

## AVIATOAREA NADIA RUSSO-BOSSIE (1901-1988) NUME DE REFERINȚĂ ÎN ISTORIA FEMININĂ A ZBORULUI CU MOTOR DIN ROMÂNIA

Radu Coroamă, Șerban Constantinescu

Nadejda (Nadia) Evghenina Bijozovschi s-a născut la 28 iunie 1901 în orașul Starița, regiunea Kalinin din Rusia, în familia lui Evgheni – ofițer de cavalerie, viitor general în armata rusă și Elisaveta. După clasele primare s-a înscris la liceul teoretic din Harov (1911-1017), apoi Nadia și sora sa, orfane, scăpate din îndepărtatele stepe în flăcări ale Rusiei s-au refugiat pe pământ românesc, în Basarabia. Aici cele două fete au fost primite cu dragoste părintească și căldură, specifice tradiționalei ospitalități românești și la Chișinău, Nadia a urmat ultimele clase ale liceului pe care l-a absolvit în vara anului 1919.

În anul 1920, când avea vârsta de 19 ani, Nadia, s-a căsătorit cu tânărul de 26 de ani, Alexandru Mihailovici Russo, proprietar din Chișinău, taina sfintei cununii fiind săvârșită de parohul Bisericii Liceului nr. 2 de băieți din cel mai mare oraș al Basarabiei<sup>1</sup>. Între anii 1932-1934, Nadia Russo a urmat Școala de infirmiere din Chișinău, iar în perioada 1934-1936 Academia de arte frumoase din București obținând specialitatea principală la „desen și caligrafie”<sup>2</sup>

Anul 1928 a marcat înființarea la București a primei Școli civile pentru pilotaj de către inginerul Mircea Cantacuzino, licențiat al Politehnicii de la Charlottenburg. La această școală, sora sa, Ioana Cantacuzino, avându-l ca instructor de zbor pe locotenent aviator Octav Oculeanu, a obținut în anul 1930 brevetul de pilot de turism, devenind prima femeie din istoria aviației noastre posesoare a unui astfel de brevet românesc.

După decesul într-un accident aviatic al lui Mircea Cantacuzino, Ioana a preluat conducerea Școlii și înființează o asociație purtând numele fratelui său. Referitor la posibilitatea că și tinerele pot să devină pilot, Ioana Cantacuzino, a depus eforturi stăruitoare folosindu-se de argumente exacte, convingătoare și concise pentru a înlătura prejudecățile la adresa femeilor<sup>3</sup>

Propaganda desfășurată de către A.R.P.A. (Asociația română pentru propaganda aviației) înființată în anul 1927, sub al cărui auspiciu a funcționat din anul 1932 și școala „Mircea Cantacuzino”, corelată cu progresele din tehnica aeronautică, inaugurarea marilor raiduri aeriene continentale, debutul erei stabilirii unor noi recorduri de viteză și înălțime, precum și ampla popularizare în presa timpului a acestor performanțe, a condus la frecventarea școlilor de pilotaj de un număr tot mai mare de tineri și tinere.

<sup>1</sup> Muzeul Național de Istorie al României, inv. D. 2010/19

<sup>2</sup> *Ibidem*, inv. D. 2010/33

<sup>3</sup> Elea Șenchea Popescu, *Femina celesta*, Editura Sport și Turism, București, 1983, p. 24.

Astfel, după obținerea brevetului de pilot în anul 1933 de către Irimia Burnaia, care devenise cea de-a treia femeie pilot din România, în anul următor au fost brevete alte avioane: în 1935 – Marina Știrbei, Mariana Drăgescu și Victor Pokol, iar în anul 1936 – Nadia Russo, Virginia Thomas, Virginia Duțescu și Smaranda Brăiescu.

