

N A D I A R U S S O

“Escadrila Albă”

Flori Stănescu mi-a dat de știre:

A fost contactată de Dl. Daniel Focșa care, citind “Dialog Flori Stănescu - Paul Goma” a remarcat: numele aviatoarei legendare, “consăteană” a mea la Lătești, Fetești, în domiciliu obligatoriu, nu este “Rusu”, cum scrisesem eu, ci “Russo”.

Adevărat, greșisem, însă pentru că nu văzusem - cu ochii mei - numele său, scris, nici acolo, atunci (1958-1962), nici mai târziu.

Fiindcă Dl. Focșa s-a prezentat drept autor al mai multor articole despre “Escadrila Albă”, l-am căutat prin Google. Și l-am găsit. “Recolta” am depus-o aici, cu scurte comentarii ale mele.

Ziarul de Duminica: 12 Oct 2007, Daniel Focșa

Nadia Russo-Bossie (I): Intre arta și zbor

“Figura emblematică pentru Escadrila Alba, alături de Mariana Drăgescu și Virginia Thomas, Nadia Russo-Bossie a cunoscut o traiectorie biografică surprinzătoare. Nobila rusoaică, scăpată ca prin minune de revoluția bolșevică, căsătorită cu un mosier basarabean dar îndrăgostită de arta și de aviație, își ia brevetul de pilot la vârsta de 35 de ani, și începe o carieră remarcabilă de pilot sportiv, într-o epocă în care chiar și conducerea automobilului era o ocupație eminentă masculină...”

Nadia Russo s-a născut la Tver, lângă Moscova, pe 17 iunie 1901, în familia unui ofiter de carieră, Evgheni Brjuzovski. Mama ei provenea dintr-o veche familie aristocratică, al cărei arbore genealogic coboară adânc în istoria Rusiei imperiale. Printre strămoșii săi figura chiar țarul Boris Godunov (1598 - 1605).

Ramasa orfană de mama în anul 1912, Nadia urmează liceul din Harkov până în 1917, când moare și tatăl ei. La acea dată, Evgheni Brjuzovski era general de cavalerie. Câteva luni mai târziu, izbucnește revoluția bolșevică.

În 1918, ajutată de fosta ordonantă a tatălui, Nadia - însoțită de sora ei - reușește să fugă dintr-o Rusie ravasită de revoluție și se refugiază în Basarabia, care se unea atunci cu Regatul României.

Câteva ani mai târziu, în 1925, rudele din Chișinău la care locuia (familia matusii din partea tatălui, doamna Botezat) o căsătoresc cu un mosier basarabean, Alexandru (Sașa) Russo. Acesta, mult mai în vârstă decât ea, stăpânea întinse proprietăți funciare și ferme de oi karakul. Căsătoria cu Sașa ar fi mers, în ciuda diferenței de vârstă, însă cele două surori mai mari ale lui, necăsătorite, aveau un cuvânt prea greu de spus

pentru ca tanara doamna Russo sa se simta stapana in propria ei casa...

Din 1932 pana in 1934, Nadia frecventeaza cursurile pentru surori medicale organizate de Crucea Rosie, la Chisinau. Cam in aceeasi perioada urmeaza scoala de Belle Arte. Se desparte de Sașa Russo si vine la Bucuresti, unde invata zborul la Scoala de pilotaj "Ing. Mircea Cantacuzino", in anii 1935-1936, fiind brevetata pilot gr. I si II. Devine astfel titulara brevetului feminin cu numarul 9 din aviatia romana. La cursurile de aviatie cunoaste alti tineri piloti, dintre care cu unii va lega o prietenie stransa: Mariana Dragescu, compozitorul Ionel Fernic, Constantin Abeles care i-a fost instructor de zbor, pictorul Grigorita Stoenescu, Traian Demetrescu zis "Popa", adjutantul Chifulescu si altii.

Pe aeroportul Baneasa zbura pe atunci, cu avionul sau personal, un personaj deosebit de interesant prin traiectoria sa biografica ulterioara: ziaristul si scriitorul Sandu Tudor. Mariana Dragescu, prietena Nadiei, si-l aminteste inca, in 2007: "Era putin mai retras, nu se amesteca foarte mult cu noi. Il vedeam mereu pe aeroport, la Baneasa". Accidentul aviatic suferit la un moment dat, cand se prabuseste cu avionul de la cateva zeci de metri fara sa pateasca aproape nimic, nu reprezinta decat un jalon pe drumul catre sine al lui Sandu Tudor. Se stie ca dupa razboi, in 1946, se va calugari la Manastirea Antim din Bucuresti, pentru a pieri saisprezece ani mai tarziu, ca schimonah, in temnita de la Aiud.

Pasionata de aviatie - pasiunea a insotit-o in tot ce a facut in viata, dublata constant de un real talent -, dupa brevetare Nadia se afirma ca un pilot valoros. In 1937 reuseste deja sa-si cumpere un avion personal, un superb Bucker 131 "Jungmann", pe care il inmatriculeaza YR-NAD. Conform politicii statului roman din acea vreme, care incuraja aviatia, jumatate din costul avionului a fost suportat de Ministerul Aerului. Cealalta jumatate din suma a fost obtinuta la Chisinau prin subscriptie publica. In acelasi an, Nadia obtine si brevetul de zbor fara vizibilitate.

In 28 iunie 1938 participa la un miting aerian la Chisinau, unde zboara cu avionul ei personal, abia cumparat. Concureaza apoi, pilotand acelasi aparat, pentru Cupa "Mircea Cantacuzino", obtinand locul 7. Iata cum reda revista Romania aeriana acest eveniment aviatic:

"Duminica 31 iulie 1938 s-a desfasurat, la sediul FARR, solemnitatea distribuirii premiilor concurentilor clasati in competitivitatea aeronautica dotata cu Cupa 'Mircea Cantacuzino'. Au fost de fata d-nii: General adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului si Marinei, General Stoicescu, C-dor Andrei Popovici, Egon Nasta secretarul general al FARR, C-dor Celareanu, Bazu Cantacuzino, cpt. Galeno etc. D. Egon Nasta (...) prezinta clasamentul competitiei din acest an: 1. Ing. N. Florescu, 2. Matei Ghika Cantacuzino, 3. Ing. Al. Frim, 4. Gh. Bals, 5. d-ra Irina Burnaia, 6. Const. Sidery, 7. d-na Nadya Russo, 8. Gh. Ursu".

In septembrie acelasi an are loc Raliul Miciei Antante, pe itinerarul: Praga - Uvgorod - Cluj - Bucuresti - Belgrad - Zagreb - Arad - Cluj - Uvgorod - Praga. Distanta totala era de circa 4000 km. Din partea Romaniei au participat si doua femei: Valeria Ionescu (in echipaj cu sotul ei) si Nadia Russo. Valeria Ionescu a castigat cupa Federatiei Aeronautice Regale Romane si alte doua premii, iar Nadia Russo s-a clasificat

onorabil. Insa aceasta din urma a fost unica femeie care a participat la respectiva competitie, zburand singura in avion. Pentru aceasta performanta, Regele Carol al II-lea i-a conferit Ordinul "Virtutea Aeronautica" de pace, clasa Crucea de Aur.

La scurt timp dupa aceea, Nadia este prezenta la inaugurarea monumentului lui Aurel Vlaicu din Banesti (langa Campina), zburand cu avionul ei Bucker "Jungmann", din care presara flori peste obelisc.

La manevrele regale de la Galati, desfasurate o luna mai tarziu, ia parte si tanara aviatore, alaturi de Marina Stirbey, Irina Burnaia si Mariana Dragescu (octombrie 1938). Tot in octombrie, Nadia participa la concursul aviatiei de turism, dotat cu cupa MAM (Ministerul Aerului si Marinei), evoluand in doua probe: "*acrobatie individuala pentru doamne*" si "*aterizare la punct fix pentru doamne*".

Urmeaza in 1939 alte cateva performante aviatice, care o fac cunoscuta in epoca. In data de 2 iulie, participa la concursul pentru Cupa "Aurel Vlaicu", unde ocupa locul 10, totalizand 94.723 de puncte. Cateva zile mai tarziu, pe 9 iulie, concureaza pentru Cupa Aeroclubului Brasov, unde se claseaza pe locul 9 (cu 76.844 de puncte) si este ovationata pentru felul cum evolueaza la mitingul aerian de la Ramnicu Valcea - Malul Alb (16 iulie). Pe 27 august 1939 concureaza pentru Cupa si Marele Premiu al FARR (Federatia Aeronautica Regala Romana), care consta intr-un raid aviatic pe traseul Bucuresti - Galati - Ismail - Tecuci - Chisinau - Darmanesti - Buzau - Bucuresti, plasandu-se pe locul 14. In fine, mitingul aviatic de la Galati, organizat de Asociatia aviatica CFR pe 3 septembrie, ii da ocazia sa evolueze in zbor individual, spre deliciul publicului. La miting au participat nume mari ale aviatiei sportive de la acea data: Pufi Popescu, Bazu Cantacuzino, Max Manolescu.

