



*DANIEL FOCȘA*

## *Nadia Russo-Bossie, sau împlinirea prin suferință*

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

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

Ajutată de fosta ordonanță a tatălui său, în 1918 Nadia — însoțită de sora ei — reușește să fugă dintr-o Rusie răvășită de revoluție și se refugiază în Basarabia, care se unea atunci cu Regatul României.

Câțiva ani mai târziu, în 1925, rudele din Chișinău la care locuia (familia mătușii din partea tatălui, doamna Botezat) o căsătoresc cu un moșier basarabean, Alexandru (Sașa) Russo. Acesta, mult mai în vârstă decât ea, stăpâna 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 tânăra doamnă Russo să se simtă stăpână în propria ei casă...

Din 1932 până în 1934, Nadia frecventează cursurile pentru surori medicale organizate de Crucea Roșie, la Chișinău. Cam în aceeași perioadă urmează Școala de Belle Arte. Se desparte de Sașa Russo și vine la București, unde învață zborul la Școala de pilotaj "Ing. Mircea Cantacuzino", în anii 1935-1936, fiind brevetată pilot gr. I și II. Devine astfel titulara brevetului feminin cu numărul 9 din aviația română<sup>1</sup>.

La cursurile de aviație cunoaște alți tineri piloți, dintre care cu unii va lega o prietenie strânsă: Mariana Drăgescu, compozitorul Ionel Fernic, Constantin Abeles — care i-a fost instructor de zbor —, pictorul Grigoriță Stoenescu<sup>2</sup>, Traian Demetrescu zis "Popa"<sup>3</sup>, adjutantul Chifulescu și alții.

Pe aeroportul Băneasa zbura pe atunci, cu avionul său personal, un personaj deosebit de interesant prin traiectoria sa biografică ulterioară: ziaristul și scriitorul Sandu Tudor. Mariana Drăgescu, prietena Nadiei, și-l amintește

încă, în 2007: “Era puțin mai retras, nu se amesteca foarte mult cu noi. Îl vedeam mereu pe aeroport, la Băneasa”. Accidentul aviatic suferit la un moment dat, când se prăbușește cu avionul de la câteva zeci de metri fără să pățească aproape nimic, nu reprezintă decât un jalon pe drumul către sine al lui Sandu Tudor. Se știe că după război, în 1946, se va călugări la Mănăstirea Antim din București, pentru a pieri șaisprezece ani mai târziu, ca schimonah, în temnița de la Aiud. (vezi despre Sandu Tudor, articolul de la pag. 70, *Rugul aprins, un mod de a trăi ortodoxia, n.red.*)

\*  
\*   \*  
\*

Pasionată de aviație — pasiunea a însoțit-o în tot ce a făcut în viață, dublată constant de un real talent —, după brevetare Nadia se afirmă ca un pilot valoros. În 1937 reușise deja să-și cumpere un avion personal, un superb Bücker 131 “Jungmann”, pe care îl înmatriculează YR-NAD. Conform politicii statului român din acea vreme, care încuraja aviația, jumătate din costul avionului a fost suportat de Ministerul Aerului. Cealaltă jumătate din sumă a fost obținută la Chișinău prin subscripție publică.

În același an, Nadia obține și brevetul de zbor fără vizibilitate.

În 28 iunie 1938 participă la un miting aviatic la Chișinău, unde zboară cu avionul ei personal, abia cumpărat. Concurează apoi, pilotând același aparat, pentru cupa “Mircea Cantacuzino”, obținând locul 7. Iată cum redă revista “România aeriană” acest eveniment aviatic:

“Duminică 31 Iulie 1938 s-a desfășurat, la sediul FARR, solemnitatea distribuirii premiilor concurenților clasati în competițiunea aeronautică dotată cu Cupa “Mircea Cantacuzino”.

Au fost de față d-nii: General adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei, General Stoicescu, C-dor Andrei Popovici, Egon Nasta, secretarul general al FARR, C-dor Celăreanu, Bâzu Cantacuzino, cpt. Galeno etc.

