

**IN MEMORIAM AVIATOAREA MARIANA DRĂGESCU  
(1912-2013)**

**IN MEMORIAM PILOT MARIANA DRĂGESCU (1912-2013)**

Ionuț Drăgoiescu\*, Șerban Constantinescu\*\*

**Abstract**

A graduate of the flight school „Mircea Cantacuzino“, Mariana Drăgescu was part of the „White Squadron“, a sanitary squadron that participated in the Second World War. As a one of its pilots, Mariana Drăgescu had to possess a lot of knowledge in various domains, being on board the plane not only a pilot, but also a nurse, a navigator and a mechanic. After the events on 23rd August 1944, she participated together with the whole Romanian aviation in the battles for the liberation of Transylvania, and then in those held in Hungary and Czechoslovakia, performing more than 25 missions. She was integrated in the 108th Air Transport Squadron of the First Romanian Air Corp, transporting injured people, medicines, couriers, and important documents for the commandments of the big units.

**Keywords:** Mariana Drăgescu, Nadia Russo, aviation, Second World War, White Squadron.

Autentică personalitate a istoriei feminine a zborului cu motor din România, Mariana Drăgescu a iubit din timpul adolescenței sportul. A practicat tenisul, patinajul, echitația și înotul. A traversat înot Dunărea, între localitățile Turnul Severin și Cladova, de pe malul sârbesc, și a posedat un certificat de absolvire a unei școli de echitație, eliberat de Federația de specialitate din țara noastră<sup>1</sup>.

După absolvirea Liceului de fete din Lugoj, Mariana Drăgescu, pe măsura firii sale curajoase, s-a avântat în cea mai riscantă îndeletnicire, zborul, înscriindu-se în noiembrie 1935 la Școala de pilotaj „Mircea Cantacuzino“<sup>2</sup>.

Din anul 1932 această Școală de pilotaj și-a desfășurat activitatea sub auspiciile „Asociației Române pentru Propaganda Aviatică“ (ARPA), înființată încă din anul 1927, fiind condusă de Ioana Cantacuzino, cea care a fost căsătorită

---

\* Muzeograf, Secția Patrimoniu.

\*\* Istoric asociat la M.N.I.R.

<sup>1</sup> Victor Firoiu, *Amazoanele cerului*, București Editura Albatros, 1980, p.114.

<sup>2</sup> Elena Șenchea Popescu, *Femeia celestă*, București, Editura Sport-Turism, 1983, p. 45.

cu inginerul Aurel Persu, inventatorul automobilului aerodinamic. În anul 1928, inginerul Mircea Cantacuzino, licențiat al Politehnicii germane de la Charlottenburg, a înființat la București prima școală civilă pentru pilotaj. 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 lui Mircea Cantacuzino în anul 1930, într-un accident aviatic, Ioana a preluat conducerea școlii și a înființat asociația ce va purta numele fratelui său și care funcționează până în anul 1941.

Până în aprilie 1935, Mariana Drăgescu a urmat cursurile teoretice ale acestei școlii, cu profesori recrutați din rândurile cadrelor aviației militare, cursuri care pe atunci se desfășurau în amfiteatrul „Spiru Haret“ al Universității București.

Eforturile depuse pentru descifrarea tainelor pilotajului o conduc pe Mariana Drăgescu spre primirea brevetului de pilot gradele I și II, pe avioane de turism, odată cu vestitul pilot și compozitor Ionel Fernic<sup>3</sup>.

Avându-l ca instructor de zbor pe locotenent aviator Constantin Abeles, Mariana Drăgescu a depus eforturi susținute în scopul acumulării de noi cunoștințe și experiență în domeniul aviației, eforturi ce s-au materializat prin acordarea certificatului de absolvire a cursurilor de zbor fără vizibilitate, precum și cel de instructor de zbor, ambele în anul 1939. De menționat că profesiunea de instructor de zbor o va practica între anii 1950-1953.

Între perioada anilor 1936-1939 este angajat al Aeroclubului Central Român, timp în care este concentrată pentru două săptămâni ca pilot de legătură în cadrul Corpului Aerian.

