K 4979

003 **Nazwisko** Leska-DAAB **Imiona** Anna **lat życia**

004 **Pseudonim**

006 **z domu** Leska **Rodzice**

008 **Data urodzenia** 1910 r. **Miejscowość**

010 **Data śmierci** 21.1.1998 **Miejscowość** Warszawa

012 **Pogrzeb/~~Spopielenie~~** **Adres Cmentarza** Powązki (grób rodzinny)

Nr. grobu

026 **Źródła:** **Nekrolog** Dziennik Polski 16.2.1998

Ankieta

Lista Stowarzyszenia

Grodziska

Suchecitz

Inne

029 Wyznanie .....

030 Jednostka wojskowa ..... Polskie Siły Powietrzne , Air Transport Auxiliary .....

032 Rodzaj wojska .....

033 Stopień wojskowy ..... podporucznik .....

034 Odznaczenie .....

036 Zawód .....

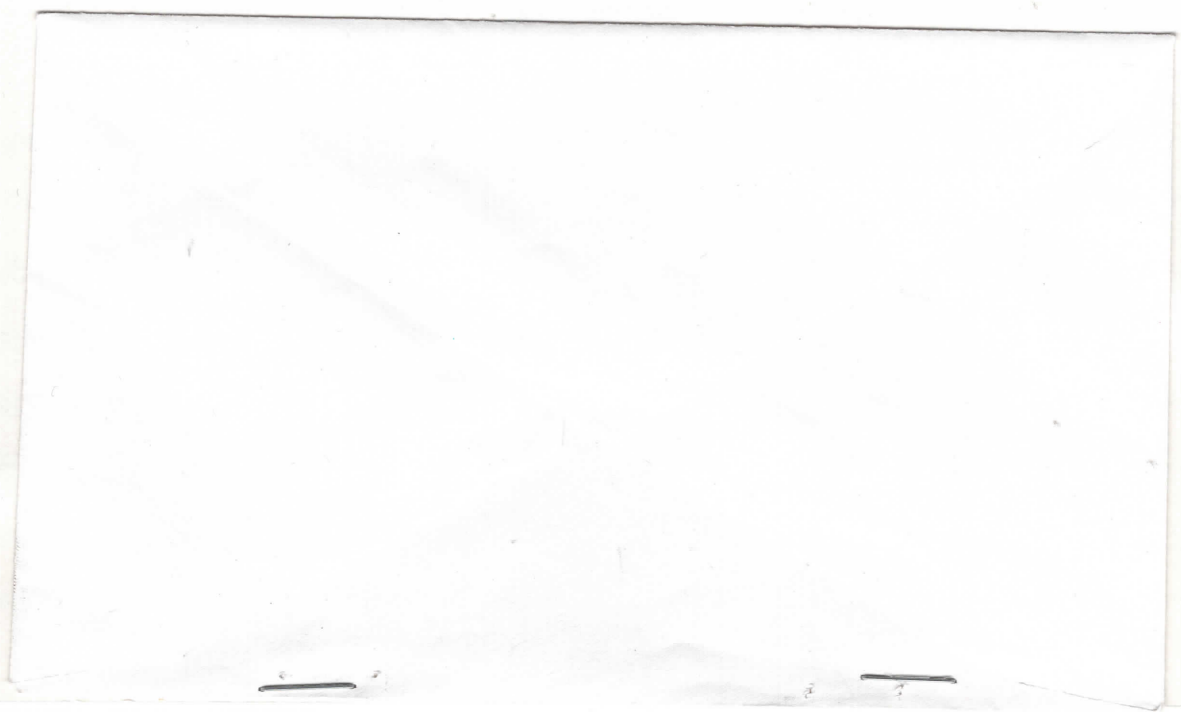
038 Tytuły naukowe .....

042 Instytucje .....

044 Obozy .....

046 Słowo kluczowe .....

Karta Rejestracyjna Archiwum Osobowe Emigracji. Biblioteka Polska w Londynie.



18.4.1998

Anna Leska-Daab

(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 polskich skrzydeł pozostawiła trwały ślad.

21 stycznia 1998 r. zmarła wspaniała kobieta, lotniczka bez skazy, żołnierz, wielka dama lotnictwa polskiego – Anna Leska-Daab.



