

DANIEL FOCȘA

Mariana Drăgescu și Escadrila Sanitară povestea unei aviatoare



*“C’est très joli de naviguer à la boussole,
en Espagne, au-dessus des mers de nuages,
c’est très élégant, mais...
... mais souvenez-vous:
au-dessous des mers de nuages...
c’est l’éternité”.*

Antoine de Saint-Exupéry, **Terre des hommes**

Într-o vreme în care trăim sub semnul derizoriului împletit cu cinismul, adevăratele valori neliniștesc, produc aversiune. Puținii supraviețuitori ai României de dinainte de comunism, ai unei alte României, au rămas, din 1989 și până astăzi, voci izolate, auzite de puțini, ascultate de și mai puțini dintre noi.

Mariana Drăgescu reprezintă un astfel de reper. Despre ea, despre ultima supraviețuitoare a celebrei Escadrile Albe, s-au publicat câteva cărți și mai multe articole, s-au făcut filme documentare... Îndrăznesc să spun că am reușit să-i înțeleg – afectiv – povestea, abia când am stat față în față. Acolo, în micul ei apartament în care locuiește de peste șaiszeci de ani, am înțeles cu adevărat frumusețea acelei élégance de la simplicité care caracterizează, deopotrivă, locul și omul.

Totul a început în 1935, când Mariana Drăgescu – pe atunci avea 23 de ani – a obținut brevetul de pilot. La vremea aceea, puține femei se puteau lăuda cu astfel de performanțe. Și atunci – ca și astăzi – Mariana era o femeie timidă și totodată plină de energie și de curaj. Această stranie îmbinare de trăsături ale personalității au ajutat-o poate să depășească marile încercări ale secolului pe care l-a străbătut.

Tânărul istoric Daniel Focșa, licențiat și master în Istorie al Universității din București, a abordat dintr-o perspectivă personală controversatele evenimente ale secolului XX, interesat cu precădere de spațiul românesc. Dintre cele circa 30 de articole de specialitate, publicate până în prezent în mai multe reviste bucureștene, 10 se referă la istoria aviațiilor română, franceză și japoneză, cu o atenție deosebită acordată dramei piloților combatanți în al Doilea Război Mondial. Pe câțiva dintre aceștia are privilegiul de a-i cunoaște personal. Mai multe detalii despre autor, în “Memoria – revista gândirii arestate” nr. 54 (1 / 2006), pagina 105.

Fotografiile provin din arhiva personală a doamnei Mariana Drăgescu.

90

MEMORIA
revista gândirii arestate



Mariana Drăgescu, 1942

Textul acestui articol a apărut într-o formă modificată, sub titlul *Mariana Drăgescu și Escadrila Albă I-V*, în „Ziarul de duminică” nr. 18 (350)-22 (354), mai -iunie 2007.



Mă primește întotdeauna gentil. Discutăm. Răscolim trecutul, încercăm să-l reînviem... Privim multele fotografii de pe pereți. În toate, ea apare în mijlocul camarazilor din aviație, în carlinga avionului, în uniformă sau cu casca de zbor pe cap. O singură poză contrastează cu restul; pare mult mai veche, are un aer din alt secol. O femeie tânără, cu o figură fină, brunetă, frumoasă; îmbrăcată în dantele, după moda sfârșitului de veac XIX. Este Aurelia Rezeanu, bunica paternă a Marianei. Părăsim pentru câteva clipe aviația și facem o incursiune mai departe, în amintiri de familie, în povești de foarte demult. Aurelia Rezeanu a trăit la Lugoj¹; soțul ei, Ioachim Caton Drăgescu² s-a numărat printre primii medici trimiși în Dobrogea după anexarea acesteia în 1878. În arhiva familiei se păstrează și acum scrisorile de dragoste ale doctorului către

frumoasa lui soție, în care, la mulți ani de la căsătorie, îi mărturisea aceeași pasiune ca la început.

De la ea va fi moștenit Mariana tenacitatea îmbrăcată în catifea...

Încă din adolescență, viitoarea aviatore manifestă o atracție deosebită pentru sport: patinaj, înot, echitație, schi. Totul culminează cu pasiunea pasiunilor – aviația. Sub îndrumarea cunoscutului instructor de zbor Constantin Abeles, urmează cursurile Școlii de pilotaj “Mircea Cantacuzino” de la Băneasa și, odată cu obținerea brevetului, devine una dintre puținele femei-pilot din țara noastră.

După brevetare, Mariana Drăgescu lucrează la Aeroclubul Regal al României, și în această perioadă (1935 – 1938) are ocazia să cunoască personal câțiva celebri aviatori francezi care au vizitat Bucureștiul, piloți care își făcuseră un nume în luptele aeriene ale Primului Război Mondial. Mai întâi a venit colonelul Brocard, comandantul vestitei escadrile “Cygognes”, pe urmă René Fonk și, în sfârșit, în 1936, Antoine de

Saint-Exupéry.

“Exupéry a venit la Aeroclub – își amintește Mariana – și a stat cu noi puțin de vorbă, a dat mâna cu noi... Era un bărbat foarte înalt și... foarte timid ! I-am urmărit conferința pe care a ținut-o la Ateneu. A stat tot timpul cu capul în jos – era la o masă, așezat pe un fotoliu. Tot timpul cât a vorbit n-a ridicat ochii, să vadă lumea din jur... Era foarte timid !”