Astfel, în anul 1938, Mariana Drăgescu a participat, cu un avion rechiziționat de la ARPA, la manevrele militare desfășurate la Galați între 16-21 octombrie, alături de alte patru avioane: Mariana Știrbey, Nadia Russo, Virginia Duțescu și Irina Burnaia<sup>4</sup>. Se impune a sublinia că, începând cu această formație, constituită din cinci avioane, s-a scris prima pagină din istoria aviației feminine din România, bogată în evenimente și acte de eroism săvârșite de femei. În certificatul eliberat, în urma participării la aceste manevre, de către Armata I Albastră, se arată că Mariana Drăgescu a luat parte ca pilot la Escadrila II de legătură, demonstrând în timpul zborului corectitudine, disciplină și profesionalism, calități care au condus la îndeplinirea misiunilor în condiții optime, precum și faptul că a putut suporta greutățile impuse de campanie<sup>5</sup>.

În iulie 1939, Mariana Drăgescu a participat la concursul Cupa „Aurel Vlaicu“, rezervată piloților de gradul II, disputat pe traseul București-Galați-

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Aviația Română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului*, vol. 1, 22 iunie 1941-31 decembrie 1942, București, Editura Tehnoprod, 1993, p. 209.

<sup>5</sup> Elena Șenchea Popescu, *op.cit.*, p. 46.

Chișinău-Buzău-Craiova-București, cu trecere obligatorie pe deasupra monumentului dedicat ilustrului inventator și pilot român, aflat lângă Câmpina. Acest concurs aerian de viteză și regularitate, în care s-au parcurs 1.075 km, și la care au fost înscrise 19 echipaje, a fost câștigat de pilotul Ioan Rădulescu din cadrul ARPA<sup>6</sup>, Mariana Drăgescu clasându-se pe locul 12, cu un total de 93,756 puncte<sup>7</sup>.

Remarcabila aviatore Mariana Știrbey, membră în cadrul comitetului de conducere a Crucii Roșii Române, a efectuat în toamna anului 1939, la bordul unui avion construit în țară, „Messerchmitt - I.C.A.R.“, un raid aerian în Suedia și Finlanda, pentru o documentare privind organizarea aviației sanitare în aceste țări. După întoarcerea în București, a înaintat Ministerului Aerului și Marinei un raport asupra problemei urmărite, propunând ca viitoarea escadrilă sanitară ce se va înființa și în România să aibă personal navigant constituit numai din aviatore. În urma sugestiei Mariane Știrbey, ministerul de resort a hotărât, în iulie 1940, înființarea primei escadrile sanitare din țara noastră. Așadar, escadrila a fost compusă din aviatorele Mariana Drăgescu, Nadia Russo, Virginia Thomas și Virginia Duțescu, care, în urma unui decret din iunie 1940, au fost asimilate cu gradul de sublocotenent în aviația militară română.

Mariana Drăgescu și cele trei colege aviatore au început antrenamentele intensive, executând întregul program de zbor pentru simpla 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 targă<sup>8</sup>. De remarcat că antrenamentele de zbor s-au efectuat și cu avioanele „RWD-13“, adaptate pentru transportul răniților, putând lua la bord doi răniți, unul culcat pe targă și altul pe scaun.

În septembrie 1940, Mariana Drăgescu s-a deplasat în Germania, împreună cu prietena și colega sa Nadia Russo, pentru a prelua pe calea aerului două avioane „Klemm-25“, comandate de Școala ARPA. La bordul celor două aparate, au decolat din localitatea Boblingen și au ajuns în țară pe ruta: Viena-Graz-Zagreb-Belgrad-București. În escafa făcută la Belgrad temerarele noastre au fost așteptate de un reprezentat 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 confrunta în anii războiului.

La 22 iunie 1941, România a intrat în război contra Uniunii Sovietice, cu scopul legitim al eliberării Basarabiei, Bucovinei de Nord și a Ținutului Herța,

---

<sup>6</sup> *Istoria aviației române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, p. 269.