Dovedindu-se in toate imprejurarile un pilot de valoare, Nadia Russo avea sa se numere printre aviatorele care vor incadra Escadrila Alba, infiintata in 25 iunie 1940 (si "botezata" astfel de catre scriitorul si ziaristul italian Curzio Malaparte, amanunt prea putin cunoscut). Statutul ei, de pilot stagiar bugetar, era asimilat gradului de sublocotenent de aviatie. In aceasta calitate va participa, ulterior, si la campania din Rasarit.

Intre 3 si 20 iulie 1940, Nadia si colegile ei de zbor se antreneaza pe avionul bimotor Monospar nr.1, antrenament terminat cu un brevet pentru bimotoare. Instructor a fost pilotul de linie N. Evghenovici, pierit pe 11 iulie in accident de avion impreuna cu tinerele aviatore Jeana Iliescu, Victoria Comsa, Maria Voitec si Maria Adam, care intentionau sa intre ca voluntare in Escadrila Alba.

*

Nadia Russo-Bossie: Intre arta si zbor (II),

Daniel Focsa "Ziarul de duminică", 19 Oct 2007

Cand a inceput razboiul, Nadia Russo implinise 40 de ani. Era o femeie fragila, sensibila, interesata de literatura si pictura, o prezenta plina de naturalete in saloanele aristocratiei bucurestene. A ales totusi primejdia permanenta a frontului, emotiile zborului deasupra unei tari

ocupate, pentru a salva vietii de soldati romani si germani. A ales trombele de praf din stepa calmuca, zgomotul surd al bombardamentelor care macinau Stalingradul, teama si incertitudinea.

Vara anului 1940, cu dezastrele teritoriale care au lovit Romania, il va aduce la Bucuresti, ca refugiat, pe Sasa Russo. In Basarabia, pierduse tot. Si-a facut aparitia insotit de o tanara rusoaica, si au fost gazduiti amandoi de catre Nadia. Cele doua femei s-au imprietenit, iar Nadia a mers pana acolo incat l-a indemnat insistent pe fostul ei sot sa se casatoreasca cu fata cu care venise, si pentru care el reprezenta unica familie.

Intre 12 si 17 septembrie, Nadia Russo se deplaseaza impreuna cu Mariana Dragescu la Stuttgart, pentru a aduce in Romania doua avionete de scoala, comandate la firma "Klemm". De acolo zboara inapoi spre tara, pe ruta Stuttgart- Viena-Graz-Zagreb-Belgrad-Bucuresti, cu o escala mai lunga la Graz. Printre pilotii germani cunoscuti cu ocazia acestei calatorii s-au numarat Wolf Hirth (planorist celebru, zbura cu o proteza in loc de picior), Thea Knor si Martin Mobus. Acesta din urma se numara printre primii ofiteri germani care primisera deja Crucea de Cavalier (Ritterkreutz) a Crucii de Fier, pentru ca reusise sa scufunde un vas britanic in largul coastelor Norvegiei. Thea Knor, pilotand un al treilea avion in calitate de angajata a firmei "Klemm", le-a insotit pe cele doua aviatore la Bucuresti, unde a stat cateva zile, gazduita de Petre Stamatescu, reprezentantul din tara noastra al respectivei societati. Cu aceasta ocazie, tanara aviatore germana a vizitat cateva locuri emblematice sau doar pitoresti ale capitalei noastre, insotita de Nadia si Mariana.

In iunie 1941 Romania intra in razboi contra Uniunii Sovietice. Nadia Russo participa, impreuna cu Mariana Dragescu, Virginia Thomas si Virginia Dutescu, la campania Basarabiei. Activitatea aviatica a tinerelor femei trezeste admiratie din partea opiniei publice si recunoastere din partea statului. Maresalul Antonescu ii solicita generalului Jienescu, subsecretar de Stat al Aerului, in sedinta Consiliului de Ministri din 6 septembrie 1941: "Sa-mi faci o propunere pentru toate persoanele care lucreaza la Crucea Rosie, in care sa intre si doamnele, care stiu cat au muncit, ca sa primeasca 'Virtutea Aeronautica'. Vreau sa-i decorez pe toti, fiindca au facut acte de mare bravura".

Prin Inaltul Decret Regal nr. 2712/ 12 septembrie 1941, publicat in Monitorul Oficial nr. 238/ 8 octombrie 1941, Nadia Russo, ca si celelalte trei aviatore, este decorata cu Ordinul "Virtutea Aeronautica" cu spade, clasa Crucea de Aur.

Participa, in continuare, la campania Odesei, pana in noiembrie, zburand de pe aerodromul Tighina pana aproape de linia frontului, la punctele de unde prelua ranitii pentru a-i transporta inapoi la spitalele militare de la Tighina sau direct la Bucuresti.

Din august pana in octombrie 1942, tanara aviatore va lua parte la campania Stalingradului, in cadrul Escadrilei Sanitare, denumita acum Escadrila 108 Transport Usor. Avioanele actionau de pe aerodromul de la Kotelnikovo, la 60 km de Stalingrad. Din cauza conditiilor deosebit de grele in care locuia, Nadia s-a imbolnavit si a plecat la un moment dat la spitalul de la Nicolaev. Revenita in zona frontului, se muta cu intreaga

escadrila la Plodovitoje, unde aerodromul este sistematic vizat de sovietici. Astfel, in noaptea de 3 octombrie, avioanele sovietice mitraliaza la sol terenul de zbor, iar pe 6 octombrie bombardierele inamice arunca douasprezece bombe. Trei zile mai tarziu, generalul Jienescu viziteaza aerodromul si le cere aviatorelor sa execute si zboruri pentru transportul corespondentei - la Rostov, Tacinskaja, Bucovskaja, Proletarskaja.

Nesfarsitele intinderi prafuite, purtand amprenta dezolantului pustiu asiatic, inconjurau micul aerodrom de la Plodovitoje. "La cativa kilometri de Plodovitoje - isi aminteste Mariana Dragescu - era un sat locuit de calmuci, o rasa mongola, blanzi si prietenosi. Nu cunosteau limba rusa. Traiau foarte primitiv; se hraneau cu lapte de iapa si cresteau cateva capre. Satul se numea Tinguta."

In ianuarie 1943, RWD-urile revin pe aeroportul Baneasa. Pentru tinerele aviatore, campania Stalingradului se terminase. A fost ultima la care a participat Nadia Russo: in mai 1943 se va retrage din motive de sanatate. Avea 42 de ani...

Legaturile cu aviatic, fara a fi rupte, slabesc usor in intensitate. In septembrie 1942 isi vanduse avionul personal Bucker "Jungmann", inmatriculat YR-NAD, Guvernământului Transnistriei. Va zbură, de acum, mult mai rar... Dar prietenii raman pe mai departe aceleasi. In numarul festiv al revistei Romania aeriana aparut cu ocazia zilei aviatiei, in iulie 1943, Nadia creioneaza un portret sugestiv unuia dintre bunii sai prieteni, aviatorul George Bals (...):

Pentru activitatea ei pe frontul de Est, in afara de "Virtutea Aeronautica", Nadia Russo a mai primit Ordinul "Vulturul German" clasa a III-a si Crucea "Regina Maria" clasa a III-a. Ca si colegele ei, s-a bucurat de o mare popularitate in epoca, mai ales datorita fotoreportajelor de pe front, publicate in reviste romanesti si germane. N-au lipsit nici exagerarile. De exemplu, intr-un articol intitulat Escadrila Sanitara, publicat de Al. Baldovin intr-un numar din anul 1943 al revistei *Aripi Romanesti*, acesta o numeste pe Nadia "basarabeanca de cea mai autentica si romaneasca spita", desi originea ei ruseasca era cunoscuta!

Nedespărta de aparatul de fotografiat, Nadia a surprins sute de ipostaze ale razboiului, reunite mai tarziu in patru mari albume de fotografii.

Impresii de pe front a adunat nu doar in imagini, ci si intr-un volum de amintiri, **In goana aripilor albe**, care trebuia sa apara la Editura OFAR. Dupa 23 august 1944, acest lucru a devenit imposibil. Cateva fragmente au fost publicate in revista *Romania aeriana* (nr. 1/ ianuarie 1943). Restul se pare ca s-a pierdut...

*

Mariana Dragescu si Escadrila Alba (III)

Daniel Focsa, 25 Mai 2007

Fascinanta nu doar prin latura pur aviatica, dar si prin ineditul unor situatii ori personaje intalnite in anii razboiului, povestea Mariane Dragescu si a camaradelor sale surprinde si captiveaza. In convorbirile avute cu domnia sa, ma uimea intotdeauna Aversa de amintiri provocata de simpla pronuntare a unui nume, de simpla mentionare a unui

moment... Parantezele, divagatiile din convorbirile noastre erau delicioase si cu atat mai interesante, cu cat fie nuantau aspecte arhicunoscute, punandu-le intr-o lumina noua, fie dezvaluiau lucruri complet inedite.

