

Anna Leska - Daab – LEGENDA POLSKIEGO LOTNICTWA

Obecne informacje medialne są przepełnione doniesieniami dotyczącymi udziału kobiet, w tym pilotów, w różnego rodzaju operacjach militarnych na terenie całego świata. Polskie szkoły wojskowe również poszły z duchem czasów i od kilku lat prowadzą nabór płci pięknej. Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie również przygotowuje młode adeptki pilotażu do pełnienia służby wojskowej wśród żołnierzy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, mimo iż latających maszyn posiadamy niewiele.

Materiał, który Państwu przedstawiam dotyczy głównie lat 1939-45, a więc okresu w którym lotnictwo odegrało niebagatelną rolę na wszystkich teatrach działań bojowych. Polscy piloci zapisali się złotymi zgłoskami w historii lotnictwa wojskowego tak w okresie kampanii wrześniowej, „bitwy o Anglię”, jak również we wszystkich innych operacjach lotniczych, w których uczestniczyli. Nawiązanie do kobiet w wojsku nie jest przypadkowe, ponieważ postać, którą przedstawiam łączy w sobie wszystko o czym do tej pory wspomniałem. Osoba ta była Polką, kobietą o nieugiętym charakterze, miłośniczką lotnictwa, pilotem i związała swój los z samolotami wojskowymi. Mowa o Annie Leskiej-Daab – najbardziej zasłużonej kobiecie pilotce z okresu II wojny światowej, której osiągnięcia są wspaniałym wzorcem do naśladowania dla młodych pilotów wojskowych. Przy zbieraniu materiałów do napisania niniejszego artykułu spotkałem się z kilkoma osobami, które osobiście znały Annę Leską-Daab. Rozmowa z nimi potwierdza jeszcze jedną pozytywną cechę mojej Bohaterki – skromność. We wspomnieniach, spisanych wiele lat po wojnie i w wywiadach udzielanych dziennikarzom tak w okresie działań zbrojnych jak i po ich zakończeniu, wyrażała się o swoich niebagatelnych osiągnięciach tak jakby nie były niczym wielkim. W artykule zamieszczonym w Dzienniku Żołnierza nr 184 z 8 grudnia 1942 roku dementuje rozpowszechnioną informację dotyczącą ostrzelania jej samolotu przez Niemców, mówiąc: *Prawda, ostrzeliwano i bombardowano nas – jak wszystkich. Pan wie, tych niemieckich samolotów było wszędzie wówczas pełno w Polsce. Być może, że mój samolot też gdzieś oberwał, ale dziur na nim nie liczyłam.*



Początki...

Anna Zofia Maria Leska urodziła się 4 listopada 1910 roku w Warszawie, jako jedno z trojga dzieci Juliusza Leskiego i Marii Marty z domu Olszyńskiej. Była wychowywana w duchu patriotyzmu. Jej ojciec służył w II. Brygadzie Legionów i uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej w 1920 roku. Po zakończeniu działań wojennych brał czynny udział w tworzeniu polskiego przemysłu zbrojeniowego. Do 1926 roku kierował fabryką „Pocisk”. W czasie II wojny światowej został Szefem Kwatery Głównej Naczelnego Wodza w Londynie. Matka w latach 1916 – 1921 prowadziła dom opieki dla legionistów, a w czasie II wojny światowej działała w konspiracji, biorąc czynny udział w Powstaniu Warszawskim. Brat – Kazimierz, pseudonim „Bradł”, był legendarnym oficerem wywiadu – dowódcą komórki Oddziału II Komendy Głównej ZWZ-AK, oznaczonej numerem „666”. W pewnym okresie jeździł do Francji jako niemiecki generał wojsk technicznych Julius von Hallmann i często gościł w sztabie feldmarszałka von Rundstedta. Po dokonaniu rozpoznania niemieckich umocnień nad Atlantykiem (na prośbę Niemców!!!), zmienił swą „tożsamość” i działał jako gen. Karl Leopold Jansen.

W 1927 roku, po ukończeniu Gimnazjum im. Cecylii Zyberk-Plater, A. Leska wyjechała wraz z siostrą Wandą do Wielkiej Brytanii, gdzie spędziły pół roku szlifując język angielski.

Pierwszy kontakt z lotnictwem miała będąc nastoletnią dziewczynką. Jak sama wspomina było to przeżycie, które zadecydowało o jej późniejszych, praktycznie nierozzerwalnych związkach z lotnictwem. *W słoneczny, ciepły dzień, nasi rodzice przywieźli siostrę i mnie na Mokotów, do 1-go pułku lotniczego, gdzie miałyśmy obiecane „polatanie”. [...] Będący wówczas jeszcze w randze kapitana – Bolesław Stachoń prowadził mnie za rękę do oczekującego przy hangarach Hanriot’a 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 niecierpliwość i chęć jak najprędszego znalezienia się w samolocie i w powietrzu. [...] Wrażenia z tego lotu wprawiły mnie w siódme niebo, zwłaszcza, że poza różnymi wykrętami [...] kpt. Stachoń wyłączył silnik i lecieliśmy w zupełnej ciszy, [...]. Nie pamiętam, czy powiedziałam to czy nie ale 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 uda zostać pilotem.*

Do wybuchu wojny A. Leska ukończyła kurs pilotażu balonów wolnych, uzyskała kategorię B w szybownictwie i tuż przed wybuchem wojny ukończyła kurs pilotażu samolotowego w Aeroklubie Toruńskim.