<sup>7</sup> Elena Șenchea Popescu, *op.cit.*, p. 46.

<sup>8</sup> *Istoria aviației române*, p. 250.

ocupate abuziv de Moscova la sfârșitul lunii iunie 1940. De remarcat că acest război nu a fost dorit de România, care nu a urmărit cucerirea de teritorii ce nu-i aparțineau, acțiunea militară a țării noastre fiind o consecință a ultimatumului sovietic din anul precedent, când România s-a aflat în situația de stat agresat.

Aviația română a dispus la 22 iunie 1941 de 50 de escadrile, din care șase de legătură, una de transport, una sanitară, trei de recunoaștere, 15 de bombardament, 17 de vânătoare și șapte de informații, care totalizau 621 de avioane operative (excluzând aparatele din dotarea școlilor și a centrelor de instrucție, în număr de 440)<sup>9</sup>. La începutul războiului, 22 iunie 1941, aviatoarea Mariana Drăgescu era încadrată în Escadrila I sanitară, care se afla în 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 Odesei - 16 octombrie 1941, Drăgescu a efectuat nenumărate zboruri, uneori îndeplinind câte 3-4 sau mai multe misiuni pe zi. A decolat în majoritatea cazurilor în condiții de mare dificultate, deoarece zona se afla sub tirul bombardamentelor de artilerie și ale aviației inamice.

Eliberarea teritoriilor românești cucerite de U.R.S.S. în iunie 1940 s-a realizat cu prețul unui dureros tribut de sânge, media zilnică a pierderilor armatei noastre în cele 33 de zile (22 iunie-25 iulie 1941, eliberarea Basarabiei) fiind de 697 militari, mai mare decât cea înregistrată în campania din Est - 540 militari în cele 1.159 zile - sau în Vest - 648 militari în fiecare din cele 262 zile<sup>10</sup>. Datorită acestei situații este explicabil de ce Escadrila sanitară a fost extrem de solicitată, Mariana Drăgescu și colegile sale fiind nevoite să execute multe misiuni de zbor în scopul salvării vieților a numeroși ofițeri și soldați români grav răniți.

La începutul lunii noiembrie 1941, Escadrila I sanitară a fost readusă în țară și retrimisă pe front în cursul anului 1942.

În toamna anului 1942 această formație, cunoscută și sub numele de „Escadrila albă“, se afla la sud-est de Stalingrad, având baza la Katelnikovo și apoi în localitatea Stalino. În toată această perioadă de participare la campania din Est, Mariana Drăgescu și colegile sale - Nadia Russo, 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 nocturne inamice. Masa era servită la popota piloților din flotilele de vânătoare, bombardament sau recunoaștere ce se găseau pe același aerodrom. În timpul îndeplinirii misiunilor de zbor, Mariana Drăgescu a aterizat și

---

<sup>9</sup> Aurel Pentelescu, Florica Dobre, Cristian Crăciunoiu, *Gruparea Aeriană de Luptă (22 iunie-16 octombrie 1941) la eliberarea Basarabiei și cucerirea Odesei*, București, Editura Modelism, 1995, p. 4.

<sup>10</sup> *Veteranii pe drumul Onoarei și Jertfei (1941-1945)*, București, Editura Vasile Cârlova, 1996, p. 567.

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 mult curaj. În aceste condiții, sute de grav răniți au fost salvați de la un sfârșit tragic de către zborurile aviatoarelor escadrilei sanitare conduse de femei-pilot. În calitatea sa de aviator în cadrul acestei escadrile, Mariana Drăgescu era nevoită să aibă multiple cunoștințe, fiind la bordul avionului atât infirmier, navigator, cât și mecanic. Avionul său avea în dotare și o mică trusă pentru intervenții mecanice, pentru remedierea micilor defecțiuni ale motorului. Astfel, într-o misiune, când avea la bord trei răniți, a rămas în pană de motor și a fost obligată să aterizeze la marginea unui drum. Aviatoarea, cu ajutorul trusei mecanice de bord, a demontat jiglorul carburatorului, l-a curățat de nisipul stepei, stârnit de o furtună care îl înfundase, a pornit din nou motorul și a decolat. Aceasta a fost unica soluție salvatoare, pe care a folosit-o cu succes pentru a evita un sfârșit tragic<sup>11</sup>.