Cu câțiva ani înainte de război o cunoaște și pe Smaranda Brăescu, care era deja o celebritate mondială. Ca parașutistă, doborâse câteva recorduri: în octombrie 1931 sărise de la 6000 m (record mondial feminin), iar în mai 1932 se lansase cu parașuta de la 7233 metri, la Sacramento, în Statele Unite (record mondial absolut). Smaranda era brevetată pilot în SUA, Anglia, Franța și Italia.

„Prin 1935, mi-aduc aminte, a venit în țară și Smaranda Brăescu, pe care eu am primit-o la aeroport – nu venise nimeni să o primească.

Sosise din America, aterizase în Anglia, acolo își făcuse o avionetă și a venit în țară. Atunci am cunoscut-o, când s-a întors – lipsise mult timp. Și de atunci s-a legat o prietenie mare între noi până la sfârșit”.

*

* *

1938. Atmosfera politică din Europa este tot mai încordată, vecinătatea sovieticilor, revizionismul german și cel maghiar se profilează amenințător... La manevrele militare care au loc în toamna aceluși an, la Galați, sunt invitate să participe, în premieră, și cinci aviatore: Mariana Drăgescu, Virginia Duțescu, Nadia Russo, Marina Știrbey și Irina Burnaia. Un fel de joacă – serioasă ! – în aer, simularea unor lupte aeriene (pentru cei de la aviația de vânătoare), misiuni de legătură contracronometru, zboruri de noapte. Trezirea era la cinci dimineața, iar cele cinci aviatore primiseră ordinul formal de a purta pe perioada manevrelor uniforma militară.

Virginia Duțescu s-a remarcat ca un foarte bun pilot, dotată și pentru acrobația aeriană. Marianei i-a rămas în amintire ca o bună camaradă și o aviatore de excepție. Avea însă și... un viciu. *“Fuma și bea cafele”* își amintește Mariana, zâmbind. *“În 1938, se trezea dimineața din somn și, înainte de a deschide ochii, băjbâia cu mâna după pachetul cu țigări de pe noptieră...”*⁷⁸.

Trecerea Virginiei Duțescu prin Escadrila Albă avea să fie una relativ scurtă – se va retrage în 1941.



La vârsta de 3 ani, 1915



Eficiența acestor aviatoare la manevrele regale a dus la ideea că ele ar putea fi extrem de utile în cazul izbucnirii unui război. Pornind de la modelul organizației finlandeze “Lotta Sward”, prințesa Marina Știrbey a avut ideea înființării unei escadrile sanitare pentru transportul răniților, cu avioane pilotate de femei. Memoriul depus de ea în 1939 la Ministerul Aerului, după un raid aviatic în Suedia și Finlanda, a fost aprobat, și escadrila a fost înființată. Supranumele de “Escadrila Albă” venea de la faptul că avioanele (tip RWD-13, de fabricație poloneză, relativ mici) au fost vopsite inițial în alb, cu crucea roșie aplicată pe fuselaj și pe aripi⁴.

În escadrilă, cea mai apropiată prietenă a Marianeî a fost Nadia Russo. Prietenia dintre cele două femei va continua o viață, până la moartea Nadiei, în 1988. Rusoaică “albă”, ea provenea dintr-o veche familie aristocrată, Brjzovski. Tatăl ei fusese general în armata

țaristă, iar arborele genealogic al mamei cobora adânc în istoria Rusiei, printre strămoși numărându-se chiar țarul Boris Godunov !

Cele două prietene aveau să împartă greutățile și primejdiile zborului până la retragerea Nadiei de pe front, în 1943. Mariana Drăgescu o definește, lapidar: “Nadia Russo a fost o rusoaică ce a făcut cinste aviației române !”.

*

* *

În septembrie 1940, Mariana și Nadia au primit misiunea să aducă în țară două avioane Klemm 35, de la Stuttgart. A fost ca o vacanță. În Europa era deja război, dar cele două aviatoare au petrecut o săptămână extrem de plăcută vizitând școala de zbor fără motor de la Stuttgart, apoi pe cea de pilotaj de la Graz (pentru avioane Stukas), unde au făcut o escală pe drumul de întoarcere.

Marianei îi persistă și acum impresia amabilității monitorilor germani de la Graz, și a exuberanței elevilor italieni... Și amintirea, limpede și senină, a tânărului ofițer de aviație Martin Möbus, cu figura lui copilăroasă, dar decorat deja cu Crucea de Cavaler (*Ritterkreuz*) a Crucii de Fier, aducându-i ciorchini de struguri, pe care îi scotea de sub pelerina de aviator, ca pe o delicioasă surpriză... Alimentele începeau deja să fie o problemă în Germania.

*

* *

În acest timp, la București se produsese răsturnări politice de proporții: abdicarea Regelui Carol al II-lea, venirea la putere a generalului Antonescu



Împreună cu Garda de Fier. Subsecretariatul de Stat al Aerului este preluat de către generalul de aviație Gh. Jienescu. România aderă la Pactul Tripartit, și în iunie 1941 intră în război contra URSS pentru recuperarea provinciilor pierdute cu un an în urmă. Escadrila Albă se mută mai întâi pe aerodromul de la Focșani, apoi pe cel de la Tecuci, și mai târziu pe aerodromul de la Tighina, până la căderea Odesei (octombrie 1941).

Micile avioane sanitare preluau răniți din anumite puncte din spatele frontului și îi transportau, pe cei grav răniți, direct la București.

