

Eroul-aviator căpitan Vasile Craiu. informații mai puțin cunoscute despre familia și faptele sale de eroism surprinse în periodicele românești din secolele XIX – XXI

*Gabriel Sarcină**

Summary: The hero-aviator Captain Vasile Craiu was born in the commune of Novaci, Gorj County, on the 31st of December 1894. His parents, Vasile and Maria, were originally from Transylvania. He spent part of his school years in the city of Targu Jiu and then graduated from the "Cantemir Voda" High School in Bucharest. After obtaining his high school diploma, he enrolled in the Infantry Officers' School, which he graduated in the summer of 1914. He participated in both the 1913 campaign in Bulgaria and the campaign between 1916 and 1918. He was decorated several times, including with the Order of "Mihai the Brave", 3rd class. He lost his life in a regrettable plane accident on the 24th of August 1918, in Barlad.

Keywords: hero-aviator Captain Vasile Craiu, Romanian press, Gorj County

Despre familia, viața și personalitatea aviatorului căpitan Vasile Craiu

Datorită documentelor existente în arhive, precum și a celor două lucrări publicate până în prezent și citate de noi pe parcursul acestui studiu, la care se mai pot adăuga diverse alte studii și articole de specialitate apărute de-a lungul timpului¹, avem la îndemână tot mai multe informații certe despre familia, viața sau personalitatea eroului-aviator căpitan Vasile Craiu. În plus, cele mai numeroase dintre informațiile inedite din acest material le-am identificat în presa scrisă românească, astfel că avem îndatorirea de a face aprecieri laudative asupra inițiativei de digitalizare a unei mari părți din aceasta, în special a ziarelor și a revistelor cu acoperire națională sau regională. De altfel, considerăm că digitalizarea periodicelor scrise, și nu numai, este o oportunitate pentru toți istoricii și cercetătorii, cei care pot astfel să-și documenteze și mai obiectiv propriile cercetări.

*Profesor de istorie, Liceul Tehnologic „Constantin Brâncuși” Peștișani, e-mail: gabisarcina@gmail.com.

¹ Vezi Aurelian Păunescu, *Virtuțile neamului. O luptă aeriană. Rănirea căpitanului aviator Craiu*, în „Cultul Eroilor”, An VI, No. 1-3/Ianuarie – Martie 1925, p. 6-7; Idem, *Căpitanul aviator Craiu Vasile*, în „România Eroică”, An VIII, No. 10/Octombrie 1927, p. 6; *Solemnitatea aducerii osemintelor a patru eroi români din Franța*, în „România Eroică”, An X, No. 10/Octombrie 1929, p. 13-15; *Eroii Aerului. Galeria Neamului*, în „România Eroică”, An XII, No. 11-12/Noembrie – Decembrie 1931, p. 9; Mihai Athanasie Petrescu, *Cp. av. Vasile Craiu. Primul as al aviației de vânătoare române*, în https://www.poezie.ro/Cp_av_Vasile_Craiu (publicat în 11.XII.2006 și accesat în 17 februarie 2025); Dan Antoniu, *Căpitanul aviator Vasile Craiu*, în „Revista Art-Emis Academy. Magazin literar-artistic și de opinie”, 1 August 2018 (accesat în data de 14 decembrie 2024).

Așadar, în cele două lucrări dedicate eroului Vasile Craiu s-a menționat că localitatea natală a tatălui său era comuna Șiria din județul Arad, mențiune cu care noi nu suntem de acord². Despre anul nașterii acestuia nu s-au făcut referiri concise, astfel că am dedus că era vorba de anii 1850³ sau 1851⁴, în funcție și la care documente oficiale ne raportăm. Studiile liceale le-a frecventat și absolvit în orașul transilvănean Blaj, iar cele universitare, de drept, la Budapesta. Frecventarea și absolvirea acestei facultăți i-au permis ca mai târziu să ocupe diverse funcții care țineau de apanajul justiției și nu numai. Dar, după revenirea la Blaj, „prin anul 1872 a arborat Tricolorul nostru românesc pe clădirea primăriei împreună cu alți tineri români”⁵. Acest act de bravură, în fond un gest de frondă la adresa dualismului austro-ungar, era și un afront la adresa autorităților din Transilvania. Pentru a nu fi pedepsit, eventual a fi lipsit de libertate, tânărul patriot Vasile Craiu a trecut Munții Carpați, „astfel că în anul 1873 a ajuns în Țara Românească și s-a stabilit la Târgu Jiu”⁶, acolo unde și-a și găsit de lucru.

Unele informații din presa vremii ne arată că în ultima lună a anului 1881, „Basile Craiu⁷, actual ajutor de grefă la Tribunalul județului Gorj, grefier la același tribunal, [era numit] în locul d-lui P.I. Popescu, înaintat”⁸. Cu toate că nu am identificat dovezi irecuzabile în acest sens am aflat din alte surse istorice că după ce „s-a angajat la judecătorie, în scurt timp a obținut cetățenia română”⁹. Totuși, timpul nu a fost chiar atât de scurt, mai ales că au trecut nu mai puțin de 5 ani de zile până ce a reușit să dobândească cetățenia română, în primăvara anului 1886¹⁰.

² În cele două lucrări dedicate eroului Vasile Craiu se precizează, fără însă a se menționa și vreo sursă anume, că tatăl său s-a născut în comuna Șiria din județul Arad. Numai că în actul de deces al acestuia s-a specificat că era „avocat, născut în comuna Șillea (comitatul Alba, n.n. – G.S.), Transilvania” (SJAN Gorj, Colecția Registre Stare Civilă a Orașului Târgu Jiu, *Registrul No. 16/1910*, f. 28). Rămâne, ca pe viitor, să se cerceteze cele două arhive, din județele Alba și Arad, iar în felul acesta, poate și cu puțină șansă, să ne lămurim cu precizie și asupra locului unde s-a născut cu adevărat Vasile Craiu-tatăl.

³ În actul de deces, citat în nota anterioară, s-a mai punctat explicit despre „dl. Vasile Craiu în etate de ani 60, de profesiune avocat” (*ibidem*).

⁴ Cum am ajuns la această constatare? Din actul de naștere al eroului-aviator Vasile Craiu se poate disjunge cu lejeritate vârsta ambilor părinți: Vasile Craiu-tatăl avea 43 ani la momentul 31 decembrie 1894, iar Maria Craiu-mama avea 24 de ani, fiind născută în 1867.

⁵ Titus Axente, *Vasile Craiu*, Editura Modelism Internațional, București, 1998, p. 12.

⁶ *Ibidem*. Din anul 1873 avem și o dovadă din presa scrisă a prezenței sale în reședința județului Gorj: „Basile Craiu din Tergu Giului a donat 2 sfanți pentru Biserica Curechiu, cotul Zarandu în Transilvania” („Gazeta Transilvaniei”, An XXXVI, No. 67, Brasiovu, 14/2 Septembrie 1873, p. 3).