După absolvirea Academiei de arte frumoase, Nadia, pe măsura firii sale eroice s-a avântat în cea mai riscantă îndeletnicire, zborul, înscriindu-se la 1 mai 1936 la școala de pilotaj „Mircea Cantacuzino”, fiind și beneficiara unei burse a Aeroclubului Regal Român – secția feminină<sup>4</sup>. Această școală este absolvită la 28 august 1936, ca șefă de promoție și obținând brevetul de pilot gradul II valabil pentru toate tipurile de avioane de turism, devine a 11-a aviatore cu brevet românesc. În anul 1937 își continuă antrenamentele de zbor în cadrul A.R.P.A. pe terenul de la Otopeni și devine interesată de a-și procura un avion performant. Menționăm că legea pentru organizarea aeronauticii din anul 1932 a stabilit ca surse de venituri necesare dezvoltării acesteia următoarele: venituri bugetare puse la dispoziție de stat; venituri create prin Fondul Național al Aviației, respectiv de timbrul fix, emis de A.R.P.A., încă din 1929, preluat de către stat din 1930 când a devenit obligatoriu pentru orice act de corespondență; venituri reprezentând beneficii rezultate din exploatarea aeroporturilor și transporturilor aeriene, subvenții, donații și contribuții de la bugete și comune<sup>5</sup>. În anul 1938, potrivit Legii 161 promulgată pentru încurajarea turismului aerian, statul acorda pilotului care dorea să-și procure un avion o jumătate din costul acestuia, fiind coproprietar până la completarea a 200 de ore de zbor, iar apoi aparatul devenea proprietatea pilotului în exclusivitate<sup>6</sup>.

În scopul obținerii avionului dorit, Nadia sosește la Bucureși și timp de șase luni adună fonduri din cotizații, subvenții și ajutoare de la diferite societăți comerciale, bănci, etc., care au reprezentat jumătate din costul acestuia, iar restul a fost completat de către stat. A comandat un avion pentru acrobație, „Bücker Jungmann”, biloc, biplan, echipat cu un motor de 100 c.p. ce dezvoltă o viteză de 170-180 km/h.

În mai 1938 aparatul a sosit în țară, a fost înmatriculat „YR-NAD” și imediat Nadia Russo a început antrenamentele pentru a acumula experiență cât și noi cunoștințe în domeniul pilotajului. S-a afirmat ca un element cu reale calități de zburătoare reușind să îmbine duișia și delicatețea feminină cu profesionalismul aviatorei curajoase și temerare. A activat un timp în calitate de pilot de avioane de turism și având un recunoscut spirit competitiv a participat la mai multe mitinguri aeriene, unde a evoluat în cadrul unor demonstrații de acrobație, precum și unele raiduri aeriene internaționale întreprinse la bordul unui avion monoloc. Totodată, a efectuat și zboruri de agrement atât la București cât și în țară, prilej de a acorda atenție sporită tuturor decolărilor și aterizărilor în scopul unei experiențe plăcute pentru cei care primeau „botezul aerului”

În august 1938 Nadia a participat la Băneasa la primul mare concurs al piloților care posedau avioane particulare, organizat de Direcția Aviației Civile și Federația Aeronautică Română. Concursul a fost dificil, a inclus mai multe probe și la

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 52.

<sup>5</sup> *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 241-242.

<sup>6</sup> Elena Șenchea Popescu, op.cit., p.53.

cea de aterizare la punct fix, Nadia Russo s-a clasat pe primul loc în clasamentul feminin<sup>7</sup>. Consacrarea pe plan internațional Nadia o dobândește prin participarea la concursul Miciei Antante organizat de Aeroclubul Cehoslovaciei al cărui start a avut loc la 26 august 1938. Circuitul a inclus ruta Praga-Zlin- Kosice-București – Belgrad – Arad – Ujhorod – Bratislava – Brno – Praga, la el înscriindu-se aviatori din Cehoslovacia, Iugoslavia și România, în total 35 de avioane din care 9 românești. Deși a fost nevoită să zboare peste înălțimile Munților Tatra și să înfrunte pe anumite porțiuni și un timp nefavorabil, cu plafon și vizibilitate redusă, fiind și singură la bord, pe scaunul din față era montat u rezervor suplimentar, Nadia Russo s-a clasat pe locul fruntaș grație calităților sale de pilot și navigator.