O figura pe cat de pitoreasca, pe atat de controversata, pe frontul din Crimeea, a fost maiorul de cavalerie Ioan Toba, cunoscut mai mult ca "Toba Hatmanul", comandant al Escadronului 4 Vanatori Calari (vanatori de partizani)*).

Ioan Toba Hatmanul s-a nascut la 10 iulie 1903 in comuna Zavoia, jud. Braila. Pe frontul de Est s-a dovedit un ofiter exceptional, sovieticii punand un pret pe capul lui. 23 august 1944 il prinde in Germania, la un curs de vanatori de tancuri. In acel moment avea gradul de maior. A luptat in "armata nationala" organizata de guvernul pro-german de la Viena, condus de Horia Sima. Intors in tara, a fost judecat de comunisti si a avut parte de o condamnare la moarte. A petrecut ani grei de detentie in Siberia, apoi s-a intors in Romania. De pe urma sa a ramas un foarte interesant jurnal, scapat ca prin urechile acului de perchezitiile si confiscarile Securitatii, facute inclusiv in anii '70, cand Hatmanului i s-au confiscat diverse acte, fotografiile si Crucea de Fier. Ioan Toba actiona impotriva partizanilor sovietici din Crimeea.

Intr-o duminica, Mariana Dragescu se pomeneste cu el la aerodrom, sosit intr-o masina militara, de teren. Hatmanul ii lanseaza, ei si Stelei Hutanu, o invitatie neobisnuita: sa mearga in ziua aceea cu el si sa viziteze baza vanatorilor de partizani. Personajul era imbracat cat se poate de original, cu o combinatie de uniforma militara si costum inedit: purta pantaloni din piele de capra, un lant la gat de care atarna un medalion cu cap de mort, si pe umar tinea o pusca automata. Cele doua aviatoare accepta invitatia si au parte de o scurta "excursie" plina de peripetii. La un moment dat, in drum spre baza lui Toba, de langa Karasubasar, masina este atacata de partizani. Hatmanul, care calatorise pe scara automobilului, le spune, pe tonul unui fapt divers: "A, zona e usor nesigura", si trage cateva rafale cu arma automata in timp ce automobilul oprise, iar cele doua femei se culcasera ingrozite la pamant. In sfarsit, ajung teferi la destinatie. Vanatorii de partizani se stabilisera intr-o cladire abandonata, unde detineau un adevarat arsenal de arme capturate de la sovietici. Hatmanul le face invitatelor o mica demonstratie: incarca o arma automata si incepe sa traga in peretele unei camere, perforandu-l. Cum se gaseau in interior, zgomotul a fost asurzitor. Vanatorii dispuneau de aparatura radio, transmiteau mesaje si puteau capta posturile sovietice in limba romana, de propaganda si dezinformare. Fascinata de personaj (spre deosebire de Stela Hutanu, care era inspaimantata), Mariana il intreaba ce le face partizanilor prinsi. "Le tai urechea!" raspunde Hatmanul fara sa clipeasca. "Care ureche?" "Urechea stanga!". Nu se stie daca vorbea serios sau nu!

*) L-am cunoscut pe "maiorul Tobă" în două împrejurări:

În aprilie 1957, la celula 35 de pe Reduitul Jilavei: pe soba de tablă neagră, sta scris, citeț, cu creta: "I. TOBA". Deținuți vechi au explicat noilor cine e.

Prin 1964, la Brașov, Ion Omescu m-a condus acasă la maiorul Toba.

Ziua se incheie cu sosirea vanatorilor de partizani de pe teren, in cantece si marsuri; un vitel este pus la frigare... Parca si acum ii rasuna in urechi marsul lor:

"Ne-am intors din drum spre tara/ Sa luptam si-n muntii Crim/ si sa ducem sfant stindardul/ Pana-n ceasul cand murim. // Misiunile primite/ De-a lupta cu darji dusmani/ Le-am indeplinit cu cinste/ Si prin munti, la partizani. // Pentru Cruce, Neam si Tronul/ Vom despica mari si zari/ Caci noi suntem Escadronul/ Patru, Vanatori Calari. // Sa traiasca escadronul/ Care-a dat atati eroi/ Sa traiasca si Hatmanul/ Cel mai mandru dintre noi". In cele din urma, cele doua avioane se intorc la aerodrom. "Comandantul - spune Mariana zambind - n-a aflat nici pana in ziua de azi!".

Urmatoarea intalnire cu Hatmanul Toba avea sa se petreaca in cu totul alt decor: pe strada Gheorghe Manu din Bucuresti. Ofiterul era imbracat civil, cu un loden de piele nemtesc si cu o palarie vanatoreasca. Afisand un aer misterios, ii spune Marianeii ca ar fi bine sa uite ca l-a intalnit. "Ai sa mai auzi de Toba Hatmanul!".

A mai existat si o a treia intalnire a Marianeii Dragescu cu Ioan Toba: dupa razboi, la restaurantul "Montijo" din Paris, in compania altor cativa ofiteri romani si a unei tinere frantuzoaice, pe care Hatmanul i-a prezentat-o zambind usor ironic: "Fiica mea".

Dupa instaurarea regimului comunist, Hatmanul avea sa faca multi ani de inchisoare si deportare in Siberia. In cele din urma a fost pus in libertate si lasat chiar sa plece in Germania, de unde avea de ridicat importante sume de bani. Comunistii isi luasera masuri de precautie: sotia si fiica sa ramasesera in tara, ostatece in mana regimului. Ioan Toba s-a intors cu banii, pe care i-a predat evident statului, dar - culmea! - i s-a lasat o suma suficienta pentru cumpararea unei garsoniere in Bucuresti. Aici a locuit pana la sfarsitul zilelor fiica sa Lia, care se casatorise cu celebrul aviator Tudor (Dido) Greceanu, unul dintre asii aviatiei noastre de vanatoare, ulterior "beneficiarul" unor grele condamnari politice.

Aceasta poveste are un epilog trist. Dupa moartea lui Tudor Greceanu (in 1994), fiica lui, bolnava de scleroza in placi, avea sa piara intr-un incendiu, provocat in aparenta chiar de ea. O data cu fiica Hatmanului Toba au ars si mai multe harti militare, pastrate de la tatal ei, care detaliau pozitiile partizanilor sovietici din Crimeea, din timpul razboiului, lagarele sovietice prin care trecuse si ascunzatoarea unui Tezaur capturat de la partizani. Sa fi fost, acest incendiu, doar un simplu accident?

*

Mariana Dragescu si Escadrila Alba (V), Daniel Focsa 08 Iun 2007

In Bucuresti, in primii ani de dupa razboi, viata continua, in aparenta, la fel ca inainte. Putini realizau ca dictatura care se instaura va ramane neclintita decenii in sir. "Lumea veche" nu-si presimte sfarsitul. Avioanele din fosta Escadrila Alba erau inca tinere si pline de speranta.

Uneori, Mariana trecea pe la restaurantul "Hanu Ancutei", tinut de o rusoaica "alba", Xena Balas. Pe Xena o cunoscuse la Odessa, in timpul razboiului. Pe atunci, Mariana facea uneori si zboruri de legatura cu

RWD-ul, ducand cate un ofiter sau cate un pachet mai important de la Bucuresti. Intr-o zi, cand Smaranda Braescu a auzit ca prietena ei pleaca la Odessa, a tinut mortis s-o insoteasca: "Vin si eu!".

S-au plimbat amandoua printr-un oras care, in ciuda razboiului, isi pastrase farmecul si isi redobandise belsugul de odinioara. Aici, Smaranda o cunostea pe Xena Balas, o rusoaica net anticomunista, maritata cu un roman, Columb, radiotelegrafist la compania aeriana LARES. Cuplul s-a stabilit ulterior la Bucuresti. Xena a deschis restaurantul "Hanu Ancutei", iar Nadia Russo nu pierdea prilejul sa mai primeasca de la ea oase pentru catelul Mot, trimitandu-i in schimb vorba Xenei: "Mot iti pupa mana!".

In cateva fotografii de epoca apare si acest catel, adevarata mascota in aviatia sanitara, cu mai multe zboruri la activ... Prilej de amuzament si destindere pentru piloti. Cand s-a intors de pe front, Nadia l-a adus cu ea la Bucuresti, in apartamentul sau din Piata Romana, unde catelul obisnuia sa iasa pe terasa si sa latre la avioanele care treceau pe cer! Isi pastrase obiceiurile de pe aerodrom...

Apartamentul Nadiei Russo a fost scena unor intalniri secrete, imediat dupa razboi, intre personaje importante, ceea ce ii va aduce proprietarii, in cele din urma, ani grei de inchisoare sub regimul comunist.