Udział w kampanii wrześniowej

31 sierpnia 1939 roku rozwieszono obwieszczenia o powszechnej mobilizacji. Powyższy dokument stanowił podstawę prawną do mobilizacji kobiet do pomocniczej służby wojskowej. Podobnie jak inne polskie szybowniczki i pilotki samolotów sportowych: Wanda Modlibowska, Zofia Szczecińska-Turowicz czy Stefania Wojtulanis, A. Leska również chciała wziąć udział w obronie państwa, wykorzystując swoje umiejętności.

1 września przyjechała na Okęcie w miejsce stacjonowania 1. Pułku Lotniczego. Samolotów na lotnisku już nie było, ale funkcjonował szpital wojskowy. Personel szpitala, mimo zapewnień A. Leskiej, że nie ma z medycyną nic wspólnego, natychmiast zaangażował ją do prac pielęgniarskich przy rannych. Tego dnia Okęcie było bombardowane przez Luftwaffe. W czasie jednego z nalotów ojciec Anny odnalazł ją w rowie przeciwołamkowym i skierował na Lotnisko Mokotowskie.

Wczesnym rankiem 2 września A. Leska stawiała się na Lotnisku Mokotowskim, gdzie od 1929 roku stacjonowała Sztabowa Eskadra Treningowa, wchodząca w skład Dywizjonu Szkolnego 1. Pułku Lotniczego, przemianowana w 1931 roku na Eskadrę Sztabową. Po zakończeniu mobilizacji Eskadra była w dyspozycji Naczelnego Dowódcy Lotnictwa gen. bryg. pil. Józefa Zająca. W tym czasie na Lotnisku Mokotowskim pozostawały jedynie trzy samoloty, ponieważ ze względu na możliwość zbombardowania, 25 pozostałych maszyn przeniesiono na lądowisko w Powsinie pod Warszawą. Drugi dzień wojny upłynął na kopaniu rowów przeciwołamkowych i obserwacji niemieckich samolotów bombardujących Warszawę.

3 września, wraz z wcieleniem do Eskadry części rezerwistów, A. Leska otrzymała swój przydział i samolot RWD-13, na którym wykonywała loty do końca kampanii wrześniowej. Do Eskadry Sztabowej zostały wcielone także trzy inne pilotki aeroklubów – Wanda Modlibowska, Zofia Szczecińska-Turowicz i Stefania Wojtulanis.

6 września przeważająca część samolotów została przerzucona na lądowisko Gurków pod Krasnymstawem, skąd cztery dni później A. Leską skierowano do Eskadry Łącznikowej Dowództwa Obrony Lwowa, której dowódcą został kpt. pil. Roman Czerniawski. W tym czasie A. Leska wykonała dziesięć lotów. Ostatnią noc w Polsce personel Eskadry spędził koło miejscowości Kutry.

We wczesnych godzinach rannych 17 września Eskadra przeleciała granicę polsko-rumuńską.

Okres kampanii wrześniowej A. Leska wspomina jako nieustanne przenosiny i ciągłe poszukiwanie nowych lądowisk. Jako kobieta była traktowana na równi z innymi, pełniąc normalną służbę. Jednym z zadań powierzonym A. Leskiej w czasie pobytu w Eskadrze, poza pilotowaniem, była aprowizacja oddziału. Jako pilot posiadała broń osobistą – pistolet Sauer kal. 7,65 mm (nr 49998).

Trudno jednoznacznie określić ile lotów wykonała A. Leska w okresie kampanii wrześniowej. W podstawowym, źródle jakim są jej wspomnienia z czasów wojny nie ma na ten temat żadnych konkretnych informacji. Opracowania dotyczące Eskadry Sztabowej i Eskadry Łącznikowej Dowództwa Obrony Lwowa są również nieściśle.