D. Egon Nasta (...) prezintă clasamentul competiției din acest an:

1. Ing. N. Florescu, 2. Matei Ghika Cantacuzino, 3. Ing. Al. Frim, 4. Gh. Balș, 5. d-ra Irina Burnaia, 6. Const. Sidery, 7. d-na Nadya Russo, 8. Gh. Ursu”<sup>4</sup>.

În septembrie același an are loc Raliul Miciei Antante, pe itinerarul: Praga — Uzgorod — Cluj — București — Belgrad — Zagreb — Arad — Cluj — Uzgorod — Praga. Distanța totală era de circa 4000 km. Din partea României au participat și două femei: Valeria Ionescu (în echipaj cu soțul ei) și Nadia Russo. Valeria Ionescu a câștigat Cupa Federației Aeronautice Regale Române și alte două premii, iar Nadia Russo s-a clasificat onorabil. Însă aceasta din urmă a fost unica femeie care a participat la respectiva competiție zburând singură în avion<sup>5</sup>. Pentru această performanță, Regele Carol al II-lea i-a conferit Ordinul “Virtutea Aeronautică” de pace, clasa Crucea de Aur.

La scurt timp după aceea, Nadia este prezentă la inaugurarea monumentului lui Aurel Vlaicu din Bănești (lângă Câmpina), zburând cu avionul ei



*Nadia este a treia, așezată*

Bücker "Jungmann", din care presară flori peste obelisc.

La manevrele regale de la Galați, desfășurate o lună mai târziu, ia parte și tânăra aviatoare, alături de Mariana Drăgescu, Marina Știrbey și Irina Burnaia (octombrie 1938).

Tot în octombrie Nadia participă la concursul aviației de turism, dotat cu cupa MAM (Ministerul Aerului și Marinei), evoluând în două probe: "acrobație individuală pentru doamne" și "aterizare la punct fix pentru doamne".

Urmează în 1939 alte câteva performanțe aviatice, care o fac cunoscută în epocă. În data de 2 iulie, participă la concursul pentru Cupa "Aurel Vlaicu", unde ocupă locul 10, totalizând 94.723 puncte. Câteva zile mai târziu, pe 9 iulie, concurează pentru Cupa Aeroclubului Brașov, unde se clasează pe locul 9 (cu 76.844 puncte), și este ovaționată pentru felul cum evoluează la mitingul aviatic de la Râmnicu Vâlcea — Malul Alb (16 iulie).

Pe 27 august 1939 concurează pentru Cupa și Marele Premiu al FARR (Federația Aeronautică Regală Română), care constă într-un raid aviatic pe traseul București — Galați — Ismail — Tecuci — Chișinău — Dărmănești — Buzău — București, plasându-se pe locul 14. În fine, mitingul aviatic de la Galați, organizat de Asociația aviatică CFR pe 3 septembrie, îi dă ocazia să evolueze în zbor individual, spre deliciul publicului. La miting au participat nume mari

ale aviației sportive de la acea dată: Pufi Popescu, Băzu Cantacuzino, Max Manolescu.

Dovedindu-se în toate împrejurările un pilot de valoare, Nadia Russo avea să se numere printre aviatoarele care vor încadra Escadrila Albă, înființată în 25 iunie 1940 (și “botezată” astfel de scriitorul și ziaristul italian Curzio Malaparte, amănunt 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 Răsărit.

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 Comșa, Maria Voitec și Maria Adam, care intenționau să intre ca voluntare în Escadrila Albă.