Escadrila sanitară a fost o formație unică în al doilea război mondial, atrăgând atenția presei din țară și străinătate - cu precădere din țările Axei - precum și a Societății Crucea Roșie de la Geneva. În afară de Uniunea Sovietică, unde au existat femei-pilot în aviația de bombardament, doar România a avut avioane, dar în scop pur umanitar, ele zburând fără nici o apărare și efectuând doar zboruri la mică înălțime, spre a nu fi reperate de inamic<sup>12</sup>.

Întrebată de către dl. Șerban Constantinescu, muzeograf al Muzeului Național de Istorie a României, despre amintirile sale din timpul celui de-al doilea război mondial, distinsa aviatore Mariana Drăgescu a povestit și despre relațiile pe care le-a avut cu localnicii din Rusia, ele fiind elocvente și pentru cunoașterea realităților din această țară. Mărturiile cu acest subiect se regăsesc și într-un interviu acordat de către Mariana Drăgescu d-nei Anca Filoteanu, în anul 1991, și prezentate într-un articol, publicat în revista „Magazin istoric”, dedicat celei care a fost pilot în „Escadrila Albă”. Sunt interesante mărturiile privind relațiile cu sătenii din Katelinkovo, localitate situată la 60 km sud de Stalingrad, unde se afla și baza escadrilei sanitare.

Populația era constituită din femei, bătrâni și copii, relațiile aviatoarelor cu aceștia fiind foarte bune. Mariana Drăgescu și colegile sale îi ajută, dându-le mâncare, săpun - un produs de excepție pentru localnici - și chiar unele obiecte de îmbrăcăminte.

Folosindu-se de colega și prietena sa, aviatore Nadia Russo, care știa la perfecție limba rusă, aceasta a întrebat o localnică, o fostă infirmieră într-un sanatoriu, dacă există magazine, prăvălii, iar rusoaica a răspuns că au cooperative și atunci când sosește marfă stau la coadă și cumpără. Aviatoarele noastre i-au spus

---

<sup>11</sup> Mircea Petru, Dimitrie Radu, *Aviația română în luptele pe frontul de Est și pe cerul patriei, iunie 1941-august 1944*, New-York, Editura Lumea Liberă 1988, p. 85.

<sup>12</sup> *Aviația română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului*, p. 216.

că în România sunt magazine unde intri și alegi, iar, dacă nu îți place un produs, mergi în alt magazin. Răspunsul primit de la localnică a fost stupefiant: „Nu se poate. La noi este mai bine ca oriunde în lume. Dacă la noi este așa, nu se poate ca în altă parte să fie mai bine”<sup>13</sup>. Emoționante sunt relatările Mariane Drăgescu în care se menționează că, atunci când au sosit unitățile militare române, care aveau și preot ortodox, „femeile din sat și-au confecționat cruci din tinichea și s-au prezentat duminica să se roage și să le botezăm copiii, care erau deja mărișori”<sup>14</sup>.

În dialogul purtat cu sătenii din Katelnikovo, Mariana Drăgescu a mai aflat că, pentru zonele mai îndepărtate ale Uniunii Sovietice, era permis să se păstreze biserica, dar cu prețul achitării unei taxe mari. Cei din Katelnikovo nu au beneficiat decât de jumătate din suma solicitată de autorități și în această situație biserica a fost înjumătățită, cealaltă jumătate fiind transformată în hambar. În zilele când sătenii mergeau în biserică, dincolo se cântăreau cereale, se cântau cântece obscene, care împiedicau serviciul religios, condiții pentru care au fost nevoiți să închidă definitiv biserica<sup>15</sup>.

În anul 1943 „Escadrila albă”, din componența cărei făcea parte în continuare Mariana Drăgescu, a fost detașată în Crimeea, fiind la dispoziția corpului de armată român ce acționa la Kuban.