⁷ Un argument în plus la faptul că Basile Craiu-tatăl este aceeași persoană cu Vasile Craiu-tatăl poate fi și mențiunea de pe actul de naștere al fiului său, unde la declarant ne apare semnătura „Bas[ile] Craiu” (SJAN Gorj, Colecția Registre Stare Civilă a Comunei Novaci, *Registrul No. 169/1895-1900*, f. 2).

⁸ „Românulu”, An XXV, f. nr., Joui 10 Decembrie 1881, p. 1071.

⁹ Dan Antoniu, *Căpitan aviator Vasile Craiu*, Editura Măiastra, Târgu Jiu, 2018, p. 19.

¹⁰ Considerăm o dovadă certă în acest sens faptul că în ziua de 18 martie 1886 „se promulgă legile prin cari se (...) recunoaște calitatea de cetățeni români d-lor Nicolae Neamțu, Gheorghe Mihaiu și Vasile Craiu” („Voința Națională”, An III, No. 490, Edițiunea B, Marți 18/30 Martie 1886, p. 1).

Tot în această perioadă am aflat și despre una dintre primele donații de carte făcută de Vasile Craiu-tatăl către *Eforia școlară a grănicerilor români din Hațeg*¹¹, în compania altor gorjeni, cel mai cunoscut fiind avocatul și omul politic Titu Frumușanu. Oare această inițiativă să fi avut loc la sugestia lui V. Craiu-tatăl? Cu toate că rămânem circumspecți până la găsirea unei dovezi certe, totuși acțiunile următoare par să ne confirme această variantă. Spre exemplu, pe parcursul anului 1892 l-am regăsit pe o altă listă de subscripție, cu suma de 3 lei, alături de alți funcționari sau personalități din județul Gorj¹², cei care l-au sprijinit pe candidatul de învățător Iosif Velcean din Bocșa montană (Transilvania). De asemenea, în prima decadă a lunii septembrie 1894, Basil Craiu din Târgu Jiu se regăsește și pe o „colectă pentru Gimnasiu din Blașiu cu suma de 2 lei”¹³. Așadar, spiritul său patriotic, de susținere a confracților săi transilvăneni, aflați în suferință, s-a perpetuat pe durata mai multor ani fapt care merita evidențiat cu prisosință, mai ales că peste câteva decenii și eroul Vasile Craiu, fiul său, va avea un comportament asemănător.

În data de 1 iunie 1894, Vasile Craiu-tatăl era numit în funcția de judecător de pace la Judecătoria Novaci – Amaradia¹⁴, din județul Gorj, așa cum ne dezvăluie și decretul publicat în „Monitorul Oficial al României” din această dată. Doi ani mai târziu, judecătorul Vasile Craiu s-a transferat, începând cu data de 1 iulie 1896, la Judecătoria Ocolul Rural Jiu, județul Gorj¹⁵. Surprinzător însă, în data de 26 iulie același an, aici era numit „Ioan Visalion (?)”, fost judecător de pace, ajutor la Judecătoria Ocolului Jiu, județul Gorj în locul d-lui V. Craiu, demisionat¹⁶. Nu știm care au fost motivele reale ale acestei demisii, posibil vreun alt transfer, pe care însă nu l-am identificat, sau mai degrabă o intrare în viața politică, numai dacă ne gândim că în luna noiembrie a anului 1899 a fost instalat în funcția de subprefect al plășii Gilort¹⁷. În această ipostază nu a rezistat foarte multă vreme,

¹¹ „Românulu”, An XXX, f. nr., Sâmbătă 23 Ianuarie 1886, p. 58. De altfel, V. Craiu-tatăl nu a fost singur în acest demers, ci alături de alți gorjeni, precum Titu Frumușanu, Const. Hurezanu și Nic. Popovici din Târgu Jiu. Iar cu toții „au dăruit cărți acelei eforii” (*ibidem*); vezi și „Gazeta Transilvaniei”, An XLIX, No. 11, Brașov, Mercuri 15/27 Ianuarie 1881, p. 1886; „Tribuna”, An III, No. 19, Sibiu, Vineri 24 Ianuarie/5 Februarie 1881, p. 75.

¹² Iată aici numele câtorva dintre aceștia: procurorul N. Andronescu; șeful Oficiului Poștal și Telegrafic din județul Gorj, D. Berlescu; subprefectul plășii Tismana, Ion Bibescu; deputatul Alecu Cămărășescu; avocatul Șt. Dobruneanu; avocatul Titu Frumușanu; judecătorul Nae Săulescu; medicul Garnizoanei Târgu Jiu, dr. Urbeanu; ing. șef al județului Gorj, G. Țăpârdea ș.a.

¹³ „Unirea. Foie bisericescă-politică”, An IV, No. 38, Blașiu, 8 Septembrie 1894, p. 293.

¹⁴ „Constituționalul”, Ediția a II-a, An V, No. 1433, Sâmbătă 28 Mai/9 Iunie 1894, p. 3; „Lupta”, Ediția a II-a, An XI, No. 2308, Miercuri 1 Iunie 1894, p. 2; „Universul”, An XII, No. 125, Marți 31 Mai/12 Iunie 1894, p. 3.

¹⁵ „Universul”, An XIV, No. 154, Marți 2/14 Iulie 1896, p. 3.

¹⁶ „Timpul”, Ediția a III-a, An XVIII, No. 164, Vineri 26 Iulie/7 August 1896, p. 2.

¹⁷ „Universul”, An XVII, No. 317, Joi 18 Noembrie 1899, p. 2; „Voința Națională”, Ediția a 3-a, An XVI, No. 4435, Mercuri 17/29 Noembrie 1899, p. 3.

fiindcă „dl. Vasile Craiu, subprefectul plășei Gilortu, județul Gorj, a fost destituit din acea funcțiune”¹⁸, după numai aproape un an de zile de mandat.

La începutul secolului XX, Vasile Craiu-tatăl a fost implicat în mai multe acțiuni politice organizate de Partidului Conservator – Filiala Gorj. Astfel, pe la jumătatea lunii octombrie 1901, îl regăsim printre membrii delegației conservatoare gorjene care s-a deplasat la banchetul organizat în orașul Craiova și „la care s-au servit 327 de tacâmuri”¹⁹. De asemenea, la sfârșitul aceleiași luni, s-a numărat printre membrii aceleiași delegații care au expediat o telegramă de felicitare prilejuită de ziua de naștere a unuia dintre liderii conservatorilor, Take Ionescu²⁰. O altă acțiune în care a fost implicat politicianul Vasile Craiu-tatăl a fost protestul „contra insultei făcută steagului conservator de către deputatul Alexandru Marghiloman, când a cerut iertare d-lui Dimitrie Sturdza pentru că la 1899 a luptat contra sa în memorabila cestiune națională”²¹. Și nu în ultimul rând, V. Craiu a participat, alături de alți convivi, la „marea întrunire a Partidului Conservator desfășurată la data de 28 aprilie 1903”²², în încăpătoarea sală „Dacia” din Capitală.