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 găzduiți amândoi de Nadia. Cele două femei s-au împrietenit, iar Nadia a mers până acolo încât l-a îndemnat 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, Nadia Russo se deplasează împreună cu Mariana Drăgescu la Stuttgart, pentru a aduce în România două avionete 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 Möbus. Acesta din urmă se număra printre primii ofițeri germani care primiseră Crucea de Cavaler (Ritterkreuz) a Crucii de Fier, pentru că reușise să scufunde un vas britanic în largul costelor 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, găzduită de Petre Stamatescu, reprezentantul din țara noastră al respectivei societăți. Cu această ocazie, tânăra avioane 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 Duțescu, la campania Basarabiei. Activitatea tinerelor femei trezește admirație din partea opiniei publice și recunoaștere din partea statului. Mareșalul 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 Roșie, în care să intre și doamnele, care știu cât au muncit, ca să primească “Virtutea Aeronautică”. Vreau să-i decorez pe toți, fiindcă au făcut acte de mare bravură”<sup>6</sup>.

Prin Înaltul Decret Regal nr. 2712 / 12 septembrie 1941, publicat în "Monitorul Oficial" nr. 238 / 8 octombrie 1941, Nadia Russo, ca și celelalte trei aviatoare, este decorată cu Ordinul "Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Crucea de Aur.

Participă, în continuare, la campania Odesei, până în noiembrie, zburând de pe aerodromul Tighina până aproape de linia frontului, la punctele de unde prelua răniții pentru a-i transporta înapoi la spitalele militare de la Tighina sau direct la București.

Din august până în octombrie 1942, tânăra aviatoare va lua parte la campania Stalingradului, în cadrul Escadrilei Sanitare, denumită acum Escadrila 108 Transport Ușor. Avioanele acționau de pe aerodromul de la Kotelnikovo, la 60 km de Stalingrad. Din cauza condițiilor deosebit de grele în care locuia, Nadia s-a îmbolnăvit și a plecat la un moment dat la spitalul de la Nikolaev. Revenită în zona frontului, se mută cu întreaga escadrilă la Plodovitoie, unde aerodromul este sistematic vizat de sovietici. Astfel, în noaptea de 3 octombrie avioanele sovietice mitraliază la sol terenul de zbor, iar pe 6 octombrie bombardierele inamice aruncă douăsprezece bombe. Trei zile mai târziu, generalul Jienescu vizitează aerodromul și le cere aviatoarelor să execute și zboruri pentru transportul corespondenței — la Rostov, Tacinskaia, Bucovskaia, Proletarskaia.

Nesfârșitele întinderi prăfuite, purtând amprenta dezolantului pustiu asiatic, înconjurau micul aerodrom de la Plodovitoie.

"La câțiva kilometri de Plodovitoie — își amintește Mariana Drăgescu — era un sat locuit de calmuci, o rasă mongolă, blânzi și prietenoși; nu cunoșteau limba rusă. Trăiau foarte primitiv; se hrăneau cu lapte de iapă, și creșteau câteva capre. Satul se numea Tinguta".

În ianuarie 1943, RWD-urile revin pe aeroportul Băneasa. Pentru tinerele aviatoare, campania Stalingradului se terminase. A fost ultima la care a participat Nadia Russo: în mai 1943 se va retrage din motive de sănătate. Avea 42 de ani...

Legăturile cu aviația, fără a fi rupte, slăbesc ușor în intensitate. În septembrie 1942 își vânduse avionul personal Bücker "Jungmann", înmatriculat YR-NAD, Guvernământului Transnistriei. Va zbura, de acum, mult mai rar... Dar prietenii rămân pe mai departe aceleași. În numărul festiv al revistei "România Aeriană" apărut cu ocazia Zilei Aviației, în iulie 1943, Nadia creionează un portret sugestiv unuia dintre bunii săi prieteni, aviatorul George Balș<sup>7</sup>:

"George Balș, avocat la Societatea Română de Telefoane. Fost magistrat. Neam și suflet de boier.

Dar înainte de toate, aviator.

Cine din turiștii aeriени nu-l cunoaște? E cel mai pasionat din toți pasionații, cel mai cinstit din toți cinstitii.

"Georgeta" — îi spun prietenii, afară de mine. I-am promis acum câțiva ani,

după ce m-a rugat în genunchi, în timpul unei mese camaraderesti, la un restaurant din Ploești, să nu-i mai spun așa. Și m-am ținut de cuvânt.