La data de 31 august 1938, regretatul ziarist și publicist Victor Firoiu se afla la Cluj pe aerodromul de la Someșeni, în așteptarea renumitului aviator american Charles Lindenberg – primul pilot din lume care a traversat în zbor în anul 1927 Oceanul Atlantic – care urma să facă o escală pentru alimentarea aparatului cu combustibil și lubrifianți în raidulș efectuat din Uniunea Sovietică către Cehoslovacia. Până la sosirea remarcabilului oaspete american, deși timpul devenise nefavorabil, au început să aterizeze participanții la raidul Miciei Înțelegeri, V. Firoiu, martor la aceste evenimente relatează: „Atunci am văzut-o aterizând elegant și sigur pe Nadia Russo, singura concurentă solitară, clasată în locurile fruntașe<sup>8</sup>„.

Pentru participarea la acest concurs și întraga sa comportare în timpul desfășurării raidului aerian, în anul 1939, Nadia Russo a fost decorată cu ordinul „Virtutea aeronautică” clasa „Crucea de aur” În brevetul acordat cu acest prilej, semnat de regele Carol al II-lea și de către Ministrul Aerului și Marinei, generalul adjutant Paul Teodorescu, se menționează următoarele: „Pentru meritele sale de aviatore și în special pentru felul cum s-a comportat în concursul aerian al Miciei Înțelegeri în care a fost singura aviatore clasată, din toate națiunile participante”<sup>9</sup> Participarea Nadiei la acest concurs aerian a avut ecou și în presa timpului, elocvent fiind un articol apărut în revista „Aviația și marina română” nr. 8-9/august 1938, care printre altele insera următoarele: „Un cuvânt de elogiere merită desigur și distinsele noastre aviatore care au fost atât de bine reprezentate la concurs de către singura concurentă în competiție, Nadia Russo”<sup>10</sup>

În octombrie 1935, Nadia Russo împreună cu alte patru aviatore, Marina Știrbei – prima româncă posesoare a brevetului de pilot militar, Irina Burnaia, Mariana Drăgescu și Virginia Dușescu, au participat ca piloți de legătură la manevrele armatei române desfășurate în zona Galați, deschizându-se astfel, istoria bogată în acte de bravură și eroism a aviației feminine din România.

În vara anului 1939, Nadia Russo a luat parte la concursul Cupa „Aurel Vlaicu” rezervată piloților de gradul II, disputat pe traseul București – Galați – Chișinău – Buzău – Craiova – București, cu trecere obligatorie pe deasupra monumentului dedicat renumitului inventator și pilot român. Acest concurs aerian de

<sup>7</sup> *Ibidem*, p.54.

<sup>8</sup> Victor Firoiu, *Amazoanele cerului*, Editura Albatros, 1980, p. 125.

<sup>9</sup> Muzeul Național de Istorie a României, inv. D. 2010/13.

<sup>10</sup> Elena Șenchea Popescu, op. cit., p.55.

viteză și regularitate în care s-au parcurs 1.075 km. și la care s-au înscris 19 echipaje a fost câștigat de pilotul Ioan Radulescu din cadrul A.R.P.A.<sup>11</sup>, Nadia Russo clasându-se pe un meritat loc zece.

În anii 1938–1939 a continuat să execute numeroase zboruri, totalizând peste 6000 de ore în care s-a aflat la masa propriului său avion, absolvind în această perioadă și cursurile școlii de zbor fără vizibilitate.