Bakcylem lotniczym zaraziła się jeszcze przed wojną. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu w latach 1931-38 starała się poznać wszystkie dostępne młodym ludziom gałęzie latania sportowego: szybownictwo, baloniarstwo i turystyczne latanie samolotowe. To ostatnie „pasowało" Jej najbardziej. W 1938 r. po przeniesieniu do Aeroklubu Warszawskiego stała się posiadaczką licencji pilota samolotowego i pełnoprawnym uczestnikiem sportowego życia AW. Nie było Jej jednak dane zbyt długie cieszenie się „czystym" sportem lotniczym. Na początku sierpnia 1939 r. została przydzielona do utworzonej z samolotów zmobilizowanych w aeroklubach Eskadry Sztabowej, stojącej do dyspozycji dowódcy lotnictwa gen. Józefa Zająca. 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, dysponentem której był wiceminister spraw wojskowych gen. Głuchowski. Grupa korzystała z lądowisk we wschodniej Polsce: Krasnymstawie, Dubnie i w Podhajcach. Anna pilotowała w niej RWD 13, wykonując w czasie kampanii wrześniowej dziesięć lotów. Warto podkreślić, że do Rumunii odleciała, z kompletem czterech pasażerów, dopiero 22 września, w pięć dni po sowieckiej agresji na wschodnie tereny Rzeczypospolitej.

Z Rumunii wyjechała do Francji, gdzie decyzją gen. Sikorskiego razem z Wandą Modlibowską, Zofią Szczecińską i Barbarą Wojtulanisówną otrzymała oficerski stopień podporucznika czasu wojny. W czerwcu 1940 r. przedostała się do Anglii i zaciągnęła ochotniczo, za zgodą dowództwa, do jednostki transportowej Air Transport Auxiliary. Była to organizacja powstała krótko przed wojną z prywatnej inicjatywy pilotów sportowych. Gdy wybuchła wojna, ATA wykorzystano do transportu samolotów z wytwórni i zakładów naprawczych do jednostek bojowych.

Do ATA (Women's Section) przyjęto trzy Polki: Annę Leską, Jadwigę Piłsudską i Barbarę Wojtulanis. Po szkoleniu uzyskały licencje brytyjskie, zdały egzamin językowy, opanowały zasady kontroli ruchu lotniczego. Nadano im angielskie stopnie oficerskie. Anna Leska w końcu wojny miała stopień 1st Officer, co odpowiadało męskiemu kapitanowi RAF. W pierwszym roku służby w ATA przetransportowywała tylko lekkie jednosilnikowe samoloty szkoleniowe. W następnych latach dostała uprawnienia do wykonywania przelotów na jednostkach bojowych różnych typów, a wreszcie na bojowych samolotach dwu- i czterosilnikowych. Grupa polskich pilotów ATA do końca wojny wylatała 10 tys. godzin i przetransportowała 7520 samolotów; Anna Leska wylatała 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 pozazdrościć Jej wielu lotników-mężczyzn, była niezwykle skromna i trudno było Ją namówić na spotkania z większym audytorium. Ostatnie takie spotkanie odbyło się w Domu Technika NOT w Warszawie, w październiku 1993 r. Opowiedziała wtedy pewien charakterystyczny epizod z czasów wojny. Latając w ATA, przyprowadziła kiedyś do angielskiego dywizjonu RAF nowiuteńki dwusilnikowy myśliwiec nocny typu Beaufighter, który – ze względu na swe dość wredne właściwości lotne – budził szacunek i respekt. Zgodnie z poleceniem wieży kontrolnej odkołowała go do ziemnego schronu, zabrała spadochron i podręczną torbę, i ruszyła ku barakom. Wtedy nadjechał jeep z dowódcą dywizjonu, który obcesowo zapytał: „Hej, dziewczyno! Gdzie jest pilot?". W głowie dumnego Anglika nie mogło się pomieścić, że pilotem groźnego myśliwca mogła być

niała kobieta, lotniczka bez skazy, żołnierz, wielka dama lotnictwa polskiego – Anna Leska-Daab.