Începând cu vara anului 1905, Vasile Craiu-tatăl a ocupat o nouă poziție în sistemul de justiție al județului Gorj. Pe cale de consecință, „fostul judecător, avocat a fost numit pe ziua de 1 iunie 1905, în funcțiunea de avocat al statului cl. III, pe lângă instanțele judecătorești din județul Gorj, în locul d-lui C.O. Budișteanu, demisionat”²³. Era o provocare neobișnuită și care necesita experiența unui om cu cunoștințe temeinice în domeniu. Cu toate acestea, avocatul Vasile Craiu s-a achitat cu brio și de această nouă însărcinare. A rămas în memoria colectivă ziua de 14 noiembrie a acelui an când a fost implicat într-un proces pentru plata taxelor de moștenire desfășurat în clădirea Tribunalului Gorj. Interesele Statului român au fost apărute de avocații Toma Cămărășescu și V. Craiu-tatăl, în timp ce interesele familiei Danielescu erau apărute, între alții, de avocații Vasile Lascăr, Ștefan Dobruneanu, Titu Frumușanu și Numa Frumușanu. În cele din urmă, „Tribunalul a pronunțat sentința prin care respinge apelul d-lui C.C. Danielescu și-l condamnă să plătească 115.000 lei taxă de moștenire (...) s-a pronunțat cu drept de recurs”²⁴. De altfel, apreciindu-se întreaga sa activitate desfășurată în slujba națiunii române, în prima decadă a lunii noiembrie 1906, V. Craiu – proprietar și avocat din Târgu Jiu – a fost recompensat cu Ordinul „Steaua României” în grad de

¹⁸ „Universul”, An XVIII, No. 303, Miercuri 8 Noiembrie 1900, p. 2; „Timpul”, Ediția a III-a, An XXII, No. 250, Sâmbătă 11/24 Noembrie 1900, p. 2; „Voința Națională”, Ediția a 3-a, An XVII, No. 4717, Marți 7/20 Noembrie 1900, p. 3.

¹⁹ „Conservatorul”, Ediția a 3-a, An I, No. 242, Marți 16 Octombrie 1901, p. 1.

²⁰ „Conservatorul”, Ediția a 3-a, An I, No. 254, Miercuri 31 Octombrie 1901, p. 2. Dar iată aici textul telegramei adresate lui Take Ionescu: „luptător neadormit, coloana de granit a Partidului Conservator, punct de miră al celei mai monstruoase coaliții, îți urăm ani îndelungați pentru gloria partidului și binele țării” (*ibidem*).

²¹ „Conservatorul”, Ediția a 3-a, An I, No. 290, Sâmbătă 15/28 Decembrie 1901, p. 1.

²² „Conservatorul”, Ediția de seară, An III, No. 93, Marți 29 Aprilie/12 Maiu 1903, p. 1.

²³ „Adevărul”, An XVIII, No. 5679, Vineri 3 Iunie 1905, p. 2; „Conservatorul”, Ediția de seară, An V, No. 121, Vineri 3/16 Iunie 1905, p. 2.

²⁴ „Universul”, An XXIII, No. 314, Marți 15 Noiembrie 1905, p. 2.

cavaler de către regele Carol I²⁵. În ceea ce privește funcția de avocat al statului, Vasile Craiu-tatăl a deținut-o până în prima jumătate a lunii aprilie 1907, atunci când a fost demis irevocabil, iar în locul său a fost numit avocatul C. Bumbulescu²⁶.

În toamna anului 1907, la solicitarea propriului partid, Vasile Craiu-tatăl a acceptat o nouă provocare pe tărâm politic și s-a implicat în obținerea unui post de consilier comunal al orașului de pe malurile Jiului. A candidat în Colegiul al II-lea, alături de colegii săi N.N. Lupulescu, G. Rovinaru și Pantelimon Râmnicăneanu. Alegerile în cauză s-au desfășurat în zilele de 5 și 7 octombrie 1907, iar candidatul Partidului Conservator la postul de consilier comunal, Basile Craiu, a expediat următoarea telegramă cotidianului „Adevărul”: „votarea pentru Colegiul al II-lea comunal s-a început astăzi sub cele nemaivăzute presiuni (...) alegătorii sunt luați de agenții Poliției și duși la Prefectură, celor bănuți li se iau cărțile de alegători, iar cei luați sunt conduși rânduri, rânduri sub escortă până la localul de votare; șefii de serviciu merg la vot cu subalternii și sunt declarați responsabili de rezultatul alegerii (...) în fața acestor acte de teroare candidații conservatori și-au retras lista protestând contra acestor violențe cari înjosesc demnitatea omenească”²⁷. Și într-adevăr, avem tendința să-i dăm dreptate, numai dacă ne gândim că dintre cei 199 de candidați înscriși în acest colegiu, au fost prezenți la vot 141, iar dintre aceștia au votat cu conservatorii târgujieni doar 6. A fost ultima sa implicare în viața publică deoarece, începând cu luna aprilie a anului 1908, „Vasile Craiu, avocat al Statului cl. a III-a s-a pensionat cu o pensie de 247 lei”²⁸. Cel mai probabil, această pensionare a fost grăbită și din cauza unor probleme de sănătate, mai ales că nu împlinise încă vârsta de 60 de ani.

Despre ceilalți membri ai familiei Craiu din orașul Târgu Jiu ziarele de pe niciunul dintre versanții Munților Carpați nu au fost la fel de generoase. Din ziarul „Tribuna” am aflat cum Vasile Craiu și soția sa, Maria Tempenar²⁹ din Târgu Jiu – a fost cazată sub acest nume deoarece cei doi s-au căsătorit legal abia în anul 1891 – în data de 29 mai 1889 au sosit la Sibiu și s-au instalat la Hotelul „Împăratul Romanilor”³⁰. Doi ani mai târziu, familia Craiu a participat la balul de la Hațeg „în seara de 5/17 august 1891, cu ocasiunea adunării generale a Asociațiunii transilvane (...) dintre danțurile naționale s-au jucat *Hațegana* și *Romana* de vreo 80 de perechi”³¹. Aici, între numeroasele doamne îmbrăcate în costum popular, se

²⁵ „Dimineța”, An III, No. 989, Luni 6 Noiembrie 1906, p. 2.

²⁶ „Voința Națională”, Ediția a 4-a, An XXIV, No. 6567, Vineri 13/26 Aprilie 1907, p. 2.