Internowanie w Rumunii

Po przekroczeniu granicy polskiej Eskadra wylądowała w Czerniowcach, dokąd trafili także inni polscy piloci. Łącznie na terenie Rumunii znalazło się ponad 10 tysięcy osób personelu lotniczego. Gościna w Czerniowcach trwała tylko jeden dzień. Następnie z niezwykle zatłoczonego polskimi samolotami lotniska, rozpoczęto loty w wyznaczone miejsca, gdzie odebrano Polakom samoloty. Dwa główne obozy dla lotników znajdowały się w Tulczy i Babadagu. Ponadto istniało wiele mniejszych, m. in. w Krajowej, Rumnicul Sarat, Statinie, Kalafatu, Dragaszani i Focsani, dokąd została skierowana A. Leska. Opieką nad pilotami zajęła się miejscowa ludność, która zapewniała internowanym dach nad głową i wyżywienie. *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 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 [...]. Na szczęście i on i jego żona mówili troszkę po francusku i mogliśmy się jakoś porozumiewać. Okazali mi wiele dobroci i życzliwości [...]. ... traktowana byłam jak członek rodziny.* Na terenie miasteczka, w którym przebywali polscy lotnicy panowała zupełna swoboda. W celu utrzymania dyscypliny i ewentualnego przekazania nowych informacji, komendant obozu – płk pil. Stefan Pawlikowski (przed wybuchem wojny dowódca 1. Pułku Lotniczego, a w kampanii wrześniowej Brygady Pościgowej), organizował dwa razy dziennie obowiązkowe zbiórki wszystkich internowanych. W czasie jednej z nich Annę Leską odnalazł, przybyły z Bukaresztu, kpt. pil. R. Czerniawski i polecił przygotować się do wyjazdu. W obawie przed interwencją niezwykle gościnnego komisarza policji wymknęła się potajemnie z domu stawiając we wcześniej umówionym miejscu. Wraz z kpt. pil. R. Czerniawskim, w podróż wybrał się jeszcze jeden oficer. Przejazd odbył się praktycznie bez większych problemów. Tylko jeden rumuński posterunek próbował bezskutecznie zatrzymać samochód, otwierając ogień z broni palnej. W Bukareszcie A. Leska otrzymała mały pokój hotelowy, który uprzednio służył jako skład przyborów do sprzątnięcia. W tym

samym miejscu znajdowało się już wielu Polaków starających się o dokumenty umożliwiające przedostanie się do Francji i Wielkiej Brytanii. Ponieważ hotel był co jakiś czas przeszukiwany, broń osobistą oddawano co wieczór A. Leskiej, licząc jak się okazało słusznie, że nikt nie będzie kontrolował młodej „studentki”.

Zgodnie z wytycznymi gen. Władysława Sikorskiego, polska ambasada w Bukareszcie w pierwszej kolejności organizowała przeloty polskich lotników. Nadzór nad personelem lotniczym w Rumunii sprawował gen. Stanisław Ujejski, rezydujący w ambasadzie, a szefem placówki ewakuacyjnej został płk pil. B. Stachoń, który wraz z ppłk. pil. Stanisławem Skarżyńskim rozpoczął starania o jak najszybszą ewakuację Polaków z terytorium Rumunii. 27 września 1939 A. Leska otrzymała paszport i podjęła działania zmierzające do uzyskania wiz tranzytowych, niezbędnych do przejazdu przez Jugosławię i Włochy, a także pozwolenia na opuszczenie Rumunii. Dopiero po upływie kilku tygodni udało się skompletować potrzebne dokumenty i jeszcze tej samej nocy, po ich uzyskaniu, w towarzystwie kpt. pil. R. Czerniawskiego i por. Zbigniewa Czaykowskiego rozpoczęła niezwykle malowniczą, ale trudną drogę do Francji. Po kilku dniach uciążliwej podróży, zmieniając się co dwie godziny za kierownicą samochodu, dojechali do celu. Wszystkie uzyskane w Rumunii dokumenty przejazdowe nie wzbudziły zastrzeżeń służb granicznych i ostatecznie cała trójka, 11 listopada 1939 roku, przekroczyła granicę włosko-francuską w miejscowości Mentona. Następnie skierowali się w stronę Paryża, gdzie w hotelu „Regina” mieściło się obok innych rodzajów wojsk, Dowództwo i Sztab Lotnictwa.



W mundurze, lecz bez samolotu

25 października odbyły się we Francji rozmowy z udziałem przedstawicieli Wielkiej Brytanii, Polski i Francji, dotyczące odtwarzania polskiego lotnictwa na Zachodzie. Formalną podstawą organizacji Polskich Sił Powietrznych była podpisana 4 stycznia 1940 roku umowa wojskowa, sygnowana przez premierów Daladiera i Sikorskiego wraz z zawartą 17 lutego 1940 roku tak zwaną „umową techniczną”. Na mocy tych dokumentów rozpoczęto odtwarzanie polskich jednostek lotniczych.

A. Leska spotkała w Paryżu W. Modlibowską, Z. Szczecińską-Turowicz i S. Wojtulanis. Francuskie władze wojskowe były przeciwne jakiegokolwiek służbie wojskowej kobiet. W tym czasie A. Leska otrzymała, podobnie jak i wspomniane wyżej pilotki, oficjalną nominację na stopień podporucznika lotnictwa czasu wojny. Ostatecznie, mimo wielu trudności zostały wciągnięte na listę żołdu i zaopatrzenia wojskowego, otrzymując mundury. Do ich obowiązków służbowych należała praca w biurach Dowództwa Lotnictwa.



10 maja 1940 roku niemieckie wojska, gwałcąc neutralność Belgii, Holandii i Luksemburga rozpoczęły swój marsz na zachód, pokonując w błyskawicznym tempie dziesiątki kilometrów. 9 czerwca Dowództwo Polskich Sił Powietrznych wyjechało z Paryża w dwóch rzutach: kolejną i samochodami. A. Leska wydoszła się jednym z autobusów przeznaczonych dla personelu. Następnego dnia polski sztab lotniczy zajął zamek Londigney koło Sauzé-Vaussais, sto kilometrów od siedziby rządu i Naczelnego Wodza. Następnie wydarzenia potoczyły się błyskawicznie – Francja kapitulowała, a gen. W. Sikorski przeprowadził słynną rozmowę z Winstonem Churchill'em, która zadecydowała o dalszych działaniach polskiego wojska.