Primele imagini macabre – adevărata față a războiului – apar în campania Odesei; Mariana Drăgescu și Nadia Russo aterizează într-o zi lângă o groapă unde zăceau vreo șapte cadavre, probabil partizani ruși executați sumar de nemți.

“Primul contact a fost foarte dur, pentru că eu nu mai văzusem morți, oameni schilodiți și răni așa de grele. Primul tablou care mi-a rămas întipărit în minte: înainte de a vedea răniți, am văzut cadavre de executați (...). Asta era lângă Odesa”. Unul dintre morți avea capul crăpat *“ca un pepene”*, din care ieșise creierul, care stătea, întreg, alături. Ochii erau întredeschiși. Albaștri. Gura deschisă. Muștele roiau în jur. Alături, într-un șanț anticar, alte cadavre, proaspete, aruncate claie peste grămadă. O imagine sinistră care îi persistă Marianei în memorie de peste 60 de ani.

În august 1942, Escadrila Sanitară – numită acum Escadrila 108 Transport Ușor – este deplasată în sectorul Stalingrad, mai întâi pe aerodromul de la Kotelnikovo, apoi pe cel de la Plodovitoje. În această campanie, escadrila primește noi avioane: Victoria Pokol, Maria Nicolae și celebra Smaranda Brăescu. Aceasta din urmă avea să facă și zboruri – din proprie inițiativă – ca pasageră la bordul unor avioane de bombardament greu Heinkel 111, deasupra Stalingradului.

Tinerele femei dormeau în corturi, aveau de înfruntat arșița zilei și frigul nopților în plină stepă, praful și pericolul partizanilor. Pentru Mariana Drăgescu,

aceasta a fost etapa cea mai dificilă de pe frontul de Est.

Neprevăzutul nu o ocolește. Uneori, problemele tehnice ivite la motorul avionului o pun în situații dificile. Așa s-a întâmplat într-o zi când, transportând doi răniți cu RWD-ul, se vede silită să aterizeze forțat din cauza unei defecțiuni a motorului. Aterizează pe un teren accidentat, temându-se să nu capoteze. De sus, era vizibil un tanc sovietic distrus, răsturnat cu șenilele în sus. Turela era sărită ceva mai departe, și lângă tanc, uleiul scurs forma o pată întinsă. La câțiva metri, cadavrul carbonizat al unui tanchist sovietic completa priveliștea într-un mod macabru.

În lipsa unui mecanic, Mariana încearcă să rezolve singură problema tehnică a avionului. Lucra cu înfrigurare, fiindcă se lăsa seara, era într-un loc pustiu și necunoscut, și în astfel de situații, riscul apariției partizanilor nu era deloc de neglijat. Deznodământul ar fi fost tragic.

La un moment dat, apare o mașină militară... Era românească! Din ea coboară un ofițer de artilerie, care exclamă, uluit: "Dumnezeule, de când n-am mai văzut o femeie româncă!" Era un ofițer din Regimentul 4 Artilerie motorizată, care avea baza în apropiere, și care insistă ca Mariana să rămână acolo până a doua zi, evitând pericolul unui zbor de noapte. Cum, însă, reușise să repare motorul, ea s-a hotărât până la urmă să decoleze, împreună cu cei doi răniți. Era așteptată pe aerodrom.

În această campanie, aviatoarele Escadrilei Sanitare au avut parte de cele mai variate întâmplări, de la moartea răniților pe care-i transportau, până la refuzul hazliu al unora de a se lăsa pe mâna tinerelor femei. Odată, Nadia Russo trebuia să ducă un soldat român rănit ușor. Cum nu mai zburase în viața lui, acesta a privit speriat avionul, pe urmă a întrebă: "Dar cini mână aeroplanul ista?" Cineva i-a răspuns, arătând spre Nadia: "Dumneaei!" Soldatul s-a uitat la ea cu maximă neîncredere și... a refuzat să urce. În cele din urmă, cu greu, s-a lăsat convins. Nadia i-a povestit Mariane, amuzată, că după ce au aterizat, soldatul, recunoscător, voia să-i sărute amândouă mâinile...

*

* *

Februarie 1942. Departe de câmpiile fără sfârșit din Rusia, departe de front și de moarte, la Mogoșoaia are loc o nuntă ca în basme, "ultima nuntă aristocratică din Europa", cum a spus ambasadorul Finlandei, care se găsea printre invitați⁵. Se căsătoreau Marina Știrbey și Constantin Basarab Brâncoveanu, nași fiind Martha Bibescu și arhitectul G.M. Cantacuzino. Printre invitați s-au numărat mulți camarazi de-ai Marinei din aviație, și, desigur, fetele din Escadrila Sanitară. A participat întregul corp diplomatic de la București, și foarte mulți invitați din protipendada bucureșteană. O adevărată feerie: curtea palatului, luminată cu torțe, iar pivnița boltită, cu sute și sute de lumânări aprinse. Aici, între icoanele vechi care improvizau un iconostas, s-a oficiat cununia. Cu această ocazie au fost purtate pentru ultima dată câteva neprețuite bijuterii rămase de la Vodă Brâncoveanu: o diademă, un colier și o paftă⁶.

Nunta de la Mogoșoaia a fost un *intermezzo* aproape ireal, între lungi perioade de zbor în cele mai dificile condiții, deasupra unei Rusii tot mai amenințătoare.

Cea de-a treia campanie din Est – Crimeea – a fost și cea mai plăcută.

„Acolo n-am mai stat în corturi sau colibe, ci într-un oraș civilizată, Simferopol, am vizitat coasta... După tot ce fusese înainte, Crimeea a reprezentat aproape o vacanță. Frontul, mereu în schimbare, era departe, în Kuban”.