²⁷ „Adevărul”, An XX, No. 6511, Marți 9 Octombrie 1907, p. 2.

²⁸ „Dimineța”, An V, No. 1487, Duminică 6 Aprilie 1908, p. 2; „Viitorul”, An II, No. 149, Duminică 6/19 Aprilie 1908, p. 2; vezi și *Anexa Înaltului Decret Regal No. 1.050/1908 (Tabloul de înscrieri între pensionarii Statului și transmițeri de pensii la urmași)*, publicată integral în „Monitorul Oficial al României”, No. 4, Vineri 4/17 Aprilie 1908, p. 156.

²⁹ Cf. actului de deces, Vasile Craiu-tatăl era căsătorit „cu Maria Craiu, născută Tămpănariu” (SIAN Gorj, Colecția Registre Stare Civilă a Comunei Târgu Jiu, *Registrul No. 16/1910*, f. 28).

³⁰ „Tribuna”, An VI, No. 113, Sibiu, Joi 18/30 Maiu 1889, p. 451.

³¹ „Familia”, An XXVII, No. 34, Oradea Mare (Nagyvárad), 29 August st.v./6 Septembrie st.n. 1891, p. 405.

regăsea și „Maria Craiu din Tergu Jiu”³². Peste ani buni, însă abia în vara anului 1909, am regăsit „familia dl. avocat Craiu din Târgu Jiu printre vizitatorii noi sosiți în stațiunea climaterică Novaci (...) în sat e liniște, distracții cam puține (...) viața e foarte liniștită, plăcută și ieftină”³³. Revenirea pe plaiurile novăcene s-a datorat în primul rând problemelor de sănătate cu care se confrunta Vasile Craiu-tatăl. Așa cum bine se cunoaște, la data de 14 martie 1910 acesta a și decedat. O lună mai târziu, Maria V. Craiu apărea în „Monitorul Oficial al României”, într-o statistică de „transmiteri la urmași de pensii civile”³⁴, iar ea și minorii beneficiau de suma de 247 lei, începând cu data decesului soțului ei³⁵. Ultima informație referitoare la Maria Craiu, deși incertă, nu am regăsit-o în paginile vreunei publicații scrise, ci în scriptele Administrației Financiare Gorj, într-un borderou din anul 1926, „cu sumele de valori achitate în contul despăgubirilor de războiu”³⁶. Conform acestui borderou, în care au fost inserate peste 300 de persoane din județul Gorj, Maria Craiu era despăgubită cu suma de 3.672,50 lei³⁷.

În ceea ce-l privește pe eroul-aviator căpitan Vasile Craiu, certificatul său de naștere ne demonstrează indubitabil că s-a născut în data de 31 decembrie 1894, în comuna gorjeană Novaci³⁸, chiar dacă unele dintre documentele personale, cele care au fost eliberate ulterior pe numele său, ne arată contrariul³⁹. Înaintea sa se mai născuseră două surori, Maria și Tatiana, iar în urma sa un frate, Ion. Rămâne de cercetat pe mai departe dacă primii săi ani de școală, clasele primare de pildă, le-a frecventat tot în urbea târgușiană. Din toamna anului 1905 a ajuns la Gimnaziul din această localitate, gimnaziu pe care l-a absolvit în vara anului 1909, cu media 7,50. După dispariția tatălui său, întreaga familie Craiu a fost nevoită să se mute la București. De acum înainte, tânărul Vasile Craiu s-a înscris la Liceul „Cantemir Vodă”, unitate școlară pe care a terminat-o în vara anului 1912, tot atunci obținând și diploma de bacalaureat.

³² *Ibidem*. Dintr-un alt ziar transilvănean am extras o altă informație despre Maria Craiu, comparată cu „o garofiță din Tergu-Jiu, în creme broché”, cea care a participat la Sărbătorile Asociațiunii de la Hațeg („Tribuna”, An VIII, No. 180, Sibiu, Mercuri 14/26 August 1891, p. 718).

³³ „Universul”, An XXVII, No. 195, Duminică 19 Iulie 1909, p. 4.

³⁴ „Voința Națională”, An XXVII, No. 7431, Sâmbătă 17 Aprilie 1910, p. 3.

³⁵ „Monitorul Oficial al României”, No. 14, Vineri 16/29 Aprilie 1910, p. 621; vezi aici și o parte a *Tabloului de înscrieri între pensionarii Statului – transmiteri de pensii la urmași*, cf. Înaltului Decret Regal No. 1.474/1910.

³⁶ Gabriel Sarcină, *Mărturii despre județul Gorj în Primul Război Mondial. Documente (1922 – 1977)*, vol. III, Editura Măiastra, Târgu Jiu, 2022, p. 416.

³⁷ *Ibidem*, p. 419.

³⁸ SJAN Gorj, Colecția Registre Stare Civilă a Comunei Novaci, *Registrul No. 169/1895-1900*, f. 2.

³⁹ Vezi *Foaia matricolă. Starea civilă la începutul carierei* unde s-a menționat cum „Craiu V. Vasile [s-a] născut la 28 Decembrie 1894 în Novaci, plasa Novaci, jud. Gorj” (apud Dan Antoniu, *Căpitan aviator Vasile Craiu...*, p. 155). De asemenea, în *Biletul de ieșire din spitalul No. 190*, eliberat la data de 3 august 1917, s-a trecut anul 1895 ca an al nașterii lui Vasile Craiu (*ibidem*, p. 138). Cf. Aurel Pentelescu și Dorin Ionescu, *Un temerar al văzduhului: căpitanul aviator Vasile Craiu. Documente inedite și documente editate mai puțin cunoscute*, în „România Eroică”, Serie nouă, An XX, No. 1 (54)/2017, p. 48, bazându-se, cel mai probabil, pe informațiile din *Foaia matricolă...*, s-a susținut că eroul Vasile Craiu „s-a născut la 28 decembrie 1894, în localitatea Novaci, județul Gorj”.

Obținerea diplomei de bacalaureat i-a permis proaspătului absolvent de liceu să se înscrie la Școala Pregătitoare de Ofițeri de Infanterie din București, începând cu data de 1 octombrie 1912. Mai mult, faptul că a absolvit primul an ca șef de promoție i-a adus și cea de-a treia avansare din scurta sa carieră militară, respectiv gradul de plutonier major, după ce anterior fusese avansat caporal și sergent. Din această postură a participat la campania din Bulgaria, din vara anului 1913, motiv pentru care a și primit medalia „Avântul Țării”. Mai apoi, în data de 29 iunie 1914, la reședința sa de la Castelul Peleş, Regele Carol I a semnat „decretul relativ la înaintarea la gradul de sublocotenent în arma infanteriei, cavaleriei, artileriei, trupe speciale în administrație, a elevilor absolvenți ai școalelor militare respective”⁴⁰. Printre zecile de nume de absolvenți, aflați doar la arma infanterie, la poziția a patra l-am regăsit și pe „Craiu V. Vasile, în Batalionul 2 Vânători *Regina Elisabeta*”⁴¹, avansat la gradul de sublocotenent. De altfel, fiecărui absolvent i s-a înmănat câte un brevet, semnat de Președintele Consiliului de Miniștri și ministru de război, Ion I.C. Brătianu. În cazul sublocotentului Vasile Craiu era vorba despre „Brevetul No. 7.656 [emis] la 1 august 1914 – București”⁴².