Distinsa aviatoare Marna Știrbei, membră în comitetul de conducere a Crucii Roșii Române a efectuat în anul 1939 la borul unui avion construit în țară, „Messerschmitt – I.C.A.R.”, un raid aerian în Suedia și Finlanda pentru o documentare pentru organizarea aviației sanitare în aceste țări. După întoarcerea la București înaintat Ministerului Aerului și Marinei un raport asupra problemei urmărite, propunând ca viitoarea escadrilă sanitară ce se va înființa și în România să aibă personalul navigant constituit numai din aviatoare. În urma sugestiei Marinei Știrbei, ministrul de resort a hotărât în iulie 1940 înființarea primei escadrile sanitare din țara noastră. Așadar, escadrila fost compusă din aviatoarele – Nadia Russo, Virginia Thomas, Mariana Drăgescu și Virginia Duțescu, care în urma unui decret din iunie 1940 au fost asimilate în aviația militară română cu gradul de sublocotent.

Nadia Russo cu cele trei colege aviatoare au început antrenamentele intensive, executând întregul program de zbor pentru simplă comandă cu cele două avioane „Monospar”, importate din Anglia, aflate în dotarea escadrilei. Acesta era un aparat monoplan, bimotor, ce atingea o viteză de 180 km/h și putea transporta patru persoane – pilotul, medicul sau sanitarul și doi bolnavi pe târgi<sup>12</sup>. De remarcat că antrenamentele de zbor s-au efectuat și cu avioanele „RWD” de fabricație poloneză prevăzute cu trei locuri din care unul servea drept targă.

În septembrie 1940, Nadia împreună cu prietena și colega sa Mariana Drăgescu s-au deplasat în Germania pentru a prelua pe calea aerului două avioane „Klemm-25” comandate de Școala A.R.P.A. La bordul celor două aparate, au decolat din localitatea Boblingen și au ajuns în țară pe ruta: Viena – Graz – Zagreb – Belgrad – București. În escala făcută la Belgrad temerarele noastre zburătoare au fost așteptate de un reprezentant al Aeroclubului Iugoslaviei, care le-a plimbat prin oraș și le-a prezentat ziaristilor la sediul Aeroclubului. Subliniem faptul că cele două aviatore au demonstrat că au o pregătire profesională remarcabilă, calitate ce le va ajuta să supraviețuiască în timpul condițiilor de zbor, precum și a situațiilor limită cu care se vor confrunța în anii războiului.

La 22 iunie 1941, România a declarat război contra Uniunii Sovietice în scopul legitim al apărării Basarabiei, Bucovinei de nord și ținutului Herța, ocupate abuziv de Moscova la sfârșitul lunii iulie 1940. De remarcat că acest război nu a fost dorit de România, care nu a urmărit cucerirea de teritorii ce nu-i aparțineau, fiind impus de ultimatumul sovietic din anul precedent când țara noastră s-a aflat în situația de stat agresat.

Aviația română a dispus la 22 iunie 1941 de 50 de escadrile, din care 6 de legătură, 1 de transport, 1 sanitară, 3 de recunoaștere, 15 de bombardament, 17 de

<sup>11</sup> *Istoria aviației române*, p. 269.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p.250.

vânătoare și 7 de informații, care totalizau 621 de avioane operative (excluzând aparatele din dotarea școlilor și a centrelor de instrucție în număr de 440)<sup>13</sup> La data intrării în război, 22 iunie 1941, aviatoarea Nadia Russo era încadrată în escadrila 1 sanitară, care se afla pe aerodromul din Focșani, dovedind din primul moment că este pregătită pentru situațiile grele prin care avea să treacă, urmând să execute toate misiunile întocmai ca un autentic militar. În prima etapă a războiului, respectiv până la căderea Odessei – 16 octombrie 1941, Nadia Russo a efectuat numeroase zboruri, uneori câte 3-4 misiuni pe zi. A decolat de nenumărate ori din imediata apropiere a liniei frontului în condiții de mare dificultate, deoarece în multe cazuri zona se afla sub tirul bombardamentelor de artilerie și ale aviației inamice.