În cadrul escadrilei au loc schimbări: Nadia Russo se retrage, dar unitatea este încadrată cu noi avioane: Victoria Pokol, Maria Nicolae și Stela Huțan. Primele două zburaseră, pentru o scurtă perioadă, și în toamna anului 1942, în campania Stalingradului.

O figură pe cât de pitorească, pe atât de controversată, pe frontul din Crimeea, a fost maiorul de cavalerie Ioan Tobă⁷, cunoscut mai mult ca “Tobă Hatmanul”, comandant al Escadronului 4 Vânători Călări (vânători de partizani). Acesta acționa împotriva partizanilor sovietici din Crimeea.

Într-o duminică, Mariana Drăgescu se pomenește cu el la aerodrom, sosit într-o mașină militară, de teren. Hatmanul îi lansează, ei și Stelei Huțan, o invitație neobișnuită: să meargă în ziua aceea cu el și să viziteze baza vânătorilor de partizani. Personajul era îmbrăcat cât se poate de original, cu o combinație de uniformă militară și costum inedit: purta pantaloni din piele de capră, un lanț la gât de care atârna un medalion cu cap de mort, și pe umăr ținea o pușcă automată. Cele două avioane acceptă invitația și au parte de o scurtă „excursie” plină de peripeții. La un moment dat, în drum spre baza lui Tobă, de lângă Karasubasar, mașina este atacată de partizani. Hatmanul, care călătorise pe scara mașinii, le spune, pe tonul unui fapt divers: “A, zona e ușor nesigură”, și trage câteva rafale cu arma automată în timp ce automobilul oprișe, iar cele două femei se culcaseră îngrozite la pământ. În sfârșit, ajung teferi la destinație. Vânătorii de partizani se stabiliseră într-o clădire abandonată, unde dețineau un adevărat arsenal de arme capturate de la sovietici. Hatmanul le face invitatelor o mică demonstrație: încarcă o armă automată și începe să tragă în peretele unei camere, perforându-l. Cum se găseau în interior, zgomotul a fost asurzitor. Vânătorii dispuneau de aparatură radio, transmiteau mesaje și puteau capta posturile sovietice în limba română, de propagandă și dezinformare.

Ziua se încheie cu sosirea vânătorilor de partizani de pe teren, în cântece și marșuri; un vițel este pus la frigare... Parcă și acum îi răsună în urechi marșul lor:

„Ne-am întors din drum spre țară / Să luptăm și-n munții Crim / Și să ducem sfânt stindardul / Până-n ceasul când murim. // Misiunile primite / De-a lupta cu dârji dușmani / Le-am îndeplinit cu cinste / Și prin munți, la partizani. // Pentru Cruce, Neam și Tronul / Vom despica mări și zări / Căci noi suntem Escadronul / Patru, Vânători Călări. // Să trăiască escadronul / Care-a dat atâți eroi / Să trăiască și Hatmanul / Cel mai mândru dintre noi”.

În cele din urmă, cele două avioane se întorc la aerodrom. *“Comandantul – spune Mariana zâmbind – n-a aflat nici până în ziua de azi!”*

Următoarea întâlnire cu Hatmanul Tobă avea să se petreacă în cu totul alt decor: pe strada Gheorghe Manu din București. Ofițerul era îmbrăcat civil, cu un loden de piele nemțesc și cu o pălărie vânătorească. Afișând un aer misterios, îi spune Marianeii că ar fi bine să uite că l-a întâlnit. „Ai să mai auzi de Tobă Hatmanul!”⁸.

După instaurarea regimului comunist, Hatmanul avea să facă mulți ani de închisoare și deportare în Siberia. În cele din urmă a fost pus în libertate și lăsat chiar să plece în Germania, de unde avea de ridicat importante sume de bani. Comuniștii își luaseră măsuri de precauție: soția și fiica sa rămăseseră în țară, ostatice în mâna regimului. Ioan Tobă s-a întors cu banii, pe care i-a predat evident statului, dar – culmea ! – i s-a lăsat o sumă suficientă pentru cumpărarea unei garsoniere în București. Aici a locuit până la sfârșitul zilelor fiica sa Lia, care se căsătorise cu celebrul aviator Tudor (Dido) Greceanu, unul dintre așii aviației noastre de vânătoare, ulterior “beneficiarul” unor grele condamnări politice⁹.

Această poveste are un epilog trist. După moartea lui Tudor Greceanu (în 1994), soția lui, bolnavă de scleroză în plăci, avea să piară într-un incendiu, provocat în aparență chiar de ea. Odată cu fiica Hatmanului Tobă au ars și mai multe hărți militare, păstrate de la tatăl ei, care detaliau pozițiile partizanilor sovietici din Crimeea, în timpul războiului, lagărele sovietice prin care trecuse și ascunzătoarea unui tezaur capturat de la partizani. Să fi fost, acest incendiu, doar un simplu accident?

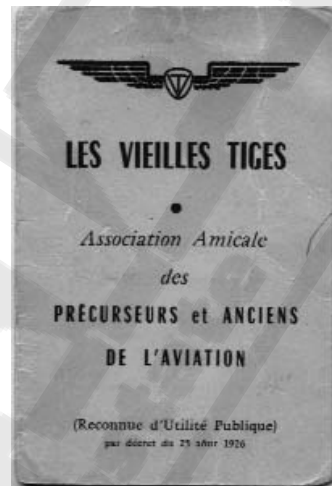
*

* *

La 23 august 1944 Mariana se găsea pe terenul de zbor de la Clinceni. La aflarea veștii armistițiului, în ciuda bucuriei manifeste din jur, a rămas îngândurată. Alianțele românilor cu rușii au fost întotdeauna nefaste...