Dar acum, când se va întoarce de acolo unde stă dela 22 Noemvrie, fără să ne dea nici o veste, am să-l întâmpin spunând:

“Bine ai venit, Georgeta dragă!” Măcar atât, pentru emoțiile trăite.

“Georgeta” sau George, indiferent cum voi spune, faptul este că noi, prietenii lui, îi ducem dorul și toți sperăm că va veni curând.

Aș putea să scriu mult despre George Balș aviator, George Balș camarad, suflet. Dar las pentru mai târziu. Din depărtarea zilelor voi vedea mai bine și voi face portretul lui mai viu...”<sup>8</sup>.

Pentru activitatea ei pe frontul de Est, în afară de “Virtutea Aeronautică”, Nadia Russo a mai primit Ordinul “Vulturul German” clasa a III-a și Crucea “Regina Maria” clasa a III-a. Ca și colegele ei, s-a bucurat de o mare popularitate în epocă, mai ales datorită fotoreportajelor de pe front publicate în reviste românești și germane. N-au lipsit nici exagerările. De exemplu, într-un articol intitulat Escadrila Sanitară, publicat de Al. Baldovin într-un număr din anul 1943 al revistei “Aripi Românești”, acesta o numește pe Nadia “basarabeancă de cea mai autentică și românească spiță”, deși originea ei rusească era cunoscută!

Nedespărțită de aparatul de fotografiat, Nadia a surprins sute de ipostaze ale războiului, reunite apoi în patru mari albume de fotografii.

Impresii de pe front a adunat nu doar în imagini, ci și într-un volum de amintiri, *În goana aripilor albe*, care trebuia să apară la Editura OFAR. După 23 august 1944 acest lucru a devenit imposibil. Câteva fragmente au fost publicate în revista “România aeriană” (an XVII, nr. 1 / ianuarie 1943, pp 5 - 6). Restul se pare ca s-a pierdut...

\*  
\* \* \*

Războiul se încheiase. În august 1945, pe aerodromul de la Clinceni au avut loc repetițiile pentru marele miting aviatic proiectat să aibă loc pe 23 septembrie în același an, în onoarea Regelui Mihai și a victoriei contra Germaniei. O fotografie le înfățișează pe câteva dintre membrele Escadrilei Albe (Mariana Drăgescu, Virginia Thomas, Nadia Russo și Eliza Vulcu) împreună cu alte două aviatoare (Rodica Popescu — planoristă — și Cornelia Fotache) ținându-se de braț și flancându-l pe locotenentul de aviație Chiaburu. O altă imagine de epocă o arată pe Smaranda Brăescu împreună cu Mariana Drăgescu, Eliza Vulcu, Stela și Viorica Huțan, Constantin Abeles... O adevărată elită a aviației române la acea dată.

Mitingul aviatic n-a mai avut loc, fiind interzis în ultimul moment de către sovietici. A fost ultima întâlnire — în zbor — a Nadiei cu camaradele ei din Escadrila Albă.

După venirea comuniștilor la putere în 1945, Nadia Russo intră în atenția

noului regim. Faptul că a acceptat ca în apartamentul ei din Piața Romană (București) să aibă loc două întâlniri secrete<sup>9</sup> între generalul Mihail Romanescu, George Polizu-Micșunești<sup>10</sup> și un colonel englez din Comisia Aliată de Control, va duce la deschiderea unui proces politic. Dacă Romanescu și Polizu aveau să fie acuzați de spionaj și executați, Nadia a beneficiat de o sentință mai „blândă”: o condamnare, în 1951, la șapte ani închisoare, din care a executat șase, la Mislea și Miercurea Ciuc.