19 czerwca kolumna Dowództwa Polskich Sił Powietrznych ruszyła w kierunku Bordeaux, zatrzymując się na noc na lotnisku Marignac. W nocy z 19 na 20 czerwca Luftwaffe zbombardowało, znajdujący się nieopodal lotniska, port. Tak te wydarzenia wspomina A. Leska: *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 [...] 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 księżycy mój czarny cień pijący z butelki.* Następnego dnia Dowództwo Polskich Sił Powietrznych skierowało się do portu Le Verdon, oddalonego o sto kilometrów od Bordeaux. Niestety, statków brytyjskich, którymi miano się ewakuować nie było. Pojawiły się dopiero 22 czerwca, lecz nie wpłynęły do portu i skierowały się na południe. Z uzyskanych informacji wynikało, że statki popłynęły do Bayonne, dokąd bezzwłocznie skierowała się kolumna pojazdów. Ostatecznie przemarsze zakończyły się w porcie St. Jean de Luz, gdzie na wszystkich czekał polski transatlantyk m/s „Batory”, który po dwóch dniach podróży dotarł do portu Plymouth w południowo-zachodniej Anglii.



Od urzędnika do pilota bombowców

Po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii, personel został zabrany z Plymouth do Londynu. A. Leska ponownie rozpoczęła pracę biurową, początkowo w Inspektoracie Sił Powietrznych, a następnie w brytyjskim Air Ministry, gdzie pomagała w ewidencjonowaniu polskiego personelu, gdyż polskie nazwiska sprawiały Anglikom wiele trudności. Pod koniec 1940 roku nadarzyła się okazja do realizacji marzeń związanych z lotnictwem. 18 grudnia, dzięki przychylności swojego przełożonego wraz ze S. Wojtulanis pojechały do Hatfield pod Londynem, gdzie na lotnisku fabryki De Havilland mieściła się Sekcja Kobięca Pomocniczego Transportu Lotniczego - Air Transport Auxiliary (A.T.A.) powstałego w sierpniu 1939 roku dzięki działalności Gerald'a d'Erlanger'a - dyrektora British Airways. G. d'Erlanger dostrzegł potrzebę zaangażowania pilotów cywilnych, którzy z różnych przyczyn nie zostali wcieleni do Royal Air Force, do pełnienia innych funkcji związanych z lotnictwem. Po utworzeniu A.T.A. dla pilotów wprowadzono dwa stopnie. Second Officer dla osób, które posiadały uprawnienia do pilotażu lekkich samolotów jednosilnikowych i First Officer dla pilotów, którzy spędzili w powietrzu ponad 500 godzin i mieli uprawnienia do pilotowania maszyn dwusilnikowych. Dla personelu dowódczego wprowadzono ponadto wyższe rangi: Third Officer, Flight Captain i Commander (trzy stopnie). Początkowo zadaniem A.T.A. była obsługa krótkich szlaków komunikacyjnych, ale już we wczesnym okresie wojny wykorzystano ich, wbrew pierwotnym założeniom, do dostarczania samolotów z fabryk do jednostek. A.T.A. zostało podporządkowane National Air Communication i dyrekcji generalnej Civil Aviation, a administracją zajmowała się British Airways. Następnie funkcje operacyjne przejęło Air Ministry, ale sprawami administracji nadal zajmowało się British Airways. Pierwszym polskim pilotem w tej organizacji był Klemens Długaszewski, który rozpoczął dostawy samolotów już 21 czerwca 1940 roku. Łącznie polski personel w A.T.A. stanowiło siedemnastu pilotów, w tym trzy kobiety (Anna Leska, Stefania Wojtulanis i Jadwiga Piłsudska). Początkowo do A.T.A. nie przyjmowano kobiet, ogromną rolę w tej sprawie odegrała Pauline Gower (zmarła w 1947 roku), która 1 stycznia 1940 doprowadziła do oficjalnego przyjęcia pierwszych ośmiu kobiet - pilotów w szeregach organizacji. Były to bardzo doświadczone pilotki, każda z nich spędziła w powietrzu ponad 600 godzin, a siedem było ponadto instruktorami. W ten sposób emancypacja kobiet dotarła nawet do samolotów wojskowych. Łącznie w szeregach pilotów A.T.A. znajdowało się 1152 mężczyzn i 166 kobiet, z czego 14 zginęło w czasie służby. W sumie przeprowadzili oni ponad trzysta tysięcy samolotów, spędzając w powietrzu prawie siedemset pięćdziesiąt tysięcy godzin.