Activitatea plină de umanism desfășurată de Mariana Drăgescu în cadrul Escadrilei 1 sanitară, care a constat în salvarea vieții a cca 2.000 de militari români grav răniți, a fost apreciată în mod deosebit, fiind elogiată în multe cazuri atât de comandanții români, cât și de delegații străini, precum și de grupuri de ziariști din țările neutre.

După evenimentele de la 23 august 1944, a participat alături de întreaga aviație română la luptele pentru eliberarea Transilvaniei, apoi la cele din Ungaria și Cehoslovacia, îndeplinind peste 25 de misiuni. A fost încadrată în Escadrila 108 aerotransport 1 a Corpului aerian român, transportând răniți, medicamente, curieri și documente importante pentru comandamentele marilor unități<sup>16</sup>.

A fost decorată cu mai multe ordine și medalii românești și străine, amintind printre acestea Ordinul militar „Virtutea aeronautică”, Ordinul sanitar „Crucea Reginei Maria” și altele. În brevetul conferit la 27 septembrie 1941, când a fost decorată cu Ordinul „Virtutea aeronautică de război și spade”, clasa „Crucea de aur”, se menționa că „de la începutul campaniei, pe orice vreme și în orice condiții, de multe ori expusă la proiectilele inamice, a evacuat pe calea aerului răniții grav din primele linii în zona interioară, salvând vieți scumpe”<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Anca Filoteanu, *Mariana Drăgescu, Pilot în “Escadrila albă”*, în “Magazin istoric”, anul XXV, nr.9 (294), septembrie 1991, p. 38.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> *Istoria aviației române*, p. 315.

<sup>17</sup> Anca Filoteanu, *op.cit*, p. 36.

În patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României se păstrează numeroase obiecte privind activitatea aviatorei Mariana Drăgescu, achiziționate în anii 1993-1994 și predate chiar de către aviatore. În anul 2012 au fost achiziționate, prin intermediul doamnei care se ocupa de îngrijirea Mariane Drăgescu, atunci în vârstă de 100 ani, alte obiecte. Dintre cele achiziționate în anii 1993-1994, mai importante sunt cele datând din anii celui de-al doilea război mondial, din care selectăm spre prezentare următoarele: busola și ceasul de mână ce au fost folosite în toate misiunile de zbor efectuate pentru a salva militarii grav răniți (inv. 290973; 290975), o tichie cu motive tătărești din anul 1943, când se afla în Crimeea (inv. 290974), tunica de aviator în grad de sublocotenent care i-a aparținut (provine de la fostul muzeu de istorie a PCR), brevetul de decorare cu Ordinul „Virtutea aeronautică de război, cu spade“, clasa „crucea de aur“, conferit la 27 septembrie 1941 (inv. 290.972), mai multe fotografii redând-o pe front în cadrul Escadrilei Albe, împreună cu alte aviatore, ca Nadia Russo și Virginia Thomas, sau imagini din avionul RWD-13, transportând răniți (inv. 290923; 290951; 290931; 920961; 159092), alte imagini cu subiecte similare.

În patrimoniul M.N.I.R. se regăsesc și mărturii privind prețuirea celei ce a fost a șaptea aviatore a României, edificatoare în acest sens fiind următoarele: diplomă și insignă conferite în anul 1980, cu ocazia împlinirii a 60 de ani de la atestarea documentară a Aviației Civile Române (inv.290970, a și b), diplomă și plachetă conferite în anul 1987, când s-au împlinit 75 ani de activitate aviatică în România (inv. 290971), un platou omagial, oferit în anul 1991 de către primarul localității Alassio din Italia „Marianei Drăgescu aviatore în Escadrila Albă în al doilea război mondial“, interesantă fiind și o fotografie datând din anul 1983, în care Mariana Drăgescu apare împreună cu celebra aviatore britanică Sheila Scott, cea care în anul 1965 a zburat în jurul lumii, fiind singură în carlinga unui avion englez (inv. 291569), precum și altele.