După absolvirea acestei școli militare de prestigiu, sublocotenentul Vasile Craiu a fost repartizat la Batalionul 2 Vânători, unitate militară situată chiar în imediata vecinătate a „aerodromului Cotroceni, unde funcționa Școala Militară de Pilotaj subordonată Comandamentului Geniului”⁴³. Aici a rămas vreme de 6 luni după care a solicitat și a obținut transferul la Aviația Militară, începând cu debutul lunii ianuarie 1915⁴⁴. Ca urmare, în lunile care au urmat, a frecventat Școala Militară de Pilotaj de la Cotroceni unde a parcurs cursurile teoretice, iar în final instrucția de zbor. Deoarece în această promoție erau înscriși 38 de piloți, unii dintre aceștia, printre care și sublocotenentul Vasile Craiu, au fost repartizați la Școala de Pilotaj de la Băneasa. Aici, unul dintre primii instructori de zbor ai eroului nostru a fost Mircea Zorileanu. În cele din urmă, în data de 13 august 1915, Vasile Craiu a obținut brevetul de pilot. Au urmat apoi anii de război, ani în care Vasile Craiu s-a evidențiat pe câmpul de luptă fiind decorat în mai multe rânduri. Din păcate, în data de 24 august 1918, în urma unui accident de avion, deci nu într-o confruntare aeriană cu inamicul, eroul nostru și-a pierdut viața fiind înmormântat la Bârlad, în cimitirul „Eternitatea”.

Așa cum am mai precizat și în partea introductivă a acestui studiu, eroului-aviator căpitan Vasile Craiu i-au fost dedicate două lucrări. Cea dintâi a apărut în anul 1998, sub semnătura lui Titus Axente, iar cea de-a doua în anul 2018, sub semnătura lui Dan Antoniu⁴⁵. Ambele lucrări sunt foarte bine documentate, cumva

⁴⁰ „Monitorul Oficial al României”, No. 74, Joi 3/16 Iulie 1914, p. 3820.

⁴¹ *Ibidem*, p. 3817.

⁴² O copie după acest brevet se află și în posesia noastră.

⁴³ Dan Antoniu, *Căpitan aviator Vasile Craiu...*, p. 25.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 25-26.

⁴⁵ De curând, prin intermediul unui prieten comun, Ion Țirlea, dl. Dan Antoniu ne-a pus la dispoziție cu multă amabilitate, motiv pentru care ținem să-i aducem mulțumiri publice, o copie după *Memoriul al căpitanului Craiu V. Vasile*, document preluat din Arhivele Militare de la Pitești.

se completează una pe cealaltă. Nu lipsesc fotografiile inedite, precum și diverse documente care au aparținut eroului nostru sau familiei sale, documente din arhivele militare sau din arhivele gorjene. În anii din urmă, istoricul gorjean Ion Duguleanu a editat o nouă lucrare despre casele și proprietarii acestora din urbea târgujiană. Cu acest prilej s-a făcut referire și la casa locuită de familia V. Craiu până în anul 1910, cea situată pe str. Tudor Vladimirescu, la No. 9. Am aflat astfel câteva informații inedite, obținute în baza unor cercetări ale actelor de stare civilă adăpostite de Serviciul Județean Gorj al Arhivelor Naționale, care ne divulgă cum „Vasile Craiu-tatăl era născut în anul 1848 în com. Șiria din Comitatul Alba (...) ca fiu al lui Ion și Ana Craiu (...) în anul 1873 s-a căsătorit cu Elena Cornoiu (...) după decesul a doi copii din această căsătorie el s-a recăsătorit cu Masinca, născută Cuțui (...) după divorțul de Masinca, în anul 1891 Vasile Craiu s-a căsătorit cu Maria Tâmpănar. Aceasta era născută în anul 1867 în comuna Săliștea Sibiului”⁴⁶. Evidențiem astfel faptul că nicio altă sursă istorică consultată de noi pe tot timpul documentării acestui studiu nu făcea referire la prenumele bunicilor paterni ai eroului Vasile Craiu, precum și la faptul că tatăl său a fost căsătorit în trei rânduri. În egală măsură, însă, nu suntem pe deplin lămuriți cum de s-a ajuns la anul 1848, ca an al nașterii lui V. Craiu-tatăl, și la comuna Șiria din comitatul Alba.

Aparițiile în presa scrisă dintre anii 1914 – 1918

La data de 23 aprilie 1915, ziarul „Viitorul” a prezentat un material incitant care a avut un impact promoțional deosebit, mai ales în rândul tinerilor, cu privire la *Depunerea jurământului cercetașilor «Domnul Tudor» din Gorjiu*. Acest eveniment, indispensabil pentru mișcarea cercetășească din județul Gorj, a avut loc în ziua de 19 aprilie a.c., iar printre personalități s-au regăsit Principele moștenitor Carol și Principele Nicolae. Aceștia „au sosit cu trenul de 9³⁰ fiind însoțiți de dl. general Perticari, colonelul Coandă (...) și sublocotenentul Bibișor Craiu din aviație (subl. n. – G.S.)”⁴⁷. Desigur, instantaneu, în mintea noastră s-a înfiripat întrebarea dacă sublocotenentul de aviație Bibișor Craiu din București, prezent la depunerea jurământului cercetașilor gorjeni, este același cu sublocotenentul Vasile Craiu născut în localitatea Novaci, județul Gorj, însă stabilit în Capitală pe parcursul anului 1910? Greu de spus cu exactitate, mai ales în lipsa unor dovezi peremptorii. Cum aici nu este locul unei astfel de demonstrații, ne limităm doar a aminti un dialog fabulos, desfășurat înainte de anul 1910, dintre tânărul Vasile Craiu și tatăl său, cu privire la spargerea unor lămpi de iluminat de pe Digul Jiului (Grădina Publică) din orașul Târgu Jiu, cu praștia: „măi Bibișor, bun trăgător s-a dovedit cel care a izbutit să nimerească toate lămpile de pe dig (...) pe mine să mă lauzi, tată”⁴⁸. Totodată, mai aducem un argument în această direcție, lista tuturor piloților români care au fost brevetați între anii 1911 – 1916⁴⁹. Aici apare un singur

⁴⁶ Ion Duguleanu, *Târgu Jiu. Case, oameni și destine*, Editura Măiastra, Târgu Jiu, 2022, p. 42.