W 1942 roku dyslokacja jednostek A.T.A. przedstawiała się następująco: Nr 1 White Waltham (No 1 Ferry Pool , 1 F.P.); Nr 2 Whitchurch, Bristol; Nr 3 Hawarden koło Chester; Nr 4 Prestwick, Scotland; Nr 5 Luton, później Thame; Nr 6 Ratcliffe, Leicester; Nr 7 Shelburn-in-Elmet, Leeds; Nr 8 Sydenham, Belfast; Nr 9 Aston Down koło Stroud; Nr 10 Lossiemouth, Scotland; Nr 12 Cosford, koło Wolverhampton; Nr 14 Ringway, Manchester; Nr 15 Hamble, Southampton; Nr 16 Kirkbride, Solway Firth).



Pierwszy pobyt w Hatfield A. Leska wspomina w następujący sposób: *Na lotnisku [...] zostałyśmy [wraz ze Stefanią Wojtulanis - M.Z.] 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 [w późniejszym okresie wojny, ze względu na duże zapotrzebowanie na pilotów, wymagania zostały obniżone, a nawet rozpoczęto szkolenie dla osób początkujących – M.Z.], a ja łącznie z czasem wylatanych w czasie kampanii wrześniowej – miałam ich zaledwie około 30, gdyż kurs pilotażu skończyłam przed samą wojną. Oczywiście skłamałam i przyznałam się do około 250 [z dokumentacji wystawionej przez A.T.A. wynika, że A. Leska podała liczbę 220 – M.Z.] 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 wstydzić. Na szczęście obie – Barbara Wojtulanis [właściwe imiona Stefania Cecylia, „Barbara” to przydomek nadany Stefanii Wojtulanis jeszcze w latach trzydziestych – M.Z.] i ja [...] szczęśliwie egzamin zdałyśmy i powróciłyśmy do Londynu promieniejąc, by natychmiast zacząć załatwianie koniecznych formalności.* Dowództwo Polskich Sił Powietrznych skierowało obie kandydatki na roczne urlopy z możliwością ich ewentualnego przedłużenia. Następnie przeszły szereg badań lekarskich, zakończonych 18 grudnia. Po Bożym Narodzeniu 1940 roku były gotowe do rozpoczęcia służby w A.T.A. Ostatnim warunkiem przyjęcia było uzyskanie angielskiej licencji pilota, którą otrzymywało się po samotnym spędzeniu w powietrzu 6 godzin lotu.



Zaraz po przybyciu Polek do Hatfield, w sekcji kobiecej zdarzył się tragiczny wypadek. Amy Johnson Mollison, w czasie dostarczania samolotu Oxford, na skutek złych warunków atmosferycznych (opady śniegu z deszczem i bardzo niski pułap chmur) rozbiła się ponosząc śmierć na miejscu.

6 stycznia 1941 roku, po spełnieniu wszystkich formalności, A. Leska została przyjęta do A.T.A., otrzymując numer ewidencyjny „W. 28”. Pierwszy szkoleniowy lot na samolocie „Tiger Moth” odbył się już 10 stycznia, a pierwszy samodzielny - „solo” - 16 stycznia. Dla obu pilotek rozpoczął się okres wytężonej pracy. Jednym z pierwszych zadań był transport różnych typów samolotów „Moth” („Tiger”, „Leopard” i „Puss”). Loty tymi dwupłatami, z których część miała odkrytą kabinę, były z oczywistych względów bardzo nieprzyjemne podczas chłódów i opadów. Po kilkugodzinnym pobycie w powietrzu nie można było powiedzieć słowa, tymczasem po przekazaniu samolotu należało skierować się na stację kolejową i po całonocnej podróży przyprowadzić na miejsce następną maszynę. Rekordem A. Leskiej było dostarczenie pięciu samolotów w ciągu siedmiu dni. W okresie od 27 maja do 20 lipca 1941 roku na samolotach typu „Moth” spędziła w powietrzu 81 godzin i 35 minut. Ponadto 19 czerwca 1941 roku A. Leska spędziła pierwsze 10 minut lotu w samolocie „Wellington”, oczywiście jako pasażer.



Na skutek rozwoju wytwórni De Havilland, sekcja kobieca A.T.A. zajmująca zabudowania w Hatfield została podzielona na dwie grupy i przeniosła się w nowe miejsca stacjonowania. Pierwsza grupa wyjechała na przełomie października i listopada 1941 roku do Hamble koło Southampton (15 F.P.), a druga do Cosford pod Wolverhampton (12 F.P.). A. Leska wraz ze Stefanią Wojtulanis dostały przydział do Hamble. Była to jedna z trzech baz A.T.A., obok Hamble i Cosford, w których stacjonowały wyłącznie kobiety. Pierwszą noc po przybyciu na miejsce spędziły w Royal Yacht Club'ie. Następnego dnia zostały zakwaterowane w mieszkaniach miejscowej ludności.