În septembrie 2012, M.N.I.R. a intrat în posesia carnetului de zbor ce a aparținut Mariane Drăgescu, precum și a unei scrisori expediată de aceasta de pe front mamei sale. Carnetul de zbor (inv. 336654) este tipărit de Subsecretariatul de stat al Aerului, Direcția Aviației Civile - Serviciul Navigației Aeriene, emis în septembrie 1935 și ultima mențiune apare la data de 12 aprilie 1950. Valoarea de excepție a acestui document constă în faptul că sunt menționate, conform rubricăției (data, tipul de avion și înmatricularea lui, felul zborului, pasager, durata zborului, înălțimea atinsă, aterizări, observații, vize), toate zborurile efectuate, inclusiv din anii celui de-al doilea război mondial.

Consultând acest carnet de zbor, am observat că Mariana Drăgescu a pilotat 15 tipuri de avioane (Messerschmitt-ICAR, ICAR-Universal, Messerschmitt-35, Klemm 25 și 35, Fleet, Bucker Jungmeister, Hawk, Gotha, Zlin-381) și că toate cursurile de pilotaj efectuate, precum și raidurile aeriene, sunt certificate prin semnătura comandanților și a ștampilei respectivelor școli, a unităților aviatice cărora le era subordonată. Astfel, în anul 1939 a urmat cursurile

„zborului fără vizibilitate“ la Școala de pilotaj ARPA - Otopeni, trecându-le cu succes în fața unei comisii al cărei președinte era comandorul Gheorghe Jienescu, viitorul subsecretar de stat al aerului între anii 1940-1944. Conform mențiunii din carnetul de zbor, în anii 1940 Mariana Drăgescu a absolvit Școala de instructori de zbor de la aeroportul Popești Leordeni, iar de la 3 iulie 1940 a fost încadrată în Escadrila 1 Sanitară, zburând pe aparatele Monospor-bimotor și RWD-13.

Odată cu intrarea României în cel de-al doilea război mondial - de la 22 iunie 1941 până la căderea Odesei, octombrie 1941 - aviatoarea Mariana Drăgescu, pilotând avionul RWD-13, a efectuat peste 215 ore de zbor, transportând sute de răniți. Din datele carnetului de zbor, reiese și faptul că au fost zile în care Drăgescu a fost extrem de solicitată, efectuând mai multe zboruri pe zi: 27 iulie - patru, 10 august - patru, 14 august - cinci, 2 septembrie - șase, 7 septembrie - șapte, 19 septembrie - 10, 3 octombrie - șase etc. Ca membru al Escadrilei Albe, Mariana Drăgescu a executat, în lunile septembrie-octombrie 1942, un număr de 115 ore și 5 minute, decolând din avanposturile Stalingradului, transportând militari grav răniți, iar în anul 1943, când se afla în Crimeea, în lunile iulie-septembrie, totalitatea zborurilor, efectuate tot în scopuri umanitare, a fost de 90 ore și 20 minute.

De menționat sunt și misiunile din primăvara anului 1945, cu precădere în Cehoslovacia, când a fost încadrată în Escadrila 108 transport ușor. A decolat de pe aerodromurile de la Zvolen, Piestany, Trencin, Brno, transportând curieri, documente, răniți, iar la 1 septembrie 1945 se afla în țară pe aerodromul Clinceni. Ultimele zboruri efectuate de către Mariana Drăgescu s-au desfășurat în lunile martie-aprilie 1950, când a pilotat un aparat Zlin 381, înmatriculat YR-ZLB, totalizând 13 ore, conform mențiunii din carnetul de zbor.

Se poate afirma că totalitatea zborurilor pe care le-a efectuat au totalizat un număr de 985 ore și 56 minute (mențiune regăsită pe ultima pagină a carnetului de zbor), cifră ce o situează pe Mariana Drăgescu în formația de elită a aviației feminine din România.

Un alt exponat valoros, intrat în patrimoniul M.N.I.R. în anul 2012, este o scrisoare (12 pagini) expediată de Mariana Drăgescu mamei sale (inv. 336723), la data de 23 august 1942, din localitatea Katelnikovo, situată în stepa Calmucă, la 60 km sud-vest de Stalingrad, fiind scrisă cu cerneală.