⁴⁷ „Viitorul”, An VIII, No. 2583, Joi 23 Aprilie 1915, p. 4.

⁴⁸ Titus Axente, *Vasile Craiu...*, p. 13.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 77-80.

pilot român cu numele Craiu, eroul de mai târziu născut pe meleagurile Gorjului, cel care a primit brevetul la data de 13 august 1915, fiind astfel, într-o ordine cronologică, cel de-al 59-lea pilot român acreditat cu patalama oficială. Așadar, dacă plecăm de la premisa că Bibișor Craiu este același cu Vasile Craiu, înseamnă că eroul nostru a revenit pe meleagurile natale în vederea depunerii jurământului tinerilor cercetași gorjeni. Rămâne însă de cercetat pe mai departe în vederea verificării acestei informații, iar aducerea la lumină a unor dovezi certe o să ne confirme sau o să ne infirme această ipoteză a noastră.

Primele apariții în presa scrisă românească, de această dată incontestabile*, referitoare la persoana lui Vasile Craiu, le-am identificat abia în a doua parte a anului 1915. Astfel, cea dintâi știre am aflat-o în ziarul „Dimineața”, în numărul din ziua de 29 august 1915. Acum, sublocotenentul Vasile Craiu a subscris suma de 2 lei „pentru fetele soldatului rezervist Vasile Apostol, căzut victimă a accidentului de aviație întâmplat acum câteva zile la Cotroceni”⁵⁰. A fost strânsă suma totală de 247 lei, dar contributorul cel mai mare a fost prințul George Valentin Bibescu, cel care a subscris suma de 100 lei. Două luni mai târziu, ziarul „Universul” își avertiza amical proprii cititori și abonați despre inerenta aterizare a nu mai puțin de șapte aeroplane, în localitatea Oltenița, pe atunci în județul Ilfov, în ziua de 5/18 octombrie 1915. De această dată, în pofida unui timp destul de nefavorabil, toate aeroplanele au aterizat fără probleme, având la manșe și pe „sublocotenenții Olănescu și Craiu”⁵¹.

Către sfârșitul lunii octombrie 1915, în câteva dintre ziarele cu acoperire națională au fost inserate mai multe informații, uneori chiar pe prima pagină, despre „un mare raid aerian București – Târgoviște [la care va participa] o escadrilă de 11 aeroplane din aproape toate tipurile aflate în serviciul armatei noastre”⁵². Printre piloții escadrilei de aeroplane sosiți la Târgoviște l-am recunoscut și pe „sublocotenentul Vasile Craiu, pe un aparat Blériot”⁵³. Potrivit unui corespondent ajuns la fața locului, un anume Bică, „în timpul zborului deasupra orașului, populațiunea a făcut ovațiuni aviatorilor”⁵⁴. Concomitent, sub titlul „Un raid interesant de aviație”, un alt cotidian de tradiție ne reconfirma prezența sublocotenentului Vasile Craiu la acest inedit miting aviatic, pilotând tot un aparat de tip Blériot. În plus, am mai aflat și cum „cu acest prilej dl. căpitan Dancovici a ajuns la înălțimea de 3.150 metri, atingând astfel recordul înălțimii în țară”⁵⁵.

*Dintr-un comunicat al *Societății de Arme și Gimnastică*, cu sediul în București, remis către publicul larg în vara anului 1912, reiese că Premiul al III-lea, deci medalia de bronz, la categoria elevi mari a revenit lui Vasile Craiu („Minerva”, An IV, No. 1245, Marți 5 Iunie 1912). Din păcate, nu avem nici măcar o singură dovadă care să probeze faptul că eroul gorjean este câștigătorul de mai târziu al acestei medalii de bronz, deși este arhicunoscută împrejurarea că V. Craiu petrecea mult timp în sala de gimnastică.

⁵⁰ „Dimineața”, An XII, No. 4127, Sâmbătă 29 August 1915, p. 5.

⁵¹ „Universul”, An XXX, No. 275, Luni 5/18 Octombrie 1915, p. 4.

⁵² „Dimineața”, An XII, No. 4188, Joi 29 Octombrie 1915, p. 1.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ „Universul”, An XXX, No. 299, Joi 29 Octombrie/11 Noembrie 1915, p. 3.

Presa centrală nu a ezitat să ofere informații și despre accidentul aviatic de la Gara Obor, din orașul București, care l-a avut drept protagonist pe sublocotenentul V. Craiu, cel care pilota același aeroplan Blériot. Cauza acestui accident, care „însă din fericire nu a avut nicio urmare fatală”⁵⁶, a fost deteriorarea planșelor care țineau aripile întinse. Autorul știrii a mai remarcat și faptul că „aviatorul a reușit totuși să facă, ca aterisarea să fie cât mai puțin primejdioasă (...) rămășițele aeroplanului au fost transportate cu o căruță la Cotroceni”⁵⁷. Această știre a fost preluată și de ziarul „Dimineața” unde se specifica despre „un accident de aviație, care, din fericire nu a avut nici o urmare gravă, s-a întâmplat la marginea Capitalei, în apropiere de Gara Obor”⁵⁸. Mai mult, „sublocotenentul Craiu, cu un aparat Blériot, a pornit de la parcul de aviație înspre direcția Oborului. Când se afla în dreptul gării cu același nume, la o înălțime nu tocmai mare, planșa de jos a aparatului, care ține aripele, s-a rupt și pilotul a fost nevoit să ateriseze imediat spre a evita o nenorocire. Aterisarea s-a făcut în condițiuni bune în str. Ziduri”⁵⁹. Având un titlu inspirat, „Un aeroplan aterizează pe stradele Capitalei”, ziarul „Viitorul” a oferit câteva informații despre acest incident în care se susținea că „ofițerul n-a pierdut curajul și a căutat să ateriseze (...) cu mare efort în str. Zidurilor (...) tot cartierul s-a strâns la locul acestui accident. Din fericire fără nici-o urmare”⁶⁰.