Au urmat zborurile pe frontul de Vest, în misiuni de legătură. Atmosfera era diferită. În ciuda faptului că acum ne erau aliați, sovieticii se comportau aproape la fel de rău ca niște inamici, abuzurile ținându-se lanț. Argumentul lor suprem era, întotdeauna, forța. Doamna Drăgescu își amintește, cutremurându-se, de primitivismul, brutalitatea și reaua voință a noilor aliați față de aviația românească.

“Veneau în unitățile noastre – mai ales la noi, la Escadrila Sanitară – veneau la comandant și cereau să le dea benzină. Furau mașini și aveau nevoie de combustibil. Comandantul unității noastre avea ordin să nu le dea, chiar de la



comandamentul sovietic. Dar cum să nu le dea? Am asistat la o scenă când amenințau cu arma și l-au bruscat chiar pe comandant. A fost o scenă îngrozitoare, pe frontul de Vest, în Slovacia. Am avut chiar eu o întâmplare cu ei, tot în Cehoslovacia. Din cauza unei pene de motor, am aterizat forțat pe un aerodrom sovietic. Nu puteai să aterizezi la ei, decât dacă te chemau sau dacă era ceva urgent și anunțai dinainte ora și minutul când te duci pe terenul lor. Am stat cât timp mecanicul a pus la punct motorul. Nu era mare lucru, ceva cu niște buloane la elice, se forfecase un bulon sau două; le-a schimbat, și în momentul când trebuia să plecăm, nu ne-au dat voie. Se primise un ordin să ne rețină acolo. Era vară; afară era o masă cu niște scaune, unde stătea un ofițer sovietic. Ne-a spus că nu e voie să plecăm, fără să ne explice ce s-a întâmplat. Ne-au ținut ca pe un fel de ostatici. Au trecut mai multe ore, ne era sete, n-aveam apă...



Mariana, Virginia Thomas și un reporter german

Erau acolo niște soldați sovietici și niște femei din armata lor auxiliară¹⁰, îmbrăcate urât, cu niște cizme mici – purtau fuste, totuși – și o tunică militară. Îmi amintesc că țineau în cizma asta, care avea carâmbul scurt, lingura și furculița ! Când ne-au văzut, au făcut cerc în jurul nostru. Stăteau așa și ne priveau, femeile și câțiva soldați, parcă nu mai văzuseră oameni ! Ne examinau, se uitau la încălțăminteaa mea, la uniforma mea, și comentau între ele, nu știu ce. Ofițerul sovietic stătea acolo cu un telefon, era cam încurcat, dădea telefoane și întreba ce să facă cu noi, cât să ne mai țină. Au vrut de fapt să ne pedepsească – pe urmă am aflat – pentru că nu anunțasem exact momentul când aveam să aterizăm pe aerodromul lor. Asta a fost, a trebuit să fim pedepsiți!”

Mariana Drăgescu este prima româncă ajunsă la Viena în 1945, la scurt timp după ocuparea ei de către sovietici. Tabloul care i s-a înfățișat atunci era dramatic:

„Cea mai lungă stradă din Viena, Mariahilfer Strasse, care mergea până în centrul Vienei, era bombardată. Când am intrat în oraș am găsit o populație înfometată, canalizarea era spartă. Îi așteptau pe englezi și pe americani. Rușii intraseră cu o lună înainte în oraș. Când ne-au văzut, ne-au confundat după uniformă cu englezii. Le-am spus că suntem români. «Da, într-adevăr – ne-au răspuns – sunteți primele figuri simpatice». Și, pe urmă, când ne-am oprit să mâncăm (luasem cu noi în camionul militar pâine, carne friptă), vienezii ne-au

înconjurat și au început să cerșească! Oameni bine îmbrăcați ne ofereau inele de aur în schimbul mâncării ! Evident, nici nu ne gândeam să primim. Erau obișnuiți cu rușii... Le-am dat tot ce aveam la noi, pâine, carne – în special copiilor. Ei nu aveau nimic de mâncare, nu știu cum au supraviețuit. Cumpărau, pentru că rușii le vindeau pâine, și plăteau – cei care aveau bani – cu aur”.

Întoarsă de pe front, Mariana Drăgescu va fi solicitată să facă zboruri de transport pentru diverși pasageri sovietici. Nu rareori, aceștia urcau în avion beți, punându-i probleme serioase. Transferată în aviația civilă, își găsește un post de monitor la școala de aviație de la Chitila.

În septembrie 1945, într-o zi de toamnă aurie, o întâlnește pentru ultima dată pe Martha Bibescu. Prințesa se pregătea să părăsească România. Era mulțumită că a reușit să treacă palatul de la Mogoșoia pe lista monumentelor din patrimoniul național. Va fi, astfel, salvat. Dar Martha se simțea obosită de luptă și bănuia ceea ce urma să vină peste țară...

Peisajul politic se întuneca. Direct sau indirect, noii aliați sovietici – de fapt, ocupanți – își impuneau propriul sistem în România. Au început demobilizările, apoi pensionările piloților care luptaseră pe frontul de Est. Anii 1946 – 1947 se caracterizează prin începerea arestărilor și punerea la punct a viitorului aparat represiv. Nicolski își făcuse deja apariția.