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 deținută care a trecut prin această închisoare în anii '50, artista Lena Constante:

„Mislea era singura închisoare — manufactură din țară. Femeile țeseau acolo covoarele înflorate ale tradiției populare. Învățau să facă nodurile covoarelor persane. Munca cea mai grea era confecționarea plaselor de pescuit. Picături de sânge pătau, adesea, cu urmele lor uscate, sfoara ochiurilor. Dar majoritatea femeilor lucrau în atelierele de lenjerie masculină. Tăiau 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 livadă, deținutele 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 deținutele 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 mări normele stabilite. Norme, de altfel, destul de grele și cerând majorității femeilor un foarte mare efort<sup>11</sup>.

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 în lagărul de la Lătești, în Bărăgan, unde mai stă încă cinci ani, până în 1962. Aici le cunoaște pe Maria Antonescu, soția fostului mareșal și conducător al statului, și pe Elena Zelea Codreanu, soția Căpitanului Gărzii de Fier. Tot aici îl

cunoaște pe Guy (Gheorghe) Bossie, cu care se va și căsători. Guy era văr cu diplomatul Raoul Bossie (Bossy), destul de cunoscut între cele două războaie mondiale.

Condițiile de viață la Lătești 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 și-o înghebase... În sat nu exista evident nicio biserică, așa că s-a gândit să improvizeze una într-o baracă părăsită. Pe peretele dinspre răsărit l-a pictat, mare, pe Hristos răstignit...

\*  
\* \*

Căsătorită cu Guy Bossie, cu opt sau zece ani mai tânăr decât ea, Nadia va avea parte după eliberarea din lagăr (1962) de o existență modestă dar liniștită. După peregrinări la Tândărei și Călărași, în căutare de lucru, cei doi s-au stabilit în cele din urmă la Buftea, unde lui Guy i se repartizase o minusculă garsonieră. Pe Mariana Drăgescu o vizitau des. Uneori, când pleca în concediu, le lăsa cheia apartamentului din București, unde cei doi petreceau câteva zile liniștite. Nadia avea încă mulți vechi prieteni în Capitală, majoritatea din aviație, și revederile erau întotdeauna plăcute. Câteodată, însoțită de Mariana, mergea în vizită la bătrânul general Gheorghe Negrescu, venerabil pilot veteran al primului război mondial, și unul dintre primii aviatori români brevetati în țara noastră. O fotografie din 1973 o înfățișează pe Nadia, împreună cu Mariana Drăgescu și cu generalul Negrescu, „decanul zburătorilor români”, în decorul somptuos al Casei Oamenilor de Știință din București, unde asistase la o serie de conferințe despre aviație. Chiar dacă nu mai zbura de mult, pasiunea ei de o viață rămăsese la fel de vie.

Cu ocazia primirii ei ca membru-pionier în Asociația precursorilor și vechilor aviatori „Les Vieilles Tiges”, Nadia face în 1982 o călătorie la Paris, însoțită de Guy. Cei doi sunt găzduiți la verișoara Nadiei, Tania (ziaristă), și petrec un sejur splendid, departe de mediul sufocant din România lui Ceaușescu.

În 1986, moartea lui Guy, din cauza unui cancer pulmonar, o afectează profund. Treptat, Nadia își pierde memoria, devine extrem de tăcută, nu-i mai recunoaște pe cei din jur — cu excepția Marianeii... Se mută la București, unde e îngrijită de două verișoare în vârstă. Seară de seară, petrece ceasuri lungi la mormântul lui Guy, până la căderea nopții. Acest mormânt pare să fie acum singurul loc care o mai interesează, din orașul tinereții ei...

Revenită la Buftea, Nadia Russo-Bossie se stinge din viață la 19 ianuarie 1988<sup>12</sup>.

Odată cu moartea ei, întreaga sa arhivă personală — cuprinzând numeroase fotografii și documente — a avut o soartă incertă. Se pare că o mare parte din această prețioasă arhivă s-a risipit, așa cum, cu aceeași ocazie, a dispărut și șevaliera de aur cu blazonul familiei, pe care o purtase

la mână toată viața. Alte obiecte ale Nadiei avuseseră o soartă la fel de nefericită: carnetul de zbor i-a ars în 1944, într-un incendiu izbucnit la Băneasa, iar manuscrisul cărții *În goana aripilor albe* a dispărut misterios după arestarea ei, în 1951.