Bakcylem lotniczym zaraziła się jeszcze przed wojną. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu w latach 1931-38 starała się poznać wszystkie dostępne młodym ludziom gałęzie latania sportowego: szybownictwo, baloniarstwo i turystyczne latanie samolotowe. To ostatnie „pasowało" Jej najbardziej. W 1938 r. po przeniesieniu do Aeroklubu Warszawskiego stała się posiadaczką licencji pilota samolotowego i pełnoprawnym uczestnikiem sportowego życia AW. Nie było Jej jednak dane zbyt długie cieszenie się „czystym" sportem lotniczym. Na początku sierpnia 1939 r. została przydzielona do utworzonej z samolotów zmobilizowanych w aeroklubach Eskadry Sztabowej, stojącej do dyspozycji dowódcy lotnictwa gen. Józefa Zająca. 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, dysponentem której był wiceminister spraw wojskowych gen. Głuchowski. Grupa korzystała z lądowisk we wschodniej Polsce: Krasnymstawie, Dubnie i w Podhajcach. Anna pilotowała w niej RWD 13, wykonując w czasie kampanii wrześniowej dziesięć lotów. Warto podkreślić, że do Rumunii odleciała, z kompletem czterech pasażerów, dopiero 22 września, w pięć dni po sowieckiej agresji na wschodnie tereny Rzeczypospolitej.

Z Rumunii wyjechała do Francji, gdzie decyzją gen. Sikorskiego razem z Wandą Modlibowską, Zofią Szczecińską i Barbarą Wojtulanisówną otrzymała oficerski stopień podporucznika czasu wojny.



W czerwcu 1940 r. przedostała się do Anglii i zaciągnęła ochotniczo, za zgodą dowództwa, do jednostki transportowej Air Transport Auxiliary. Była to organizacja powstała krótko przed wojną z prywatnej inicjatywy pilotów sportowych. Gdy wybuchła wojna, ATA wykorzystano do transportu samolotów z wytwórni i zakładów naprawczych do jednostek bojowych.

Do ATA (Women's Section) przyjęto trzy Polki: Annę Leską, Jadwigę Piłsudską i Barbarę Wojtulanis. Po szkoleniu uzyskały licencje brytyjskie, zdały egzamin językowy, opanowały zasady kontroli ruchu lotniczego. Nadano im angielskie stopnie oficerskie. Anna Leska w końcu wojny miała stopień 1st Officer, co odpowiadało męskiemu kapitanowi RAF. W pierwszym roku służby w ATA przetransportowywała tylko lekkie jednosilnikowe samoloty szkoleniowe. W następnych latach dostała uprawnienia do wykonywania przelotów na jednostkach bojowych różnych typów, a wreszcie na bojowych samolotach dwu- i czterosilnikowych. Grupa polskich pilotów ATA do końca wojny wylatała 10 tys. godzin i przetransportowała 7520 samolotów; Anna Leska wylatała 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 pozazdrościć Jej wielu lotników-mężczyzn, była niezwykle skromna i trudno było Ją namówić na spotkania z większym audytorium. Ostatnie takie spotkanie odbyło się w Domu Technika NOT w Warszawie, w październiku 1993 r. Opowiedziała wtedy pewien charakterystyczny epizod z czasów wojny. Latając w ATA, przyprowadziła kiedyś do angielskiego dywizjonu RAF nowiuteńki dwusilnikowy myśliwiec nocny typu Beaufighter, który – ze względu na swe dość wredne właściwości lotne – budził szacunek i respekt. Zgodnie z poleceniem wieży kontrolnej odkołowała go do ziemnego schronu, zabrała spadochron i podręczną torbę, i ruszyła ku barakom. Wtedy nadjechał jeep z dowódcą dywizjonu, który obcesowo zapytał: „Hej, dziewczyno! Gdzie jest pilot?". W głowie dumnego Anglika nie mogło się pomieścić, że pilotem groźnego myśliwca mogła być śliczna, młoda Polka! Co tu zresztą mówić o Anglikach, skoro nawet dziś, tu, w kraju, wiadomość o tym, że trzy polskie panny były w czasie wojny oficerami lotnictwa wojskowego, budzi często zaskoczenie i zdziwienie.