Și cum, parcă, nu a fost îndeajuns, pe parcursul lunii decembrie 1915, Vasile Craiu a apărut din nou în coloanele ziarelor. De această dată a curs și mai multă cerneală, mai ales că a fost la un pas să-și piardă propria viață. Era la bordul unui aeroplan Rumpler alături de soldatul Liscău*, deasupra Capitalei și „la un moment dat, voind să ateriseze scoborându-se de la o mică înălțime, aeroplanul căzu în curtea Regimentului 2 Vânători, între două case (...) în cădere, aeroplanul se sfărâmă (...) soldatul a fost scos mort, iar sublocotenentul Craiu grav rănit la cap”⁶¹. Din cotidianul „Universul” am aflat că aparatul de zbor avea un motor Mercedes, iar zborul a avut loc „pe platoul de aviație de la Cotroceni (...) pe când se urcase la o înălțime de 35 – 40 m, din cauza vântului puternic, aparatul a fost aplecat într-o parte (...) cu toată manevra sublocotenentului Craiu aeroplanul s-a prăbușit cu iuțeală extraordinară”⁶². De dincolo de crestele Munților Carpați, referindu-se la acest accident teribil, ziarul „Gazeta Transilvaniei” deplângea moartea soldatului Liscău, însă a remarcat plusurile și minusurile sublocotenentului Vasile Craiu în

⁵⁶ „Minerva”, An VII, No. 2498, Luni 30 Noiembrie 1915, p. 1.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ „Dimineața”, An XII, No. 4130, Luni 30 Noiembrie 1915, p. 1.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ „Viitorul”, An VIII, No. 2804, Luni 30 Noiembrie 1915, p. 2.

*În alte știri sau articole de presă, identificate în diferite ziare românești din această perioadă, în reviste de specialitate, lucrări ș.a. l-am regăsit și sub alte denumiri: Titi Lischen, Liskân, Stefan Lischen, soldatul Titi din contingentul 1916, Luscău/Luskău, Ștefan Lisken.

⁶¹ „Opinia”, An XIII, No. 2647, Sâmbătă 19 Decembrie 1915, p. 1.

⁶² „Universul”, An XXXIII, No. 351, Duminică 20 Decembrie 1915/2 Ianuarie 1916, p. 1.

„efortul făcut de a se putea ridica [dar trebuia ca] virajul să se fi făcut pe un spațiu mai intens”⁶³.

Alte amănunte despre accidentul aviatic din data de 19 decembrie 1915, în care a fost implicat sublocotenentul Vasile Craiu, au fost rediate mai în detaliu în coloanele ziarului „Minerva”. De aici se poate afla cum eroul gorjean a fost interogat oficial de către locotenent-colonelul Pangrati, căruia i-a declarat „că accidentul a provenit din cauza defectuoșității aeroplanului”⁶⁴. Mai târziu, „ancheta a putut stabili că aparatul nu era defectuos cum s-a crezut în primul moment și că nenorocirea s-a întâmplat din cauza unei stângace mânuiri a cârmei de către sublocotenentul Vasile Craiu, care a contribuit la răsturnarea aeroplanului cu motorul în jos”⁶⁵. Autorul articolului a mai precizat și că „sublocotenentul Craiu, fusese detașat la Școala de Aviație de trei luni (...) soldatul mecanic Lischen a fost multă vreme mecanic la aerodromul Ligei Nationale, [iar] A.S.R. Principele Carol s-a interesat de familia nenorocitului și a hotărât să-i trimeată un ajutor bănesc”⁶⁶. Despre Principele Carol, viitorul Rege Carol al II-lea, am aflat din ziarul „Universul” că „fiind comandantul unei companii din Batalionul 2 Vânători se afla în momentul accidentului în Cazarmă, însoțit de dl. colonel Dabija, comandantul Batalionului (...) au alergat la locul accidentului”⁶⁷. Totodată, autorul articolului a mai surprins și ideea că „în urma anchetei făcute (...) sublocotenentul de aviație Craiu (...) la un moment dat vrând să facă un viraj pentru a-și îndrepta direcția spre Bat. 6 Vânători în acest timp când se executa virajul, vântul a influențat foarte mult coasta aeroplanului, ceea ce a făcut ca aparatul să se încline foarte mult în direcția vântului”⁶⁸. Constatăm totuși, așa reiese din acest articol, că o cauză a accidentului a fost forța vântului și nu manevra făcută greșit de către Vasile Craiu, așa cum sugera ancheta inițială. Un alt amănunt destul de interesant pentru noi a fost și faptul că însuși „dl. Brătianu, președintele Consiliului [de Miniștri] și ministru de războiu, s-a interesat ieri înainte de amiază la Spitalul Brâncovenesc de starea aviatorului Craiu care în urma îngrijirilor ce i s-a dat, merge spre bine”⁶⁹. Mai mult decât atât, am remarcat toate aceste informații și în cotidianul de mare tiraj, „Adevărul”, însă cei de aici au publicat și o fotografie a sublocotenentului aviator Vasile Craiu⁷⁰.

Câteva rânduri despre acest regretabil accident, soldat în final și cu pierderea unei vieți omenești, am mai identificat și în unele ziare din județul Gorj, până la urmă locul unde se născuse eroul nostru și unde a domiciliat vreme de 16 ani, deci cea mai mare parte a vieții sale. De pildă, în ziarul naționalist „Unirea Neamului”,

⁶³ „Gazeta Transilvaniei”, An LXXVIII, No. 278, Brașov, Luni 22 Decembrie 1915/4 Ianuarie 1916 [st.]n., p. 2.

⁶⁴ „Minerva”, An VIII, No. 2518, Duminică 20 Decembrie 1915, p. 2.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ „Universul”, An XXX, No. 352, 21 Decembrie 1915/3 Ianuarie 1916, p. 5.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ „Adevărul”, An XXVIII, No. 10.337, Sâmbătă 19 Decembrie 1915, p. 2.

al cărui director și proprietar era profesorul ardelean Ștefan Bobancu, sub titlul „Accident de aviație la Cotroceni”, s-au oferit următoarele informații despre accidentul cu pricina: „alaltăieri vineri, sublocotenentul Vasile Craiu, fiul decedatului fost grefier și avocat în Târgu Jiu, plecând într-un aeroplan, cu soldatul mecanic Liscău, după câțva timp s-a înapoiat la Cotroceni. Vrând să coboare aeroplanul de la o înălțime de 50 metri, aparatul a căzut cu capul în jos omorând pe soldatul mecanic și rănind grav pe sublocotenentul V. Craiu. Fiind dus la Spitalul Brâncovenesc, medicii au constatat o luxație la picior și fractura oaselor nasului. Starea lui nu e primejduită și în curând se va restabili”⁷¹.