Nowa stacja, gdzie pełniło służbę około 25 pilotów, była stosunkowo dobrze wyposażona, posiadała własny szpital i stołówkę. Dzień pilota A.T.A. wyglądał w następujący sposób: *... rozpoczynał się o 8-iej rano i trwał – gdy pogoda była dobra – aż do zmroku. Zgodnie z przepisami trzeba było być na ziemi pół godziny przed zachodem słońca. W wypadku pogody nie nadającej się do latania grałyśmy w karty, pisałyśmy listy, czekając na ewentualne rozpogodzenie do wczesnych godzin popołudniowych. Jeśli nie było szans na szybkie rozpogodzenie – byłyśmy 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. [...] Do miejsc odbioru byłyśmy dostarczane samolotem „taxi” lub – jeśli pogoda jeszcze się nie wyjaśniła – naszymi samochodami. [...] Rozplanowanie pracy dziennej wymagało dużo czasu. Zaczynało się od programu dostaw otrzymanego na dany dzień z Group 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 meteorologami i zależnie od pogody układało program. [...] Samoloty były przeważnie dostarczane do jednostek przygotowujących je do stanu zupełnej gotowości bojowej i utrzymujących je aż do chwili potrzeby. [...] Zdarzały się dostawy bezpośrednio do dywizjonów operacyjnych i te najbardziej lubiliśmy. Często jednak trzeba było w zamian za przyprowadzony nowy, zabrać jakiegoś starego wymęczonego grata, który ze względu na jego stan techniczny mógł odbyć tylko jeden lot – do remontu. Były także dostawy znakowane „A-1” czerwonym nadrukiem, co oznaczało, 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.[...] Po zakończeniu lotów znowu kontaktowano się z Grupą 41, zdając sprawozdanie z wyniku dostaw dnia, ewentualnych wypadków czy przerw w transzycie.



W okresie swojej pracy w A.T.A. A. Leska ukończyła szereg kursów upoważniających ją do pilotowania różnych typów samolotów. Półtora miesiąca po włączeniu do A.T.A. – 18 marca 1941 roku uzyskała licencję na 1 klasę pilotażu, upoważniającą ją do pilotowania lekkich samolotów jednosilnikowych (np. „Magister”, „Moth”, „Swordfish”, „Queen Bee” itp.). Następnie 26 kwietnia 1941 zdobyła uprawnienia klasy 1+ (brak informacji jakiego typu samolotów dotyczyła). Już 19 września 1941 roku zdała egzamin na klasę 2, upoważniającą do pilotażu jednosilnikowych samolotów operacyjnych (np. „Barracuda”, „Defiant”, „Fulmar”, „Hurricane”, „Mustang”, „Spitfire”, „Walrus”). Niespełna rok później - 24 kwietnia 1942 roku, uzyskała 3 klasę dzięki której mogła pilotować lekkie samoloty dwusilnikowe (np. „Anson”, „Oxford”). 4 klasa, uzyskana 5 kwietnia 1943 roku upoważniała A. Leską do lotów na dwusilnikowych samolotach operacyjnych, przeważnie średnich

bombowcach (np. „Beaufighter”, „Beaufort”, „Blenheim”, „Hampden”, „Wellington”). 5 kwietnia 1943 A. Leska uzyskała klasę 4+ (np. „Dakota”, „Mitchell”, „Mosquito”). Ze względu na zakończenie działań wojennych nie otrzymała uprawnień do pilotowania czterosilnikowych ciężkich samolotów bombowych – klasa 5. W A.T.A. występowała jeszcze jedna klasa – 6, która pozwalała na pilotowanie łodzi latających. Szkolenie pilotów na ten typ samolotów było długotrwałe i o wiele bardziej skomplikowane.

W czasie pobytu w Hamble do grupy pilotek dołącza jeszcze jedna Polka – Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka), która po zdaniu egzaminów zajmowała się dostarczaniem samolotów do transportu pilotów na krótkich dystansach, a następnie uzyskała uprawnienia do pilotowania jednosilnikowych samolotów operacyjnych. Wkrótce jednak wyszła za mąż i opuściła szeregi A.T.A. Po ukończeniu studiów architektonicznych pracowała w Wydziale Architektonicznym Londynu. Stefania Wojtulanis została z kolei przeniesiona do innej stacji A.T.A., w związku z czym w Hamble pozostała tylko A. Leska. 15 sierpnia 1944 roku z rozkazu dowódcy Sił Powietrznych – gen. bryg. pil. M. Łyckiego otrzymała wraz ze S. Wojtulanis tytuł i „znak pilota”.

Po zakończeniu działań wojennych następowała stopniowa likwidacja organizacji. Na przełomie lipca i sierpnia 1945 roku zamknięto bazę w Hamble, a pozostały personel przeniesiono do Radcliffe koło Leicester (6 F. P.). Służba zakończyła się dla A. Leskiej 1 grudnia 1945 roku, kiedy została zdemobilizowana, a swój ostatni lot, trwający czterdzieści minut wykonała na samolocie „Wellington” Mk. X, nr LP150.



Od 6 stycznia 1941 r. do 1 grudnia 1945 r. A. Leska spędziła w powietrzu 1074 godziny i 30 minut, przebazowując około 1500 samolotów 41 różnych typów i wielu odmian. Jako pilot samolotów „taxi” wylatała 347 godzin i 20 minut, z czego 171 godzin i 35 minut na samolotach „Fairchild” i „Wicko” (20 minut) i 175 godzin i 45 minut na samolotach typu „Anson”.