A rămas însă amintirea unei aviatore talentate și a unui om de caracter, „un om adevărat”, așa cum o evocă Mariana Drăgescu, prietena ei de o viață.

Prima parte a acestui articol, privind activitatea talentatei aviatore înainte de război și pe front, a văzut lumina tiparului, sub titlul *Nadia Russo-Bossie, Între artă și zbor*, I-II, în „Ziarul de duminică” numerele 40 (372) — 41 (373), octombrie 2007, hebdomadar care a refuzat din păcate publicarea ultimei părți a textului, privind calvarul Nadiei Russo din perioada comunistă.

#### Note

<sup>1</sup> Iată ordinea în care și-au obținut brevetele de pilot civil aviatorele Escadrilei Albe:

- Marina Știrbey — brevetul nr. 93 / 1935;
- Mariana Drăgescu — 94 / 1935;
- Victoria Pokol — 99 / 1935;
- Nadia Russo — 118 / 1936;
- Virginia Thomas — 141 / 1936;
- Smaranda Brăescu — 167 / 1937;
- Victoria Comșa — 494 / 1938;
- Maria Adam — 748 / 1939;
- Jeana Iliescu — 910 / 1940;
- Maria Voitec — 911 / 1940;
- Eliza Vulcu — 1379 / 1941;
- Maria Nicolae — 1558 / 1942;
- Stela Huțan — 1687 / 1942.

<sup>2</sup> Rudă cu pictorul Eustațiu Stoenescu, din Craiova. Grigoriță a fost căsătorit o perioadă cu aviatore Irina Burnaia.

<sup>3</sup> Porecla se datora faptului că urmase seminarul teologic. Nici o legătură cu omonimul său, comandant al Escadrilei Sanitare în 1941. Traian Demetrescu-Popa a fost cunoscut mai ales ca parașutist. În 1943 deținea recordul național ca număr de lansări cu parașuta.

<sup>4</sup> „România aeriană” an XII nr. 7-8, iulie — august 1938, p. 18. Vezi și Vasile Tudor, *Frumoasa și inaripata Nadia Russo. O rusoaică a onorat aviația română*, în „Orizont aviatic”, an IV, nr. 32, iunie 2005, sub rezerva că acest articol conține câteva date eronate în ce privește clasificarea

Nadiei la respectivul concurs.

<sup>5</sup> C-dor Nicolae Balotescu (coord.), *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 269.

<sup>6</sup> *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea Ion Antonescu*, vol. IV (iulie — septembrie 1941), ediție de Marcel-Dumitru Ciucă și Maria Ignat, Arhivele Naționale ale României, București, 2000, p. 591.

<sup>7</sup> George Balș — pilot brevetat în 1930 gradul I și în 1934 gradul II. Pilot de planor brevetat categoria C profesional la Școala Superioară de zbor fără motor din Bezmiechowa (Polonia), în 1934. Deținător al câtorva recorduri naționale la planorism, în anii '30.

<sup>8</sup> Nadia Russo, George Balș, în „România Aeriană”, an XVII, nr 7, 20 iulie 1943, p. 40.

<sup>9</sup> În absența ei.

<sup>10</sup> De George Polizu-Micșunești o lega, încă dinainte de război, o intimă prietenie.

<sup>11</sup> Lena Constante, *Evadarea tăcută. 3000 de zile singură în închisorile din România*, Editura Humanitas, București, 1992, pp. 160-162.

<sup>12</sup> Mormântul ei se găsește la cimitirul Reînvierea din București. În alte surse, ca dată a decesului este menționată ziua de 22 ianuarie 1988 (vezi Silvia Condrățchi, *O pionieră a aviației românești*, în „Timpul” (Chișinău), nr. 352, 10 februarie 2006).