"S-a intamplat ca a venit in vizita la Nadia comandantul aviatiei de vanatoare, generalul Romanescu, insotit de un colonel englez. Se pare ca au mai venit inca o data, si asta evident ca a trezit atentia Securitatii (...). De atunci, Generalul Romanescu a disparut complet si am auzit ca a fost executat impreuna cu George Polizu, fratele lui Nicu Polizu-Micsunesti, celebrul pilot. A fost acuzat de spionaj. Nadia nu luase parte la conversatiei, desi era apartamentul ei; dar ea plecase de acasa."

Nadia Russo a fost arestata in 1951 si condamnata la sapte ani de inchisoare. Dintre acestia a executat numai sase, in inchisorile de la Mislea si Miercurea-Ciuc, dupa care, in 1957, a fost deportata in Baragan, la Latesti, la 30 km nord de Fetesti [corect: 12 km - P.G.], pentru inca cinci ani. Aici s-a casatorit cu Guy Bossy, var cu diplomatul Raoul Bossy. Guy era mai tanar decat ea cu vreo zece ani, ceea ce nu i-a impiedicat sa fie extrem de fericiti impreuna.

In lagar [în domiciliu obligatoriu, care nu era lagăr n.m. P.G.], Nadia a intalnit doua doamne cu totul aparte... Este vorba despre sotiiile unor personaje importante ale politicii romanesti de altadata: Maria Antonescu, sotia maresalului Ion Antonescu, si Elena (Lilica) Codreanu, sotia Capitanului Miscarii Legionare, Corneliu Zelea-Codreanu.

Nadia Russo si-a amenajat, cu putinele mijloace de care dispunea acolo, o locuinta, unde buna ei prietena Mariana a vizitat-o in cateva randuri. Cele doua aviatoare au avut ocazia sa stea de vorba de mai multe ori cu doamna Maria maresal Antonescu, sa-i asculte povestea trista, evocand, cel mai adesea, figura sotului ei. Mariana isi aminteste cum le-a povestit Maria Antonescu ultima intalnire cu maresalul din ajunul executiei sale, pe 31 mai 1946...

Elena Zelea Codreanu era o femeie blanda si buna, care avusese toata viata de suferit din cauza politicii, fara sa fi avut nici un amestec. La Latesti l-a cunoscut pe Bibi Praporgescu, fiul generalului Praporgescu, cu

care s-a și casătorit. Acesta i-a spus chiar, în gluma sau nu, că o ia de soție ca să o scape de numele "Zelea-Codreanu"! După eliberare, cei doi îi vor face o vizită Marianeii Drăgescu, în apartamentul ei din București. Mai târziu, Elena Praporgescu, fostă Codreanu, rămasă pentru a doua oară văduvă, avea să se retragă la sora ei, în Moldova.

Dacă mulți piloți din Aviația Regală au înființat pușcăriile comuniste în anii postbelici (amintesc doar câteva nume mai cunoscute: Tudor Greceanu, Horia Agarici, Hariton Dăscu, Sorin Tulea, Gheorghe Spulbatu, Virginia Dăscu, Nadia Russo), doamna Drăgescu se poate considera... norocoasă. A scăpat "usor", numai cu excluderea din aviație în 1955, când a fost pur și simplu dată afară fără nici o explicație.

"Trecusem în aviația civilă, am fost instructoră de zbor vreo trei ani, la Ghimbav. Încet-încet, personalul aviației civile a început să fie înlocuit. Serviciul de cadre al aviației dinainte a fost înlocuit cu unul mai dur. La un moment dat, am fost chemată împreună cu Rodica Popescu - una dintre primele instructoră de zbor fără motor de la noi din țară. Pentru că tatăl ei era doctor și avusese o funcție mare în Ministerul Sănătății, iar eu eram fiica de fost ofițer superior, a trebuit să fim îndepărtate pe motiv de 'origine nesănătoasă', cum ziceau ei. Ne-au chemat pe noi două și, fără nici o explicație, sefa de cadre ne-a întins două hârtii și ne-a spus numai atât: 'Cadrele vechi, afară!'. Rodica Popescu a reușit să-și găsească o funcție mică, de birou, în administrația unui spital, iar eu am găsit la policlinica CFR 'Ana Ipătescu' un post de dactilografă. De aici am ieșit la pensie în 1967."

Securitatea a avut-o în vedere și a încercat să o răcoleze la un moment dat ca informatoare. Fără să reușească, grație curajului și încăpățănării Marianeii de a nu ceda. Tentativa securiștilor s-a produs pe când era dactilografă la Policlinica "Ana Ipătescu". Presiunile au început prin chemări repetate la Militie, unde era ținută toată noaptea într-un birou și amenințată că are de dat socoteala pentru "fapte grele", care s-ar traduce în "cel puțin șapte ani de închisoare". Au urmat apoi câteva întâlniri pe o bancă din parcul Kiseleff, cu un securist care după aspect și felul de a vorbi părea țigan ungur. Mereu, cererea imperativă de a nu spune nimănui nimic. I s-a solicitat o autobiografie și o poză, fără nici o explicație. După o astfel de misterioasă întâlnire, s-a hotărât brusc, cu orice risc, să nu se mai ducă. Amenințările securiștilor nu s-au materializat, și în cele din urmă a fost lăsată în pace.

În legătură cu astfel de sordide presiuni ale Securității, doamna Drăgescu își aminteste cazul unei persoane pe care o cunostea, soția comandorului de aviație Gheorghe (Georges) Miculescu. Chemată la Securitate pentru a fi cooptată turnatoare, aceasta a fost amenințată că, în cazul unui refuz, i se va omori copilul. Disperată, soția comandorului a ales sinuciderea.

"De când am plecat din aviație n-am mai zburat. Dar s-a petrecut un miracol. După nu știu câți ani, m-am pomenit cu o hartie venită din Franța, de la o doamnă, contesa de Beauregard, decorată cu Legiunea de Onoare, că a auzit de mine și de escadrila din care am făcut parte. Aceasta doamna înființase o asociație de foste femei-pilot din Europa. Nu era

cooptata nici o tara din blocul comunist, eu eram singura "comunista". Dar doamna de Beauregard aflase multe de la mine si stia cum am fost data afara din aviatie... Dintre fostele avioane, eu eram singura care participase la razboi (...). In cincisprezece ani, am fost la intrunirile lor, de doua ori in Franta, de doua ori in Anglia, in Austria, in Italia...".

Celebra deja in Occident, Mariana Dragescu ramasese cvasianonima in Romania anilor '80, chiar daca importanta Istorie a aviatiei romane din 1984 o mentioneaza in treacat impreuna cu alte camarade de zbor, reproducandu-i si fotografia, fara a sufla insa o vorba despre activitatea sa de pe frontul de Est.

Anii de dupa Revolutia din 1989 i-au adus o binemeritata notorietate. Presa a inceput din nou sa vorbeasca despre avioanele din Escadrila Alba (nu o mai facuse din anii '40 !), avioane care sunt acum redescoperite de publicul larg.

Pentru Mariana Dragescu, au ramas amintirile. Si fotografiile. Multi dintre pilotii de vanatoare, azi nume celebre nu numai in Romania, dar si in publicatiile de specialitate din Occident, i-au fost prieteni apropiati: Nicu Polizu-Micsunesti, Horia Agarici, Dido Greceanu, Ion Dobran, Dan Scurtu - in avionul caruia a trecut, candva, prin 1940, pe sub podul de la Cernavoda! -, Băzu Cantacuzino, Al. Serbanescu... Ori Max Manolescu, o celebritate a acrobatiei aeriene din anii '30, cu a sa formatie "Dracii rosii".

O epoca de legenda a aviatiei romane, care se confunda cu propria ei tinerețe.

Ultima supravietuitoare a escadrilei, ajunsa la varsta de 95 de ani, are inca multe de spus Romaniei de astazi.

Privind-o, ascultand-o, imi spun ca am in fata o femeie cu o viata de o extrema bogatie, o viata exemplara si, cum scria atat de frumos generalul Dobran, "o viata inceputa in 1912 in slujba unei idei, zborul, pe care l-a servit cu pasiune in drumul ei spre astri".

*

Un articol din "Timpul" Chișinău, semnat: Silvia Condratchi:

În culisele istoriei: O pionieră a aviației românești

Sufletul unui rus a fost și rămâne un mister. Este foarte greu de înțeles, de descifrat, de clasificat acțiunile unui rus, dacă nu poți găsi mobilul interior care-l face să procedeze într-un fel sau altul.

Nadia Russo, o rusoaică, a ajuns în Basarabia, devenind una dintre pionierile aviației românești.

S-a născut la 17 iunie 1901 la Tveri (Rusia) în familia generalului de cavalerie Evgheni Brjozovski, mort în 1917. Rămânând fără tată, împreună cu sora mai mare și însoțite de fosta ordonanță a tatălui lor, s-au refugiat de frica urgiei roșii în Basarabia, unde locuia o mătușă de-a lor.