Eliberarea teritoriilor românești contropite de către URSS în iunie 1940 s-a realizat cu prețul unui dureros tribut de sânge, media zilnică a pierderilor armatei noastre în cele 33 zile (22 iunie – 25 iulie 1941) a fost de 657 militari, mai mare decât cea înregistrată în cele 262 zile<sup>14</sup> Grație acestei situații este explicabil de ce Escadrila sanitară a fost foarte solicitată, Nadia Russo și colegile sale fiind nevoite să execute multe misiuni de zbor în scopul salvării vieții a numeroși ofițeri și soldați răniți.

La începutul lunii noiembrie 1941, Escadrila 1 sanitară este readusă în țară și retrimisă pe front în cursul anului 1942.

În toamna anului 1942 Escadrila 1 sanitară cunoscută și sub numele de „Escadrila albă” se afla la sud-est de Stalingrad având baza la Katelnikovo și apoi la Stalino. În toată această perioadă de participare la campania din Est, Nadia Russo și camaradele sale – Mariana Drăgescu, Stela Huțanu, Virginia Thomas și Smaranda Brăescu – au dormit pe târgile avioanelor aflate pe aerodromuri, în corturi, în condiții improprii, suportând arșița zilei și frigul nopții, precum și bombardamentele inamice. Masa era servită la popota piloților din flotele de vânătoare, bombardament sau recunoaștere ce se găseau pe același aerodrom. În multe misiuni de zbor, Nadia Russo a aterizat și decolat de pe terenuri improvizate, unele mici și accidentate, adeseori găurite de bombe, așezate în pantă sau intersectate de către un drum, în locuri periculoase unde puteau fi plasate mine, condiții care necesitau profesionalism și curaj. Astfel, sute de gravi răniți au fost salvați de la un sfârșit tragic de zborurile avioanelor escadrilei sanitare conduse de femei-pilot. În calitatea sa de zburătoare în Escadrila albă era nevoită să aibă multiple cunoștințe, fiind la bord navigator, infirmier și mecanic. Avionul avea în dotare și o mică trusă pentru intervenții mecanice, aviatoarea fiind obligată să știe cum se pot repara unele defecțiuni ale motorului.

În zborurile efectuate pe front în anul 1942 de către Nadia Russo și celelalte avioane, atunci când era survolată zona stepei Clmuce acoperită cu nisipuri se confruntau cu o pană frecventă ce consta în înfundarea jiglorului de la carburator, care se remedia numai în urma unei aterizări urgente și prin folosirea trusei medicale de la

<sup>13</sup> Aurel Pentelescu, Florica Dobre, Cristian Crăciunoiu, Gruparea Aeriană de Luptă (22 iunie – 16 octombrie 1941) la eliberarea Basarabiei și cucerirea Odessei, Editura Modelism, București, 1995, p. 4.

<sup>14</sup> *Veteranii pe drumul Onoarei și Jertfei (1941 - 1945)*, Editura Vasile Cârlova, București, 1996, p.567.

bord. De remarcat, solicitarea deosebită la care a fost supus personalul navigator al escadrilei în timpul luptelor grele purtate de armata română la Odessa, în Crimeea, Stalingrad și Cuban, când au zburat câte 6-8 ore zilnic transportând răniți, sânge conservat, curieri și mesaje către marile comandamente.

Escadrila sanitară a fost o formație unică în al doilea război mondial și a atras atenția presei române și internaționale precum și a Societății Crucea Roșie de la Geneva. În afară de Uniunea Sovietică care a beneficiat de femei pilot în aviația de bombardament, singură România a avut avioane, dar în scop pur umanitar, ele zburând fără nici o apărare decât zborul la mică înălțime spre a nu fi reperate de inamic<sup>15</sup>

Pentru bravura dovedită în misiunile îndeplinite în prima parte a războiului, la 27 septembrie 1941, Nadia Russo a fost decorată cu ordinul „Virtutea aeronautică” de război, cu spade, clasa „Crucea de aur”<sup>16</sup>

La sfârșitul lunii mai 1943, obosită și astenizată de ritmul foarte ridicat al zborurilor impuse escadrilei sanitare, traumatizată de suferințele îndurate de eroii grav răniți pe care-i transporta, Nadia Russo s-a retras fiind oprită de medici de a mai zbura.

