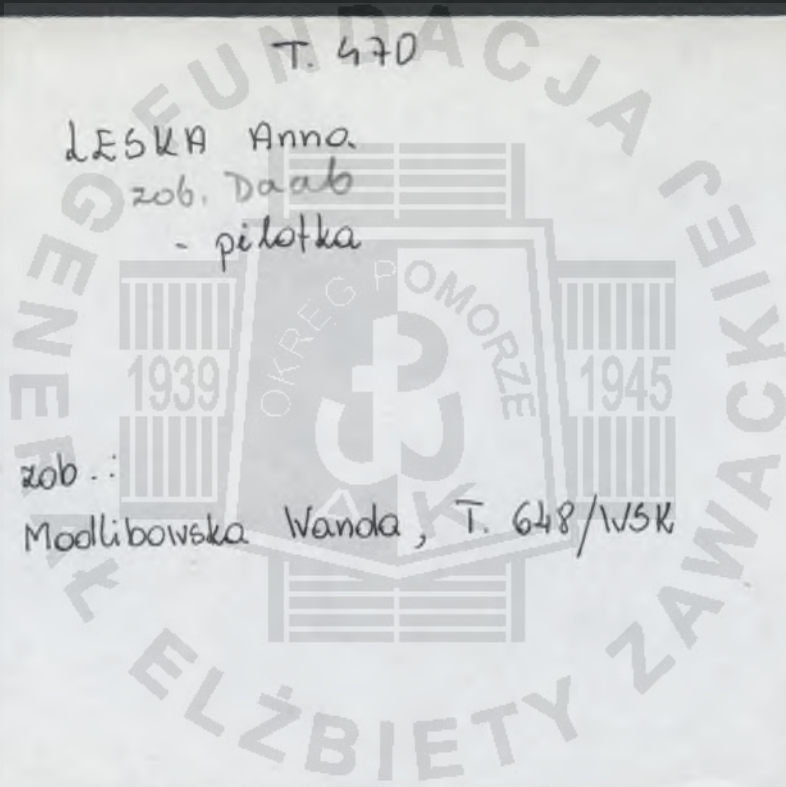
LESKA Anna
zob. Daab
- pilotka

PSK
Anglia

zob.:

Modlibowska Wanda, T. 648/VSK

K. Min '97



LESKA-DAAB Anna