Represiunea lovește și cercul de foști camarazi și prieteni apropiați ai Marianeii. În 1948, Costi Brâncoveanu este arestat, iar soția lui, Marina Știrbey-Brâncoveanu, rămâne fără nici un venit, trăind din vânzarea obiectelor de valoare. Casa din București și moșia de la Dărmănești îi fuseseră confiscate. Mariana a vizitat-o în mansarda sărăcăcioasă în care locuia împreună cu băieții ei, pe strada Popa Tatu din București. Cel mic, Mihai, alintat „le vieux monsieur”, avea o pasiune teribilă pentru muzica clasică... O lume în crepuscul, o aristocrație care se străduia să reziste în fața valului de mitocănie adus de regimul comunist. După eliberare, Costi Brâncoveanu va lucra ca muncitor cazangiu. Era singura meserie pe care „dictatura proletariatului” i-o putea oferi acestui prinț¹¹.

Când amintesc de Smaranda Brăescu, doamna Drăgescu se luminează la față:
„A, Smaranda...! La un moment dat a dispărut. A fugit și s-a ascuns, au căutat-o și n-au găsit-o, până când a murit. Cu Smaranda Brăescu așa știu că s-a întâmpat. Ea venea foarte des pe la mine și ședeam de vorbă (...). Smaranda vorbea cu un accent moldovenesc pronunțat. Nu știu ce viață o fi avut și ea ! Era o femeie... total lipsită de cochetărie ! Mereu cu cozile acelea împletite... Suferea de niște dureri de cap îngrozitoare, întotdeauna purta, chiar și vara, un fel de căciuliță din piele, căptușită. Pentru că avusese niște accidente, când s-a antrenat cu parașuta. A fost trântită de multe ori jos și s-a lovit la cap, și a rămas cu nevralgii din astea teribile”.

Deși prietene apropiate, Smaranda nu i-a mărturisit niciodată să fi fost îndrăgostită de cineva, nu i se cunoaște nici un fel de pasiune de acest gen. Odată, i-a spus Marianeii că se gândește să treacă la catolicism (era ortodoxă)

și că la bătrânețe i-ar plăcea să se retragă în mănăstirea vreunui ordin monahal catolic, în țară sau în străinătate, eventual în America de Sud.

Se știe că după război, celebra parașutistă intrase în vizorul comuniștilor, printre altele prin semnarea unui memoriu către Națiunile Unite, în noiembrie 1946, în care se denunța falsificarea alegerilor din România. Printre cei unsprezece semnatori ai memoriului se numărau generalul Aldea, actorul Constantin Tănase și alte personalități. La acea dată, Smaranda era implicată în organizația Sumanele Negre, și a fost judecată și condamnată în contumacie la doi ani de închisoare, pentru omisiune de denunț. Mariana Drăgescu își amintește ultima lor întâlnire:

„Ultima oară când am văzut-o pe Smaranda era foarte agitată, era înfricoșată de ceva. Și, într-adevăr, n-am mai văzut-o de atunci. După câțva timp am citit într-un ziar că a fost condamnată în lipsă, pentru că s-a implicat într-o chestie cu Sumanele Negre”.

Nevoită să se ascundă pe la diferite adrese, întâi lângă Iași, pe urmă la Institutul Catolic „Sf. Tereza” din Cluj și la ferma Congregației Maicii Domnului (în comuna Jucul de Jos), Smaranda trecuse deja în 1946 printr-o operație de cancer mamar, realizată de doctorul Fălcoianu la spitalul din Roman. La sfârșitul anului 1947 starea i se înrăutățește și este internată de profesorul dr. Iuliu Hațieganu la Clinica universitară din Cluj, unde moare în ziua de 2 februarie 1948, vechetă de două măicuțe catolice. A fost înmormântată sub un nume fals în cimitirul central din Cluj. Mariana Drăgescu avea să afle de sfârșitul Smarandei mai târziu, prin intermediul Nadiei Russo, căreia o călugăriță catolică îi relatase despre acest subiect în închisoare.

*
* *

În București, în primii ani de după război, viața continua, în aparență, la fel ca înainte. Puțini realizau că dictatura care se instaura va rămâne neclintită decenii în șir. Aviatoarele din fosta Escadrilă Albă erau încă tinere și pline de speranță.

Uneori, Mariana trecea pe la restaurantul “Hanu Ancuței”, ținut de o rusoaică “albă”, Xena Balas. Pe Xena o cunoscuse la Odesa, în timpul războiului. Pe atunci, Mariana făcea uneori și zboruri de legătură cu RWD-ul, ducând câte un ofițer sau câte un pachet mai important de la București. Într-o zi, când Smaranda Brăescu a auzit că prietena ei pleacă la Odesa, a ținut morțiș s-o însoțească: “Vin și eu!” S-au plimbat amândouă printr-un oraș care, în ciuda războiului, își păstrase farmecul și își redobândise belșugul de odinioară. Aici, Smaranda o cunoștea pe Xena Balas, o rusoaică net anticomunistă, măritată cu un român, Columb, radiotelegrafist la compania aeriană LARES. Cuplul s-a stabilit ulterior la București. Xena a deschis restaurantul “Hanu Ancuței”, iar Nadia Russo nu pierdea prilejul să mai primească de la ea oase pentru cățelul Moț, trimitându-i în schimb vorbă Xenei: “Moț îți pupă mâna!”