Primele rânduri sunt dedicate descrierii acestei zone, unde diferența de temperatură între zi și noapte era de 30 de grade Celsius. Regiunea era bântuită de frecvente furtuni de nisip, care reduceau vizibilitatea în timpul zborului și produceau defecțiuni mecanice, iar procurarea apei potabile era o problemă majoră.

Se menționează că a fost primită, împreună cu colegile sale, în localitatea Katelnikovo, de către colonelul Titus Gârbea, un ofițer de elită al armatei române, fost „atașat militar la Berlin și în Suedia“ și că „în seara sosirii s-a organizat o masă mare în onoarea noastră“. În continuare, este descrisă baza de la Katelnikovo, unde



există un mare aerodrom, pe care se aflau aparatele Escadrilei Albe și numeroase avioane din dotarea aviației noastre și a celei germane. De aici, se efectuau zboruri spre linia frontului, pentru a transporta militarii grav răniți, care erau evacuați de pe acest aerodrom cu avioane Junkers-52 (trimotor) spre spitalele de campanie din orașul Stalino sau mai spre vest.

Se relatează în această scrisoare tragedia la care asista, văzând răniții grav așezați pe târgi, cu răni care sângerau, sau unii mergând numai sprijiniți de sanitari și care, conform celor menționate, proveneau din Regimentul 31 Infanterie-Calafat. Acest regiment pierduse într-o singură zi 22 ofițeri și 180 soldați, situația fiind grea și pentru alte unități ale armatei române - Regimintele 26 și 93 Infanterie.

Mariana Drăgescu îi relatează mamei sale că unitatea sa a fost vizitată de generalul Corneliu Dragalina, „cel mai încântător om din lume“, însoțit de atașatul de presă al Spaniei, ofițeri germani, ziariști străini și români, de la ziarul „Curentul“ și alte publicații, care le-au filmat și fotografiat pe aviatoarele din Escadrila Albe. În onoarea celor invitați, precum și a Mariane Drăgescu, Nadiei Russo, Virginiei Thomas, generalul Dragalina a organizat un banchet la sediul comandamentului, unde s-a servit un prânz compus din „raci, ardei umpluți și friptură“, desertul „fiind dat la pachet, pentru a fi servit seara“. În continuare sunt menționate alte zboruri efectuate, toate, în scopul salvării celor afectați de rănilor căpătate în urma luptelor grele la care participaseră. În încheierea acestei scrisori, se menționează adresa la care poate primi răspunsul: „pilot Drăgescu Mariana, Oficiul poștal Nr. 30, Detașamentul Colonel Gârbea, Escadrila Sanitară“.

Un episod interesant din biografia Mariane Drăgescu se petrece în anul 1955, când a fost recrutată de Securitate ca informator, cu numele conspirativ „Antonia“.

Securitatea dorea informații despre unchiul Mariane, Jean Dragu, stabilit la Paris, unde desfășura o „activitate de spionaj împotriva R.P.R.“<sup>18</sup>.

După câteva luni, în pofida angajamentului Mariane Drăgescu, care a promis „sinceritate, confidențialitate și operativitate“, Securitatea s-a convins că aceasta nu își trădează rudele și prietenii. Numele i-a fost șters din rețeaua de informatori.

Printre cei care au avut cinstea și onoarea să o cunoască pe Mariana Drăgescu se numără și dl Șerban Constantinescu, muzeograf al Muzeului Național de Istorie a României. Împreună concluzionăm, în legătură și cu acest ultim episod relatat, că întreaga activitate a Mariane Drăgescu evidențiază profilul moral ireproșabil al celei care, de curând, la sfârșitul lunii martie 2013, a trecut în lumea celor drepti, decolând în ultimul său zbor, cel fără întoarcere, completând acolo Sus celebra Escadrilă Albă a aviației române.

---

<sup>18</sup> Sorin Turturică, *Aviatoarele României, Din înalturile cerului în beciurile Securității*, Editura Militară, București, 2013, p. 178-179.