Z dostępnych dokumentów wynika, iż w okresie pracy w A.T.A. A. Leska miała dziewięć, zazwyczaj niegroźnych incydentów związanych z uszkodzeniami samolotów, które były badane przez Komisję Wypadkową A.T.A., we wszystkich przypadkach w miejscu dotyczącym odpowiedzialności za zdarzenie znajduje się zwrot: *The Pilot is held NOT responsible for this accident* zdejmujący z pilota odpowiedzialność za awarię. Wśród samolotów wymienionych w dokumentach

Komisji jest: pięć „Spitfire’ów” (awarie w dniach: 28 stycznia, 5 lutego i 30 grudnia 1942, 15 grudnia 1943 i 1 marca 1944) , dwa „Typhoon’y” (5 i 12 kwietnia 1944) i dwa „Anson’y” (22 września i 20 października 1943). Ta statystyka wraz z godzinami spędzonymi w powietrzu wymownie potwierdza najwyższą klasę pilota.

W czasie wykonywania zadań dla A.T.A nie obyło się bez dramatycznych wydarzeń. W swoich wspomnieniach A. Leska przytacza te, które najbardziej utkwiły jej w pamięci. *Po odstawieniu jednego [„Beaufighter’a” na lotnisko w Gosport – M.Z.] 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 zaporę 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 widziałam wszystkie balony i ich kable. „Beaufighter” to samolot o wielu zaletach, jednak nie wybaczący błędowi pilotażu i reagujący natychmiast i to bardzo gwałtownie. Podchodząc do lotniska i 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. Wypuściłam 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. Przerażona 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 dalszych trudności. Chyba nigdy nie miałam takiego stracha. Po wylądowaniu widziałam wypatrujące z okien i z wieży kontrolnej głowy, by zobaczyć tego wariata. Po zdaniu samolotu wróciłam 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”.*



Inne 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 jedna noga się nie zabezpieczyła, więc jeszcze kilkakrotnie próbowałam tych czynności z takim samym rezultatem. System rezerwowy wypuszczania podwozia też nie zmienił sytuacji, latając więc na dużej rundzie w okolicy Tangmere starałam się zdecydować co robić. Lądować na brzuchu — to oczywiście zniszczenie obu śmigieł, prawdopodobnie silników, brzucha i pewnie końców skrzydeł i w ogóle całej spodniej części samolotu. Spróbowałam jeszcze dwa „chwyty”, które mogą pomóc w podobnej sytuacji: jeden to tzw. „górkę” z raptownym podciągnięciem, drugi — to próbowanie lądowania i lekkie uderzenie kołami o betonową nawierzchnię pasa startowego, które czasami spowoduje zabezpieczenie. Jednak nic nie wskórałam poza tym, że wystartował i zaczął latać ze mną w formacji „Beaufighter”, by mi pomóc prowadzić na właściwej szybkości do lądowania, gdyż wieża kontrolna doszła do wniosku, że licznik szybkości w Mosquito nie działa, bo samolot wyglądał w porządku. Ten mój towarzysz 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 trawie [...]. wszystko skończyło się pomyślnie, błąd był w systemie elektrycznym ale nie mogłam tego wiedzieć.



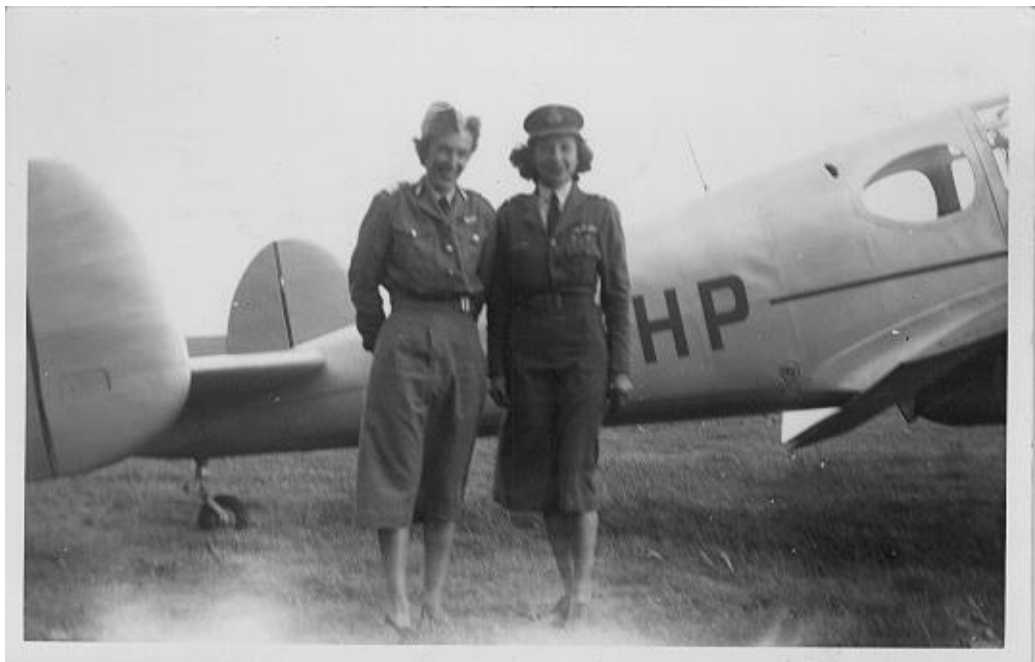
Kolejny feralny lot także dotyczył „Mosquito”. Leciłam nie pamiętam już skąd do angielskiego dywizjonu na lotnisko West Malling, niedaleko Maidstone, na południowy wschód od Londynu. W tej strefie obowiązywały wtedy ściśle trasy przelotów i każdorazowe uprzedzenie wszystkich lokalnych jednostek RAF, placówek artylerii przeciwlotniczej, całej sieci korpusu obserwatorów itd. O dokładnym czasie przelotu, typie samolotu, wysokości i trasie lotu i docelowym lotnisku, słowem najdokładniejsze dane o obecności w tym rejonie samolotu, który nie miał możliwości użycia radia. Pogoda była zła, mżył deszczyk i chmury siedziały na wzgórzach