În câteva fotografii de epocă apare și acest cățel, adevărată mascotă în avi-

ația sanitară, cu mai multe zboruri la activ... Prilej de amuzament și destindere pentru piloți. Când s-a întors de pe front, Nadia l-a adus cu ea la București, în apartamentul său din Piața Romană, unde cățelul obișnuia să iasă pe terasă și să latre la avioanele care treceau pe cer ! Își păstrase obiceiurile de pe aerodrom...

Apartamentul Nadiei Russo a fost scena unor întâlniri secrete, imediat după război, între personaje importante, ceea ce îi va aduce proprietarei, în cele din urmă, ani grei de închisoare sub regimul comunist.

“S-a întâmplat că a venit în vizită la Nadia comandantul aviației de vânătoare, generalul Romanescu¹², însoțit de un colonel englez. Se pare că au mai venit încă o dată, și asta evident că a trezit atenția Securității (...). Generalul Romanescu de atunci a dispărut complet, și am auzit că a fost executat împreună cu George Polizu, fratele lui Nicu Polizu-Micșunești, celebrul pilot. A fost acuzat de spionaj. Nadia nu luase parte la conversații, deși au avut loc în apartamentul ei; ea plecase de acasă”.

Nadia Russo a fost arestată în 1951 și condamnată la șapte ani de închisoare. Dintre aceștia a executat numai șase, în închisorile de la Mislea și Miercurea-Ciuc, după care, în 1957, a fost deportată în Bărăgan, la Lătești, la 30 km nord de Fetești, pentru încă cinci ani. Aici se va căsători cu Guy Bossy, văr cu diplomatul Raoul Bossy. Guy era mai tânăr decât ea cu vreo zece ani, ceea ce nu i-a împiedicat să fie extrem de fericiți împreună.

În lagăr, Nadia a întâlnit două doamne cu totul aparte... Este vorba de soțiile unor personaje importante ale politicii românești de altădată: Maria Antonescu, soția mareșalului Ion Antonescu, și Elena (Lilica) Codreanu, soția Căpitanului Mișcării Legionare, Corneliu Zelea-Codreanu.

Nadia Russo și-a amenajat, cu puținele mijloace de care dispunea acolo, o locuință, unde buna ei prietenă Mariana a vizitat-o în câteva rânduri. Cele două aviatore au avut ocazia să stea de vorbă de mai multe ori cu doamna Maria mareșal Antonescu, să-i asculte povestea tristă, evocând, cel mai adesea, figura soțului ei. Mariana își amintește cum le-a povestit Maria Antonescu ultima întâlnire cu mareșalul, în ajunul execuției sale, pe 31 mai 1946...

Elena Zelea Codreanu era o femeie blândă și bună, care avusese toată viața de suferit din cauza politicii, fără să fi avut nici un amestec. La Lătești l-a cunoscut pe Bébé Praporgescu, fiul generalului Praporgescu, cu care s-a și căsătorit. Acesta i-a spus chiar, în glumă sau nu, că o ia de soție ca să o scape de numele “Zelea-Codreanu”! După eliberare, cei doi îi vor face o vizită Marianei 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 îmfundat pușcăriile comuniste în anii postbelici (amintesc doar câteva nume mai cunoscute: Tudor Greceanu, Horia

Agarici, Hariton Dușescu, Sorin Tulea, Gheorghe Spulbatu¹³, Virginia Duțescu, Nadia Russo, Maria Nicolae), doamna Drăgescu se poate considera... norocoasă. A scăpat "ușor", 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 instructoare de zbor vreo trei ani¹⁴. 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 instructoare 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 fiică 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, șefa 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 racoleze la un moment dat ca informatoare. Fără să reușească, grație curajului și încăpățânării 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 Miliție, unde era ținută toată noaptea într-un birou și amenințată că are de dat socoteală 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 ungar. Mereu, cererea imperativă de a nu spune nimănui nimic. I s-a solicitat o autobiografie și o poză, fără nicio 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 amintește cazul unei persoane pe care o cunoștea, soția comandorului de aviație Gheorghe (Georges) Miclescu. Chemată la Securitate pentru a fi cooptată turnătoare, aceasta a fost amenințată că, în cazul unui refuz, i se va omorî copilul. Disperată, soția comandorului a ales sinuciderea...¹⁵.

"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 hârtie venită din Franța, de la o doamnă, contesă de Beauregard, decorată cu Legiunea de Onoare, că a auzit de mine și de escadrila din care am făcut parte. Această doamnă înființase o asociație de foste femei-pilot din Europa. Nu era cooptată nici o țară din blocul comunist, eu eram singura «comunistă». Dar doamna de Beauregard aflase multe de la mine și știa cum am fost dată afară din aviație... Dintre fostele avitoare, eu eram singura care participase la război (...). În cincisprezece ani, am fost la întrunirile lor, de două ori în Franța, de două ori în Anglia, în Austria, în Italia..."

Celebră deja în Occident, Mariana Drăgescu rămăsese cvasi-anonimă în România anilor '80, chiar dacă importanta *Istorie a aviației române* din 1984¹⁶ o menționează în trecut împreună cu alte camarade de zbor, reproducându-i și fotografia, fără a sufla însă o vorbă despre activitatea sa de pe frontul de Est.

Anii de după Revoluția din 1989 i-au adus o binemeritată notorietate. Presa a început din nou să vorbească despre aviatoarele din Escadrila Albă (nu o mai făcuse din anii '40 !), aviatoare care sunt acum redescoperite de publicul larg.