Senzația acestei reveniri la viața de odinioară a făcut-o să accepte foarte repede noul mod de viață. La Chișinău se vorbea mult rusește și mediul lingvistic nu era pentru ea un impediment. Franceza, care o vorbea acasă, era vorbită în mediile nobile din Chișinău, iar româna îi

părea ca o limbă străină, aducând a italiană.

Nadia Russo s-a căsătorit cu moșierul Alexandru Russo, nobil de viță veche, din celebrul neam Russo.

Face cursuri de surori medicale la Chișinău, iar în 1936, la București, absolvește cursurile de pilotaj la Școala de aviație Mircea Cantacuzino. (Aviația română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului, Editura Tehnoproduct, 1993. – București.)

„În anul 1938, la manevrele militare de aviație, care s-au desfășurat la Galați, între 16-21 octombrie, au fost concentrate pentru prima dată în istoria aviației române cinci avioane: Marina Știrbey, pilot pe avionul bimotor sanitar Monospar, Nadia Russo, Maria Drăgescu, Virginia Duțescu și Irina Burnaia, pilot de legătură. Cele cinci avioane au corespuns misiunilor încredințate.”

În 1938 Nadia Russo este singura femeie care participă la raliul Praga-București-Belgrad-Bratislava, fiind decorată în același an cu medalia Virtutea Aeronautică de pace.

Când a început cel de al doilea război mondial, Nadia Russo a participat în cadrul Escadrilei Albe la luptele de pe frontul de est. Misiunea ei era de a evacua răniții, astfel că a scos sute de pătimiți din spitalele de campanie de lângă Odesa și Stalingrad.

Nimeni, însă, nu știa ce se petrecea în sufletul Nadiei Russo. Care este motivarea acestui luptător, silit de împrejurări să lupte în contra propriei patrii și obârșii?

Ea avea motivare. Nedecarată din partea ei, era lupta împotriva bolșevicilor. Distrugerea cuibului părintesc, distrugerea copilăriei și adolescenței, distrugerea viitorului ei în Rusia, tragedie pe care ea o pune pe seama bolșevicilor.

Nadia Russo lupta nu din ordin, ci din convingere.

„(...)În luna septembrie, între 12-17, avioanele Nadia Russo și Mariana Drăgescu au primit misiunea din partea comandamentului Forțelor Aeriene să aducă în țară din Germania, pe calea aerului, două avioane Klemam 35, comandate pentru școlile de pilotaj ale Direcției Aviației Civile, care depindea de SSA. Zborul de la Stuttgart la Boblingen pe ruta Viena-Graz-Zagreb-Belgrad-București, cu vreme defavorabilă uneori, s-a încheiat fără nici un incident.”

„De la 1 septembrie la 23 octombrie, avioanele sanitare pilotate de Nadia Russo, Mariana Drăgescu și Virginia Thomas au continuat transporturile cu răniți din bătălia pentru Odesa - la Tiraspol - din localitățile: Zalci, Baden, Iaska, Mihailovska, Dimitrievska...

...Activitatea avioanelor a fost pusă în evidență de Ministerul Apărării Naționale, care a decorat pe cele patru avioane: Nadia Russo, Mariana Drăgescu, Virginia Thomas și Virginia Duțescu, precum și pe infirmiera voluntară Ioana Grădinescu și agentul sanitar Ernest Gheorghe.

În brevetele emise celor patru piloți, se dau următoarele precizări:

„Dorind a răsplăti meritele dnei pilot... din Escadrila Sanitară, pentru că de la începutul campaniei, pe orice vreme și în orice condițiuni, de multe ori expusă proiectilelor inamice, a evacuat pe calea aerului răniții grav din primele linii în zona interioară, salvând vieți scumpe.

Activitatea ei s-a exercitat și în folosul aliaților noștri.”

În 1943 Nadia Russo părăsește aviația din motive de sănătate, având la activ ordinele: Virtutea aeronautică de război, cu spade, clasa Crucea de aur (1941), Vulturul german (1942), Crucea Regina Maria (1943).

Războiul a fost pierdut. Pentru ea faptul a însemnat o profundă și amară decepție, ca și pentru oricare alt om, care-și însușește conștiința de soldat. Pentru că pe soldat îl mână în luptă dorința de a învinge și îl macină cel mai mult gândul că el în război va fi învins.

După război, norocul i-a arătat Nadiei Russo reversul medaliei.

Implicată în procesul ofițerilor aviatori, care au avut contacte cu militarii englezi din Comisia Aliată de Control, Nadia Russo a fost arestată și condamnată în 1951 la șapte ani de închisoare (a ispășit doar șase) și cinci ani domiciliu obligatoriu în Lătești (Bărăgan). Aici s-a întâlnit cu multe cunoștințe din lumea bună a Bucureștiului: doamna Maria Antonescu, soția mareșalului, doamna Zelea - Codreanu, soția lui Corneliu Zelea - Codreanu și chiar pe viitorul ei soț – Gheorghe Bossie.

În 1962 a scăpat de domiciliul obligatoriu și a colindat România în căutarea unui post de lucru. S-a angajat la Buftea, la o fabrică de ambalaj. În 1986 i-a murit soțul. Nadia Russo n-a avut pensie și ultimii ani de viață i-a trăit într-o neagră mizerie. Bolnavă de amnezie, [Alzheimer?] a decedat la 22 ianuarie 1988 și a fost înmormântată la Cimitirul Reînvierea din București.

Și astfel, pescărușul a intrat în anonimat...

Daniel Focșa a ținut să îi apară și textul încredințat revistei *Memoria* - care, se zice, va apărea curând. I-am atras atenția că deja articolul din Timpul, Chișinău era un rezumat al precedentelelor - încă un rezumat? Autorul a propus suprimarea celorlalte articole ale sale, rămânând acesta din urmă.

Nu sunt textele mele, pentru a face ce vreau cu ele. Drept care le las pe toate: site-ul meu este un "spațiu" liber, deci îl adaug și pe acesta. Cui i se va părea că textele găzduite sunt repetitive - să fie sănătos, să caute alte site-uri, deloc, dar deloc repetitive.

Așadar, repetitivul text al lui D. Focșa despre Escadrila Albă și mai ales despre Nadia Russo.

DANIEL FOCSA

Nadia Russo-Bossie, sau implinirea prin suferinta

Nadia Russo s-a nascut la Tver, langa Moscova, pe 17 iunie 1901, in familia unui ofiter de cariera, Evgheni Brjovovski. Mama ei provenea dintr-o veche familie aristocratica, al cărei arbore genealogic cobora adanc in istoria Rusiei imperiale. Printre stramosii sai figura chiar tarul Boris Godunov (1598 – 1605).

Ramasa orfana de mama in anul 1912, Nadia urmeaza liceul din Harkov pana in 1917, cand moare si tatal ei. La acea dată, Evgheni Brjovzovski era general de cavalerie. Cateva luni mai tarziu, izbucneste revolutia bolsevica.

Ajutata de fosta ordonanta a tatalui sau, in 1918 Nadia – insotita de sora ei – reuseste sa fuga dintr-o Rusie ravasita de revolutie si se refugiază in Basarabia, care se unea atunci cu Regatul Romaniei.

Cativa ani mai tarziu, in 1925, rudele din Chisinau la care locuia (familia mătusii din partea tatalui, doamna Botezat) o casatoresc cu un moșier basarabean, Alexandru (Sașa) Russo. Acesta, mult mai în varsta decat ea, stapanea intinse proprietati funciare si ferme de oi karakul. Casatoria cu Sașa ar fi mers, în ciuda diferentei de varsta, insa cele doua surori mai mari ale lui, necasatorite, aveau un cuvânt prea greu de spus pentru ca tanara doamna Russo sa se simta stapana in propria ei casa...

Din 1932 pana in 1934, Nadia frecventeaza cursurile pentru surori medicale organizate de Crucea Rosie, la Chisinau. Cam in aceeasi perioada urmeaza Scoala de Belle Arte. Se desparte de Sașa Russo si vine la Bucuresti, unde invata zborul la Scoala de pilotaj "Ing. Mircea Cantacuzino", in anii 1935 – 1936, fiind brevetata pilot gr. I si II. Devine astfel titulara brevetului feminin cu numarul 9 din aviația romana ¹.

La cursurile de aviatie cunoaste alti tineri piloti, dintre care cu unii va lega o prietenie stransa: Mariana Dragescu, compozitorul Ionel Feric, Constantin Abeles – care i-a fost instructor de zbor –, pictorul Grigorita Stoenescu ², Traian Demetrescu zis "Popa" ³, adjutantul Chifulescu si altii.