Instaurarea regimului comunist în România a adus Nadiei Russo o serie de nemeritate persecuții, umilințe și greutăți, nerecunoscându-i-se meritele incontestabile ca aviatore onestă și devotată patriei sale. A fost condamnată politic de Tribunalul Militar din București și în urma sentinței din septembrie 1950 a execut o detenție de peste 6 ani. A fost eliberată în 6 ianuarie 1957, iar până în anul 1962 a avut domiciliul obligatoriu<sup>17</sup>. S-a angajat în 1963 la fabrica de țigle și cărămizi din localitatea Țândărei, iar apoi a lucrat ca interpret și traducător la Combinatul de celuloză și hârtie din Călărași unde ulterior a fost promovată pe postul de funcționar la serviciul tehnic<sup>18</sup>. În anul 1969 s-a pensionat<sup>19</sup> și ultimii ani de viață au fost marcați de alte grele încercări ca pierderea celui de-al doilea soț, inginerul Gheorghe Bossie în anul 1984, precum și traiul cu mult sub nivelul decent pe care l-a adus în orașul Buftea unde a decedat în ianuarie 1988.

Aviatoarea Nadia Russo a fost un model de cinste, corectitudine, blândețe și devotament pentru zbor, bucurându-se de aprecieri elogioase din partea șefilor ierarhici cât și a camarazilor. Atrăgătoare prin naturalețe, și modestie, a exprimat prin întreaga sa comportare educația și năzuințele nobile de care a fost animată, putând aprecia că prin întreaga activitate Nadia Russo și-a cucerit dreptul de a sta cu cinste și onoare în istoria glorioasă a aripilor cu tricolor.

Prezentând această personalitate deosebită care a fost aviatore Nadia Russo-Bossie, se impune a menționa că pasiunea omenească îmbracă numeroase și diferite forme, dar niciuna nu este mai durabilă ca aceea a spațiului-scânteie, flacăra care arde

<sup>15</sup> *Aviația română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului*, volumul 1/22 iunie 1941 – 31 decembrie 1942, Editura Tehnoprod, 1993, p. 216.

<sup>16</sup> Muzeul Național de Istorie a României, inv. D. 2010/14

<sup>17</sup> *Ibidem*, inv. D. 2010/23

<sup>18</sup> *Ibidem*, inv. D. 2010/28 și 31

<sup>19</sup> *Ibidem*, inv. D. 2010/22

sufletul acelora ce sunt aleșii săi. Da, aleșii săi, căci trebuie să se știe că aripile nu se pot prinde la orice umeri...

## **THE AVIATOR NADIA RUSSO-BOSSIE (1901-1988) A REFERENCE NAME IN THE FEMININE HISTORY OF THE MOTOR FLIGHT FROM ROMANIA**

### **SUMMARY**

This study presents the life and the career of the first woman pilot from Romania. A true personality who succeeded to fulfill her dream that of becoming a pilot, in spite the fact that she was a woman. She became the first woman from the history of Romanian aviation who entered in the possession of a Romanian brevet.

The aviator Nadia Russo was a model of honesty, correctness, of gentleness and devotion for the flight, enjoying of eulogistic appreciations from her hierarchical chiefs and also from her comrades. Attractive by her naturalness, and modesty, she expressed through her entire behavior the education and her noble ambitions of which she was animated, we can appreciate her that through her entire activity Nadia Russo conquered her right of standing with fairness and honour in the glorious history of the three-coloured wings.