Przez wiele lat Anna Leska-Daab była, wraz z bratem Kazimierzem (legendarnym kurierem KG AK „Bradlem", we wrześniu'39 pilotem Karasia i RXIII) aktywnym członkiem Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, a przez dwie kadencje zasiadała w jego zarządzie. Wśród weteranów lotnictwa polskiego pozostawiła po sobie pustkę i ogromny żal. Cześć Jej pamięci!

Przedruk z Gazety Wyborczej

ODESZLI OD NAS...

Anna Leska-Daab

(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 polskich skrzydeł pozostawiła trwały ślad.

21 stycznia 1998 r. zmarła wspaniała kobieta, lotniczka bez skazy, żołnierz, wielka dama lotnictwa polskiego – Anna Leska-Daab.

Bakcylem lotniczym zaraziła się jeszcze przed wojną. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu w latach 1931-38 starała się poznać wszystkie dostępne młodym ludziom gałęzie latania sportowego: szybownictwo, baloniarstwo i turystyczne latanie samolotowe. To ostatnie „pasowało" Jej najbardziej. W 1938 r. po przeniesieniu do Aeroklubu Warszawskiego stała się posiadaczką licencji pilota samolotowego i pełnoprawnym uczestnikiem sportowego życia AW. Nie było Jej jednak dane zbyt długie cieszenie się „czystym" sportem lotniczym. Na początku sierpnia 1939 r. została przydzielona do utworzonej z samolotów zmobilizowanych w aeroklubach Eskadry Sztabowej, stojącej do dyspozycji dowódcy lotnictwa gen. Józefa Zająca. 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, dysponentem której był wiceminister spraw wojskowych gen. Głuchowski. Grupa korzystała z lądowisk we wschodniej Polsce: Krasnymstawie, Dubnie i w Podhajcach. Anna pilotowała w niej RWD 13, wykonując w czasie kampanii wrześniowej dziesięć lotów. Warto podkreślić, że do Rumunii odleciała, z kompletem czterech pasażerów, dopiero 22 września, w pięć dni po sowieckiej agresji na wschodnie tereny Rzeczypospolitej.

Z Rumunii wyjechała do Francji, gdzie decyzją gen. Sikorskiego razem z Wandą Modlibowską, Zofią Szczecińską i Barbarą Wojtulanisówną otrzymała oficerski stopień podporucznika czasu wojny. W czerwcu 1940 r. przedostała się do Anglii i zaciągnęła ochotniczo, za zgodą dowództwa, do jednostki transportowej Air Transport Auxiliary. Była to organizacja powstała krótko przed wojną z prywatnej inicjatywy pilotów sportowych. Gdy wybuchła wojna, ATA wykorzystano do transportu samolotów z wytwórni i zakładów naprawczych do jednostek bojowych.

Do ATA (Women's Section) przyjęto trzy Polki: Annę Leską, Jadwigę Piłsudską i Barbarę Wojtulanis. Po szkoleniu uzyskały licencje brytyjskie, zdały egzamin językowy, opanowały zasady kontroli ruchu lotniczego. Nadano im angielskie stopnie oficerskie. Anna Leska w końcu wojny miała stopień 1st Officer, co odpowiadało męskiemu kapitanowi RAF. W pierwszym roku służby w ATA przetransportowywała tylko lekkie jednosilnikowe samoloty szkoleniowe. W następnych latach dostała uprawnienia do wykonywania przelotów na jednostkach bojowych różnych typów, a wreszcie na bojowych samolotach dwu- i czterosilnikowych. Grupa polskich pilotów ATA do końca wojny wylatała 10 tys. godzin i przetransportowała 7520 samolotów; Anna Leska wylatała 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 pozazdrościć Jej wielu lotników-mężczyzn, była niezwykle skromna i trudno było Ją namówić na spotkania z większym audytorium.

D.P. 16.2.1998

Ś. † P.

ANNA LESKA DAAB

pilot balonowy, szybowcowy i motorowy, podporucznik Polskich Sił Powietrznyh, odznaczona King's Medal for Service oraz innymi medalami brytyjskimi i polskimi, zmarła 21 stycznia 1998 r. w Warszawie.

Pochowana została 27 stycznia 1998 r. w grobie rodzinnym na cmentarzu Powązkowskim.

Cześć Jej pamięci!

STOWARZYSZENIE LOTNIKÓW POLSKICH
W WIELKIEJ BRYTANII

7980