leżących na południe od Londynu [...]. Moja trasa wiodła najpierw na wschód wzdłuż brzegu aż do masztów radiostacji, gdzie powinnam zmienić kurs na inny dokładnie obliczony. Z początku wszystko się zgadzało, choć musiałam lecieć bardzo nisko, by zachować jaką taką widoczność. Nawet w samolocie wolniejszym od „Mosquito” trudno jest nawigować dokładnie z wysokości 300-400 stóp i gdy w pewnym momencie zobaczyłam maszty radiostacji, wprawdzie po mojej lewej stronie, a nie – jak powinny być - po prawej pomyślałam, że widocznie trochę zeszałam z kursu [...] stosownie do planu zmieniłam kurs na z góry wyznaczony. Już po krótkim czasie nie bardzo 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 zaporę balonową ustawioną w tzw. Bomb Alley, którą latały regularnie na Londyn latające bomby i która była terenem polowania na 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 śledzeniu mnie cały czas, także i na zabronionym terenie nie zostałam zestrzelona przez własną artylerię.”





Inne ciekawe, ale niezwykle niebezpieczne wydarzenie, które mogło zakończyć się wypadkiem było spowodowane przez... śniadanie przyciśnięte cegłą i pozostawiane w skrzydle „Spitfire’a” przez jedną z osób obsługujących samolot. Na szczęście A. Leskiej udało się trzymając obiema rękami drążek sterowy dolecieć do miejsca przeznaczenia.





11 sierpnia 1945 roku Anna Leska zawarła związek małżeński z por. Mieczysławem Daabem. W okresie kampanii wrześniowej por. obs. M. Daab służył w 42. Eskadrze Rozpoznawczej. W Wielkiej Brytanii otrzymał przydział do sformowanego w sierpniu 1940 roku 304. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej”, a następnie do 301. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej”. W nocy z 27 na 28 kwietnia, w czasie bombardowania fabryki Knocker-Humboll-Deutz w Kolonii został ranny. Cztery miesiące później, nocą z 24 na 25 sierpnia podczas nalotu na Frankfurt nad Menem „Wellington”, którym leciał został zestrzelony i F/O M. Daab dostał się wraz z całą załogą do niewoli. Powrócił do Wielkiej Brytanii po zakończeniu wojny.

W latach 1948-1952 A. Leska pracowała wraz z mężem na farmie w południowej Walii, a od 1952 roku, do przejścia na emeryturę w lipcu 1977 roku, jako księgowa w Londynie. Po przyjeździe do Londynu ponownie mogła poświęcić się swojej pasji. W okresie od 23 kwietnia 1954 roku do 22 lipca 1955 roku latała rekreacyjnie i szkoliła nowych adeptów lotnictwa. W tym czasie w swoim Log Book'u dopisała jeszcze 71 godzin i 55 minut lotu. 19 sierpnia 1977 roku powróciła wraz z mężem do Polski i zamieszkała na warszawskiej Sadybie. Czynnie uczestniczyła w działalności Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, gdzie przez kilka lat była członkiem zarządu. Z okazji pięćdziesiątych obchodów Bitwy o Anglię była przyjęta przez Królową Elżbietę II. Zmarła 21 stycznia 1998 roku i sześć dni później – 27 stycznia została pochowana z honorami wojskowymi na warszawskich Powązkach.



W dowód uznania została udekorowana Srebrnym Krzyżem Zasługi (28 grudnia 1945), Medalem Lotniczym (26 lutego 1947), King's Medal for Service in the Cause of Freedom (15 stycznia 1947), po powrocie do Polski otrzymała ponadto następujące odznaczenia: Zasłużony dla Lotnictwa i Srebrny Medal za Zasługi dla Obronności Kraju (20 sierpnia 1988).



Serdecznie dziękuję następującym osobom, bez których powyższy artykuł nie mógłby powstać: Pani dr Marii Leskiej za udostępnienie materiałów i pomoc w ich opracowaniu, Panu Ryszardowi Witkowskiemu oraz Wojtkowi Matusiakowi za cenne uwagi, które pozwoliły wyeliminować szereg błędów w opracowanym materiale.