Pe aeroportul Baneasa zbură pe atunci, cu avionul sau personal, un personaj deosebit de interesant prin traiectoria sa biografica ulterioara: ziaristul si scriitorul Sandu Tudor. Mariana Dragescu, prietena Nadiei, si-l aminteste inca, in 2007: "Era puțin mai retras, nu se amesteca foarte mult cu noi. Il vedeam mereu pe aeroport, la Baneasa". Accidentul aviatic suferit la un moment dat, cand se prabușeste cu avionul de la cateva zeci de metri fara sa pateasca aproape nimic, nu reprezinta decat un jalon pe drumul catre sine al lui Sandu Tudor. Se stie ca dupa razboi, in 1946, se va calugari la Manastirea Antim din Bucuresti, pentru a pieri saispzece ani mai tarziu, ca schimonah, in temnita de la Aiud.

*

Pasionata de aviatie – pasiunea a insotit-o in tot ce a facut în viata, dublata constant de un real talent –, dupa brevetare Nadia se afirma ca un pilot valoros. In 1937 reuseste deja sa-si cumpere un avion personal, un superb Bucker 131 "Jungmann", pe care il inmatriculeaza YR-NAD. Conform politicii statului roman din acea vreme, care incuraja aviatia, jumatate din costul avionului a fost suportat de Ministerul Aerului. Cealalta jumatate din suma a fost obtinuta la Chisinau prin subscriptie publica.

In acelasi an, Nadia obtine si brevetul de zbor fara vizibilitate.

In 28 iunie 1938 participa la un meeting aerian la Chisinau, unde zboara cu avionul ei personal, abia cumparat. Concureaza apoi, pilotand acelasi aparat, pentru cupa "Mircea Cantacuzino", obtinand locul 7.

Iata cum reda revista "Romania aeriana" acest eveniment aviatic: "Duminica 31 Iulie 1938 s-a desfasurat, la sediul FARR, solemnitatea distribuirii premiilor concurentilor clasati in competitiea aeronautica dotata cu Cupa "Mircea Cantacuzino".

"Au fost de fata d-nii: General adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului si Marinei, General Stoicescu, C-dor Andrei Popovici, Egon Nasta secretarul general al FARR, C-dor Celareanu, Bazu Cantacuzino, cpt. Galeno, etc.

"D. Egon Nasta (...) prezinta clasamentul competitiei din acest an: 1. Ing. N. Florescu, 2. Matei Ghika Cantacuzino, 3. Ing. Al. Frim, 4. Gh. Bals, 5. d-ra Irina Burnaia, 6. Const. Sidery, 7. d-na Nadya Russo, 8. Gh. Ursu"4.

In septembrie acelasi an are loc Raliul Miciei Antante, pe itinerariul: Praga – Uzgorod – Cluj – Bucuresti – Belgrad – Zagreb – Arad – Cluj – Uzgorod – Praga. Distanta totala era de circa 4000 km. Din partea Romaniei au participat si doua femei: Valeria Ionescu (in echipaj cu sotul ei) si Nadia Russo. Valeria Ionescu a castigat cupa Federatiei Aeronautice Regale Romane si alte doua premii, iar Nadia Russo s-a clasificat onorabil. Insa aceasta din urma a fost unica femeie care a participat la respectiva competitie zburand singura in avion 5. Pentru aceasta performanta, Regele Carol al II-lea i-a conferit Ordinul "Virtutea Aeronautica" de pace, clasa Crucea de Aur.

La scurt timp dupa aceea, Nadia este prezenta la inaugurarea monumentului lui Aurel Vlaicu din Banesti (langa Campina), zburand cu avionul ei Bucker "Jungmann", din care presara flori peste obelisc.

La manevrele regale de la Galati, desfășurate o lună mai tarziu, ia parte si tanara aviatore, alaturi de Mariana Dragescu, Marina Stirbey si Irina Burnaia (octombrie 1938).

Tot in octombrie Nadia participa la concursul aviatiei de turism, dotat cu cupa MAM (Ministerul Aerului si Marinei), evoluand in doua probe: "acrobatie individuala pentru doamne" si "aterizare la punct fix pentru doamne".

Urmeaza in 1939 alte cateva performante aviatice, care o fac cunoscuta in epoca. In data de 2 iulie, participa la concursul pentru Cupa "Aurel Vlaicu", unde ocupa locul 10, totalizand 94.723 puncte. Cateva zile mai tarziu, pe 9 iulie, concureaza pentru Cupa Aeroclubului Brasov, unde se claseaza pe locul 9 (cu 76.844 puncte), si este ovaționata pentru felul cum evolueaza la meetingul aerian de la Ramnicu Valcea – Malul Alb (16 iulie).

Pe 27 august 1939 concureaza pentru Cupa si Marele Premiu al FARR (Federatia Aeronautica Regala Romana), care consta intr-un raid aviatic pe traseul Bucuresti – Galati – Ismail – Tecuci – Chisinau – Darmanesti – Buzau – Bucuresti, plasandu-se pe locul 14. In fine,

meetingul aviatic de la Galati, organizat de Asociația aviatică CFR pe 3 septembrie, îi da ocazia să evolueze în zbor individual, spre deliciul publicului. La meeting au participat nume mari ale aviației sportive de la acea dată: Pufi Popescu, Bâzu Cantacuzino, Max Manolescu.

Dovedindu-se în toate împrejurările un pilot de valoare, Nadia Russo avea să se numere printre aviatoarele care vor încadra Escadrila Alba, înființată în 25 iunie 1940 (și "botezată" astfel de scriitorul și ziaristul italian Curzio Malaparte, amanunt prea puțin cunoscut). Statutul ei, de pilot stagiar bugetar, era asimilat gradului de sublocotenent de aviație. În această calitate va participa, ulterior, și la campania din Rasarit.

Între 3 și 20 iulie 1940, Nadia și colegile ei de zbor se antrenează pe avionul bimotor Monospar nr. 1, antrenament terminat cu un brevet pentru bimotoare. Instructor a fost pilotul de linie N. Evghenovici, pierit pe 11 iulie în accident de avion împreună cu tinerele avioane Jeana Iliescu, Victoria Comsa, Maria Voitec și Maria Adam, care intenționau să intre ca voluntare în Escadrila Alba.

Vara anului 1940, cu dezastrele teritoriale care au lovit România, îl va aduce la București, ca refugiat, pe Sașa Russo. În Basarabia, pierduse tot. Și-a făcut apariția însoțit de o tânără rusoaică, și au fost gazduiți amândoi de Nadia. Cele două femei s-au împrietenit, iar Nadia a mers până acolo încât l-a indemnă insistent pe fostul ei soț să se căsătorească cu fata cu care venise, și pentru care el reprezenta unica familie.

Între 12 și 17 septembrie [1940], Nadia Russo se deplasează împreună cu Mariana Drăgescu la Stuttgart, pentru a aduce în România două avioane de școală, comandate la firma "Klemm". De acolo zboară înapoi spre țară, pe ruta Stuttgart – Viena – Graz – Zagreb – Belgrad – București, cu o escală mai lungă la Graz. Printre piloții germani cunoscuți cu ocazia acestei călătorii s-au numărat Wolf Hirth (planorist celebru, zbura cu o proteză în loc de picior), Thea Knor și Martin Mobus. Acesta din urmă se număra printre primii ofiteri germani care primiseră Crucea de Cavaler (Ritterkreutz) a Crucii de Fier, pentru că reușise să scufunde un vas britanic în largul coastelor Norvegiei.

Thea Knor, pilotând un al treilea avion în calitate de angajată a firmei "Klemm", le-a însoțit pe cele două avioane la București, unde a stat câteva zile, gazduită de Petre Stamatescu, reprezentantul din țara noastră al respectivei societăți. Cu această ocazie, tânără avioanelă germană a vizitat capitala României, însoțită de Nadia și Mariana.

În iunie 1941 România intră în război contra Uniunii Sovietice. Nadia Russo participă, împreună cu Mariana Drăgescu, Virginia Thomas și Virginia Dutescu, la campania Basarabiei. Activitatea tinerelor femei trezeste admirație din partea opiniei publice și recunoaștere din partea statului. Maresalul Antonescu îi solicită generalului Jienescu, subsecretar de Stat al Aerului, în ședința Consiliului de Miniștri din 6 septembrie 1941: "Să-mi faci o propunere pentru toate persoanele care lucrează la Crucea Rosie, în care să intre și doamnele, care știu cât au muncit, ca să primească "Virtutea Aeronautică".

Vreau să-i decorez pe toti, fiindca au facut acte de mare bravura”⁶.

Prin Inaltul Decret Regal nr. 2712 / 12 septembrie 1941, publicat in "Monitorul Oficial" nr. 238 / 8 octombrie 1941, Nadia Russo, ca si celelalte trei aviatore, este decorata cu Ordinul "Virtutea Aeronautica" cu spade, clasa Crucea de Aur.

Participa, in continuare, la campania Odesei, pana in noiembrie, zburand de pe aerodromul Tighina pana aproape de linia frontului, la punctele de unde prelua raniții pentru a-i transporta inapoi la spitalele militare de la Tighina sau direct la Bucuresti.