Ultima supraviețuitoare a escadrilei, ajunsă la vârsta de 95 de ani, are încă multe de zis României de astăzi. Privind-o, ascultând-o, îmi spun că am în față o femeie cu o viață de o extremă bogăție, o viață exemplară și, cum scria atât de frumos generalul Dobran, „o viață începută în 1912 în slujba unei idei, zborul, pe care l-a servit cu pasiune în drumul ei spre aștri”.

Note

¹ Și a murit la București, la o vârstă centenară.

² Licențiat în Medicină la Budapesta și Graz, doctor în Medicină (1871) la Torino.

³ Mai târziu, după război, Virginia Duțescu va face ani grei de pușcărie politică, în închisoarea de la Mislea, fără nici o altă vină decât aceea că se căsătorise cu instructorul de zbor Constantin Abeles, care a reușit să evadeze cu avionul din lagărul comunist, fugind în Turcia.

⁴ Cum sovieticii nu țineau cont de faptul că erau avioane sanitare, și le bombardau, ulterior vor fi vopsite în culori de camuflaj.

⁵ Ambasadorul Finlandei, Eduard Palin: „Asta e ultima nuntă aristocratică din Europa nouă ce se întrevede. Alta nu va mai fi!”.

⁶ Doamna Drăgescu mi-a relatat o uimitoare poveste despre soarta acestor bijuterii inestimabile după război, poveste care însă nu-și are locul aici.

⁷ Ioan Tobă Hatmanul s-a născut la 10 iulie 1903 în comuna Zăvoaia, jud. Brăila. Pe frontul de Est s-a dovedit un ofițer excepțional, sovieticii punând un preț pe capul lui. 23 august 1944 îl prinde în Germania, la un curs de vânători de tancuri. În acel moment avea gradul de maior. Luptă în „armata națională” organizată de guvernul progerman de la Viena, condus de Horia Sima. Întors în țară, este judecat de comuniști și are parte de o condamnare la moarte. Pesteze ani grei de detenție în Siberia, apoi

⁸ Căzută în România. De pe urma sa, a rămas un foarte interesant jurnal, scăpat ca

prin urechile acului de percheziții și confiscările Securității, făcute inclusiv în anii '70, când Hatmanului i s-au confiscat diverse acte, fotografiile și Crucea de Fier.

⁸ A mai existat și o a treia întâlnire a Mariei Drăgescu cu Ioan Tobă: la restaurantul „Montijo” din Paris, în compania altor câțiva ofițeri români și a unei tinere franțuzoaice, pe care Hatmanul i-a prezentat-o zâmbind ușor ironic: „Fiica mea”.

⁹ Pentru mai multe amănunte despre celebrul pilot, vezi Tudor Greceanu, *Drumul celor puțini. Amintirile unui aviator*, ediție de Martha Greceanu, Editura Eminescu, București, 2000, *passim*.

¹⁰ Pe care nemții le porecliseră „saltele de război”!

¹¹ În cele din urmă, în 1964, la intervențiile din străinătate ale Marthei Bibescu prin Crucea Roșie, li se dă voie să părăsească România și să plece în Occident.

¹² Mihail Romanescu, poreclit „Leul” Romanescu fiindcă nu zâmbea niciodată.

¹³ Evadat împreună cu Tudor Greceanu și V. Șirianu de la Aiud, în 1952, prins și ucis de securiști. Fusese pilot în aviația de recunoaștere.

¹⁴ La Ghimbav.

¹⁵ Ulterior, Georges Miclescu s-a recăsătorit cu fiica unui cunoscut medic bucureștean. Băiatul său s-a stabilit în Occident.

¹⁶ C-dor Nicolae Balotescu și colab., *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, pp. 250-251.

Bibliografie

Daniel Focșa, *Jurnal cu Mariana Drăgescu, I* (4 aprilie 2006 – 15 martie 2007), manuscris.

Idem, *Povestea Escadrilei Albe. Interviu cu Mariana Drăgescu, Doamna Aripilor Românești, la împlinirea vârstei de 94 de ani, (I)*, în "Terra Magazin" nr. 9 (107) / septembrie 2006.

Idem, *Sfârșitul Aviației Regale. Interviu cu Mariana Drăgescu, Doamna Aripilor Românești, la împlinirea vârstei de 94 de ani, (II)*, în "Terra Magazin" nr. 10 (108) / octombrie 2006.

Cristian Ionescu, *Zece femei împotriva morții. Escadrila Albă*, Editura Militară, București, 2003.

Cristian Crăciunoiu, Jean-Louis Roba, *Escadrila Albă / The White Squadron*, Editura Modelism, București, 2001.

Ion Bucurescu, George-Paul Sandachi (coord.), *Aviația română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului*, vol. I, Editura Tehnoprod, București, 1993, pp. 209 – 217.

Horia Turcanu, *Zburătoarea*, în "Formula As" nr. 579.

Valentin Iacob, *Amintiri cu regine și prințese*, în "Formula As" nr. 607.

Georgiana Leancă, *Despre Martha Bibescu și "Escadrila Albă". Interviu cu doamna Mariana Drăgescu, pilot al "Escadrilei Albe" în timpul celui de-al II-lea război mondial*, în "România literară" nr. 29 / 28 iulie – 3 august 2004.

Neculai I. Staicu, *Calvarul parașutistei-pilot Smaranda Brăescu*, în "Memoria – revista gândirii arestate" nr. 14 / iulie 1995.



Cimitir militar german, Kotelnikovo, 1942