Din august pana in octombrie 1942, tanara aviatore va lua parte la campania Stalingradului, in cadrul Escadrilei Sanitare, denumita acum Escadrila 108 Transport Usor. Avioanele actionau de pe aerodromul de la Kotelnikovo, la 60 km de Stalingrad. Din cauza conditiilor deosebit de grele in care locuia, Nadia s-a imbolnavit si a plecat la un moment dat la spitalul de la Nicolaev. Revenita in zona frontului, se muta cu intreaga escadrila la Plodovitoje, unde aerodromul este sistematic vizat de sovietici. Astfel, in noaptea de 3 octombrie avioanele sovietice mitraliaza la sol terenul de zbor, iar pe 6 octombrie bombardierele inamice arunca douăsprezece bombe. Trei zile mai tarziu, generalul Jienescu viziteaza aerodromul si le cere aviatorelor sa execute si zboruri pentru transportul corespondenței – la Rostov, Tacinskaja, Bucovskaja, Proletarskaja.

Nesfarsitele intinderi prafuite, purtand amprenta dezolantului pustiu asiatic, inconjurau micul aerodrom de la Plodovitoje.

"La cativa kilometri de Plodovitoje – isi aminteste Mariana Dragescu – era un sat locuit de calmuci, o rasa mongola, blanzi si prietenosi; nu cunosteau limba rusa. Traiau foarte primitiv; se hraneau cu lapte de iapa, si cresteau cateva capre. Satul se numea Tinguta".

In ianuarie 1943, RWD-urile revin pe aeroportul Baneasa. Pentru tinerele aviatore, campania Stalingradului se terminase. A fost ultima la care a participat Nadia Russo: in mai 1943 se va retrage din motive de sanatate. Avea 42 de ani...

Legaturile cu aviatia, fara a fi rupte, slabesc usor in intensitate. In septembrie 1942 isi vanduse avionul personal Bucker "Jungmann", inmatriculat YR-NAD, Guvernământului Transnistriei. Va zbură, de acum, mult mai rar... Dar prietenii raman pe mai departe aceiasi. In numarul festiv al revistei "Romania Aeriana" aparut cu ocazia zilei aviatiei, in iulie 1943, Nadia creioneaza un portret sugestiv unuia dintre bunii sai prieteni, aviatorul George Bals⁷:

"George Bals, avocat la Societatea Romana de telefoane. Fost magistrat. Neam si suflet de boier.

Dar inainte de toate, aviator.

Cine din turistii aeriени nu-l cunoaste ? E cel mai pasionat din toti pasionatii, cel mai cinstit din toti cinstiti.

"Georgeta" – ii spun prietenii, afara de mine. I-am promis acum cativa ani, după ce m-a rugat in genunchi, in timpul unei mese camaraderesti, la un restaurant din Ploesti, sa nu-i mai spun asa. Si m-am tinut de cuvânt.

Dar acum, cand se va intoarce de acolo unde sta dela 22 Noembrie, fara sa ne dea nici o veste, am sa-l intampin spunand:

"- Bine ai venit, Georgeta draga !". Macar atat, pentru emotiile traite.

"Georgeta" sau George, indiferent cum voi spune, faptul este ca noi, prietenii lui, ii ducem dorul si toti speram ca va veni curand.

Aş putea sa scriu mult despre George Bala aviator, George Bala camarad, suflet. Dar las pentru mai tarziu. Din departarea zilelor voiu vedea mai bine si voiu face portretul lui mai viu..."⁸.

Pentru activitatea ei pe frontul de Est, în afara de "Virtutea Aeronautica", Nadia Russo a mai primit Ordinul "Vulturul German" clasa a III-a si Crucea "Regina Maria" clasa a III-a. Ca si colegele ei, s-a bucurat de o mare popularitate în epoca, mai ales datorita fotoreportajelor de pe front publicate in reviste romanesti si germane. N-au lipsit nici exagerarile. De exemplu, intr-un articol intitulat Escadrila Sanitara, publicat de Al. Baldovin intr-un numar din anul 1943 al revistei "Aripi Romanesti", acesta o numeste pe Nadia "basarabeanca de cea mai autentica si romaneasca spita", desi originea ei ruseasca era cunoscuta !

Nedespartita de aparatul de fotografiat, Nadia a surprins sute de ipostaze ale razboiului, reunite apoi in patru mari albume de fotografii. Impresii de pe front a adunat nu doar in imagini, ci si intr-un volum de amintiri, In goana aripilor albe, care trebuia sa apara la Editura OFAR. Dupa 23 august 1944 acest lucru a devenit imposibil. Cateva fragmente au fost publicate in revista "Romania aeriana" (an XVII, nr. 1 / ianuarie 1943, pp 5 - 6). Restul se pare ca s-a pierdut...

*

Razboiul se încheiase. In august 1945, pe aerodromul de la Clinceni au avut loc repetitiile pentru marele meeting aviatic proiectat sa aiba loc pe 23 septembrie in acelasi an, in onoarea Regelui Mihai si a victoriei contra Germaniei. O fotografie le infatiseaza pe cateva dintre membrele Escadrilei Albe (Mariana Dragescu, Virginia Thomas, Nadia Russo si Eliza Vulcu) impreuna cu alte doua? aviatoare (Rodica Popescu – planorista – si Cornelia Fotache) tinandu-se de bra? si flankandu-l pe locotenentul de aviatie Chiaburu. O alta imagine de epoca o arata pe Smaranda Braescu impreuna cu Mariana Dragescu, Eliza Vulcu, Stela si Viorica Hutan, Constantin Abeles... O adevarata elita a aviatiei romane la acea data.

Meetingul aviatic n-a mai avut loc, fiind interzis in ultimul moment de catre sovietici. A fost ultima intalnire – in zbor – a Nadiei cu camaradele ei din Escadrila Alba.

Dupa venirea comunistilor la putere in 1945, Nadia Russo intra in atentia noului regim. Faptul ca a acceptat ca in apartamentul ei din Piata Romana (Bucuresti) sa aiba loc doua intalniri secrete⁹ intre generalul Mihail Romanescu, George Polizu-Micsunesti¹⁰ si un colonel englez din Comisia Aliata de Control, va duce la deschiderea unui proces politic. Daca Romanescu si Polizu aveau sa fie acuzati de

spionaj și executati, Nadia a beneficiat de o sentință mai „blanda”: o condamnare, în 1951, la șapte ani închisoare, din care a executat șase, la Miercurea Ciuc și Mislea.

La data aceea, la Mislea funcționa cel mai mare penitenciar pentru femei din țară. Atmosfera generală și condițiile de aici sunt evocate foarte sugestiv de o altă detinută care a trecut prin această închisoare în anii '50, artista Lena Constante:

„Mislea era singura închisoare – manufactură din țară. Femeile țesau acolo covoarele înflorate ale tradiției populare. Învătau să facă nodurile covoarelor persane. Munca cea mai grea era confecționarea plaselor de pescuit. Picături de sange patau, adesea, cu urmele lor uscate, sfoara ochiurilor. Dar majoritatea femeilor lucrau în atelierele de lenjerie masculină. Taiau și coseau miile de cămăși vândute în marile magazine din București. Fără marca fabricii. Ca nu cumva să le împiedice vânzarea...

(...) În incinta acestei vaste închisori, în curtea centrală, ca și în livada, detinutele se bucurau de o semi-libertate. Nervii lor nu trebuiau să suporte nici constrângerea regimului celular sever, nici pe cea a coabitării forțate, zi și noapte, într-un spațiu închis și cel mai adesea, cu un volum de aer insuficient, cu un număr restrâns de femei, mereu aceleași și alese de către direcțiune (...).

La Mislea nu se aflau la secret decât detinutele care refuzau orice fel de muncă. Din opoziție deliberată față de regimul politic al țării sau din refuzul de a accepta exploatarea socialistă, vai!, nu capitalistă, a ultimelor lor puteri. Acestei extrem de mici minorități i se adăugau cele care, prea bătrâne sau prea bolnave, nu reușeau să-și îndeplinească normele obligatorii de muncă. Căci, numai cele care îndeplineau sau depășeau aceste norme își primeau salariul. Din păcate, orice normă depășită devenea lege. Se practica un stahanovism dus la extrem. De unde războiul surd și periculos dus de aproape toate femeile împotriva celor care se străduiau să depășească normele stabilite și pe care direcția le susținea prin făgăduieli amăgitoare de avantaje de toate felurile, ba chiar și de o eliberare mai grabnică. Mai târziu, am aflat multe amănunte despre metodele abuzive folosite de supraveghetore, pentru a mari normele stabilite. Norme, de altfel, destul de grele și cerând majorității femeilor un foarte mare efort”¹¹.

Cu o condamnare de șapte ani, Nadia Russo a fost totuși „eliberată” după șase ani de închisoare, datorită faptului că a lucrat în fabrică, la Mislea. În 1957 iese din penitenciar dar este trimisă cu domiciliu forțat la Latesti, în Baragan, unde mai stă încă cinci ani, până în 1962. Aici le cunoaște pe Maria Antonescu, soția fostului maresal și conducător al statului, și pe Elena Zelea Codreanu, soția Capitanului Garzii de Fier. Tot aici îl cunoaște pe Guy (Gheorghe) Bossie, cu care se va și căsători. Guy era var cu diplomatul Raoul Bossie (Bossy), destul de cunoscut între cele două războaie mondiale.

Condițiile de viață la Latesti erau mai mult decât precare: Nadia trăia într-un fel de colibă acoperită cu paie, cu lut pe jos, cu o improvizație de mobilier, înconjurată de o mică grădină de legume pe care

si-o injghebase... In sat nu exista evident nicio biserica, asa ca s-a gandit sa improvizeze una intr-o baraca parasita. Pe peretele dinspre rasarit L-a pictat, mare, pe Hristos rastignit...

*

Casatorita cu Guy Bossie, cu opt sau zece ani mai tanar decat ea, Nadia va avea parte dupa revenirea din DO (1962) de o existenta modesta dar liniștita. Dupa peregrinari la Tandarei si Calarasi, in cautare de lucru, cei doi s-au stabilit in cele din urma la Buftea, unde lui Guy i se repartizase o minuscula garsoniera. Pe Mariana Dragescu o vizitau des. Uneori, cand pleca in concediu, le lasa cheia apartamentului din Bucuresti, unde cei doi petreceau cateva zile linistite. Nadia avea inca multi vechi prieteni in Capitala, majoritatea din aviatie, si revederile erau intotdeauna placute. Cateodata, insotita de Mariana, mergea in vizita la batranul general Gheorghe Negrescu, venerabil pilot veteran al primului razboi mondial, si unul dintre primii aviatori romani brevetati in tara noastra. O fotografie din 1973 o infatiseaza pe Nadia, impreuna cu Mariana Dragescu si cu generalul Negrescu, „decanul zburatorilor romani”, in decorul somptuos al Casei Oamenilor de Stiinta din Bucuresti, unde asistase la o serie de conferinte despre aviatie. Chiar daca nu mai zbura de mult, pasiunea ei de o viata ramasese la fel de vie.

Cu ocazia primirii ei ca membru-pionier in Asociatia precursorilor si vechilor aviatori „Les Vieilles Tiges”, Nadia face in 1982 o calatorie la Paris, insotita de Guy. Cei doi sunt gazduiti la verisoara Nadiei, Tania (ziarista), si petrec un sejur splendid, departe de mediul sufocant din Romania lui Ceausescu.

In 1986, moartea lui Guy, din cauza unui cancer pulmonar, o afecteaza profund. Treptat, Nadia isi pierde memoria, devine extrem de tacuta, nu-i mai recunoaste pe cei din jur – cu exceptia Marianeii... Se muta la Bucuresti, unde e ingrijita de doua verisoare in varsta. Seara de seara, petrece ceasuri lungi la mormantul lui Guy, pana la caderea noptii. Acest mormant pare sa fie acum singurul loc care o mai interesează, din oraflul tineretii ei...

Revenita la Buftea, Nadia Russo-Bossie se stinge din viata la 19 ianuarie 1988 ¹².

O data cu moartea ei, intreaga sa arhivă personala – cuprinzand numeroase fotografii si documente – a avut o soarta incerta. Se pare ca o mare parte din aceasta pretioasa arhiva s-a risipit, asa cum, cu aceeasi ocazie, a disparut si sevaliera de aur cu blazonul familiei, pe care o purtase la mana toata viata. Alte obiecte ale Nadiei avusesera o soarta la fel de nefericita: carnetul de zbor i-a ars in 1944, intr-un incendiu izbucnit la Baneasa, iar manuscrisul cartii **In goana aripilor albe** a disparut misterios dupa arestarea ei, in 1951.

A ramas insa amintirea unei aviatoare talentate si a unui om de caracter, „un om adevarat”, asa cum o evoca Mariana Dragescu, prietena ei de o viata.

Note

1 Iata ordinea in care si-au obtinut brevetele de pilot civil aviatorele Escadrilei Albe:

- Marina Stirbey – brevetul nr. 93 / 1935;
- Mariana Dragescu – 94 / 1935;
- Victoria Pokol – 99 / 1935;
- Nadia Russo – 118 / 1936;
- Virginia Thomas – 141 / 1936;
- Smaranda Braescu – 167 / 1937;
- Victoria Comsa – 494 / 1938;
- Maria Adam – 748 / 1939;
- Jeana Iliescu – 910 / 1940;
- Maria Voitec – 911 / 1940;
- Eliza Vulcu – 1379 / 1941;
- Maria Nicolae – 1558 / 1942;
- Stela Hutan – 1687 / 1942.

2 Ruda cu pictorul Eustatiu Stoenescu, din Craiova. Grigorita a fost casatorit o perioada cu aviatorea Irina Burnaia.

3 Porecla se datora faptului ca urmasa seminarul teologic. Nicio legătura cu omonimul sau, comandant al Escadrilei Sanitare in 1941. Traian Demetrescu-Popa a fost cunoscut mai ales ca parasutist. In 1943 detinea recordul national ca numar de lansari cu parasuta.

4 „Romania aeriana” an XII nr. 7-8, iulie – august 1938, p. 18. Vezi si Vasile Tudor, Frumoasa si inaripata Nadia Russo. O rusoaica a onorat aviatia romana, in „Orizont aviatic”, an IV, nr. 32, iunie 2005, sub rezerva ca acest articol contine cateva date eronate in ce priveste clasificarea Nadiei la respectivul concurs.

5 C-dor Nicolae Balotescu (coord.), Istoria aviatiei romane, Editura Stiintifica si Enciclopedica, Bucuresti, 1984, p. 269.

6 Stenogramele sedintelor Consiliului de Ministri. Guvernarea Ion Antonescu, vol. IV (iulie – septembrie 1941), editie de Marcel-Dumitru Ciuca si Maria Ignat, Arhivele Nationale ale Romaniei, Bucuresti, 2000, p. 591.

7 George Bals – pilot brevetat in 1930 gradul I si in 1934 gradul II. Pilot de planor brevetat categoria C profesional la Scoala Superioara de zbor fara motor din Bezmiechowa (Polonia), in 1934. Detinator al catorva recorduri nationale la planorism, in anii '30.

8 Nadia Russo, George Bals, in „Romania Aeriana”, an XVII, nr 7, 20 iulie 1943, p. 40.

9 In absenta ei.

10 De George Polizu-Micsunesti o lega, inca dinainte de razboi, o intima prietenie.

11 Lena Constante, Evadarea tacuta. 3000 de zile singura in inchisorile din Romania, Editura Humanitas, Bucuresti, 1992, pp. 160 – 162.

12 Mormantul ei se gaseste la cimitirul Reinvierea din Bucuresti. In alte surse, ca data a decesului este mentionata ziua de 22 ianuarie 1988 (vezi Silvia Condratchi, O pioniera a aviatiei romanesti, in „Timpul” (Chiflinau), nr. 352, 10 februarie 2006).

Prima parte a acestui articol, privind activitatea talentatei aviatore inainte de razboi si pe front, a vazut lumina tiparului, sub titlul Nadia Russo-

Bossie, între arta și zbor, I-II, în „Ziarul de duminică” numerele 40 (372) – 41 (373) / octombrie 2007, hebdomadar care a refuzat din păcate publicarea ultimei parti a textului, privind calvarul Nadiei Russo din perioada comunista.

Din câte înțeleg, acum, la 50 ani distanță, am aterizat (!), cu domiciliu obligatoriu, în satul-nou Lătești, Fetești cu un an mai târziu: la sfârșitul anului 1958.

Am cunoscut-o pe “Doamna Nadia Rusu”, probabil în primăvara anului 1959, “La Poștă”, locul de întâlnire al tuturor deoiștilor, vreo 200. Nu mai era tânără, făcuse și ea multă închisoare, era îmbrăcată “sărăcuț”, cum constatase tata, care completase numaidecât: «Dar a rămas regină...».

Nu era regină și nu știam că, pe departe, prin mamă se trăgea din Boris Godunov; nu știam nici că este rusoaică, iar numele i-l rosteam românește: *Rusu* - și nu m-a corectat. Știam însă de la Toni Dușescu, aviator, de la Bebe Nicolau, ofițer de marină, de la Alexandru Șuțu, prinț că frumoasa doamnă, pe care și eu o iubeam în taină-publică era o eroină, fusese o aviatore intrată în legendă, dimpreună cu “Escadrila Albă”.

Am schimbat cu dânsa vreo sută de cuvinte. Destule pentru ca 30 ani mai târziu să o pun într-o carte: **Adameva**.