În data de 13 august 1916, pe aerodromul din Pipera – București a fost organizată „o frumoasă serbare a aviației românești, cu prilejul aniversării nașterii Regelui Ferdinand”⁷². Așa cum a vuit întreaga presă contemporană, generalul Constantin Coandă a trecut în revistă toate aeroplanele, iar „la orele 16³⁰ arhimandritul Iuliu Scriban a oficiat un serviciu divin după care a urmat botezul aeroplanelor, solemnitățe săvârșită pentru întâia oară la noi”⁷³. Cum era de așteptat, printre ofițerii aviatori prezenți la acest eveniment l-am regăsit și pe sublocotenentul Vasile Craiu, precum și pe principele G.V. Bibescu sau pe locotenent-colonelul Găvănescu, cel care în acele momente era comandantul Corpului de Aviație. Cumva, cel mai probabil intenționat, a fost făcută și o paradă a aparatelor de zbor aflate în dotarea aviației din țara noastră la momentul 1916. Era vorba despre aparate de tip Voisin, cele care au făcut o mică demonstrație cu lansarea de bombe pe un câmp din apropiere; monoplanele de luptă Morone-Saulnier; aparatele Maurice Farman, Coudron, Blériot ș.a. Din articolul în cauză nu reiese explicit dacă sublocotenentul Vasile Craiu a pilotat vreun avion în această zi de sărbătoare, mai degrabă nu. În schimb, am ținut să evidențiem mesajul transmis de locotenent-colonelul Găvănescu, despre faptul că „*aviatorii noștri vor ști să-și facă datoria la timpul convenit pentru îndeplinirea visului neîmplinit al neamului românesc*”⁷⁴. Atenție însă, această falnică promisiune a fost făcută cu puțin timp înainte de declanșarea ofensivei Armatei Române din Transilvania, din noaptea de 14/15 august 1916. Și într-adevăr, piloții români din aviație și-au dovedit calitățile și curajul pe câmpul de luptă după intrarea României în Primul Război Mondial. A fost și cazul sublocotenentului Vasile Craiu, cel care, alături de „plutonierul C. Zamfiropolu, în ziua de 14 septembrie 1916, au urmărit cu focuri de armă aparatele străine până spre Dunăre”⁷⁵.

După intrarea țării noastre în Marele Război, cele mai multe dintre ziarele cu acoperire națională și-au încetat activitatea, fie s-au retras la Iași, în teritoriul rămas liber. Așadar, cine să mai aibă timp de mitinguri aviatice, serbări ș.a.? Cum toți

⁷¹ „Unirea Neamului”, An III, No. 114, Târgu Jiu, Duminecă 20 Decembrie 1915, p. 1.

⁷² „Universul”, An XXXIV, No. 224, Duminică 14/27 August 1916, p. 2; vezi și „Dimineața”, An XIII, No. 4472, Sâmbătă 13 August 1916, p. 2; „Adevărul”, An XXIX, No. 10.570, Sâmbătă 13 August 1916, p. 2.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ „Dimineața”, An XIII, No. 4507, Sâmbătă 17 Septembrie 1916, p. 3.

piloții au fost mobilizați în război, de aici și lipsa știrilor despre Vasile Craiu sau alți aviatori români. Totuși, pe parcursul anului 1917, aventurile eroului gorjean au continuat, iar presa, în limitele posibilului, le-a relatat. Astfel, momentul primirii celei de-a doua decorații l-am surprins în paginile ziarului „Mișcarea” din data de 15 iunie 1917. Cu acest prilej, „M.S. Regele [Ferdinand] a binevoit a conferi următoarele decorațiuni (...) *Steaua României* cu spade în gradul de cavaler dl. V. Craiu din aviație”⁷⁶. Așa cum o să vedem și în rândurile de mai jos, eroul nostru a fost evidențiat și de aliații noștri francezi pentru curajul de care a dat dovadă împotriva a trei avioane germane. În egală măsură, în ziua de 15 noiembrie 1917, oficiosul Partidului Conservator, „Evenimentul”, a redat Comunicatul Oficial No. 457, în care se făcea referire și la domeniul aviației. Iată ce conținea acesta: „în ziua de 10 noemvrie în urma unei lupte aeriene între 3 aparate de ale noastre și 3 avioane inamice, un aparat inamic a fost doborât în regiunea Mândrești de pilotul locotenent Craiu și sublocotenentul Nasto. În aceiași luptă plutonierul Muntenescu fiind grav rănit a căzut cu aparatul pe când încerca să ateriseze lângă Tecuci”⁷⁷.

La data de 24 august 1918, așa cum am descris și în prima parte a acestui material, ca urmare a unui accident de zbor nefericit, căpitanul Vasile Craiu a decedat. La câteva zile, ziarul „Îndreptarea”, sub semnătura lui Grigore Gafencu, a publicat un articol-manifest cu privire la personalitatea eroului nostru, denumit „Moartea lui Craiu”. „Cei cari au avut fericirea să-l urmărească în zborurile sale de vânătoare nu vor uita niciodată îndrăzneala nebună cu care se aruncă pe avioanele inamice (...) oțelit la foc și îndârjit. la luptă Craiu are nevoie de primejdie, pentru a trăi (...) liniștea îl obosește viața normală îl înfricoșează, pământul îi dă amețeala, se simte însă la îndemână (...) pe Craiu nu îl lega nimica de pământ (...). Acum, pe mormântul său, au plâns camarazii, și fetele de pretutindeni au adus flori de l-au acoperit. Putea-va oare florile și lacrimile să-l împace în fine, cu pământul, încât să-i fie ușoară țărâna ce îl acoperă? Desigur că nu. Sufletul său zburdalnic va rupe și aceste legături pentru a-și relua avântul. Iar dorul și amintirea acelor cari l-au cunoscut și l-au iubit, căutându-l prin zări, vor aduce, de câte ori un avion va străluci în Soare, cuvintele obișnuite în mod firesc pe buze: Sboară Craiu”⁷⁸.

Accidentul fatal, cel care a dus în final la moartea prematură a eroului Vasile Craiu, a fost redat și în coloanele ziarului român de circulație internațională, „L'Indépendance Roumaine”, ediția din data de 29 august 1918 st.v. Comunicatul, deși succint, nu prea lăsa loc de speranțe: „le capitaine Craiu, le vaillant aviateur, a été victime d'un grave accident d'aéroplane vendredi après-midi à Berlad. Son appareil s'est effondré d'une hauteur d'environ 50 metres. Le capitaine Craiu a été pris sous les décombres et a de graves blessures. Il a été conduit à l'hôpital Beldiman”⁷⁹.

⁷⁶ „Mișcarea”, An IX, No. 133, Iași, Joi 15 Iunie 1917, p. 2.

⁷⁷ „Evenimentul”, An XXV, No. 231, Iași, Mercuri 15 Noembrie 1917, p. 2.

⁷⁸ „Îndreptarea”, An I, No. 113, Sâmbătă 1 Septembrie 1918, p. 1-2.

⁷⁹ „L'Indépendance Roumaine”, Année 42, No. 13052, Jassy, Mercredi 29 Août/12 Septembre 1918, p. 1.

Alte câteva zile mai târziu, ziarul „Neamul Românesc”, în ediția sa tipărită din ziua de 6 septembrie 1918, s-a aplecat asupra acestei vești extrem de triste pentru întreaga națiune română. A reiterat decesul prematur al eroului-aviator căpitan Vasile Craiu, ca urmare a unui accident de avion. Dar iată cum era prezentată știrea cu pricina, redată și de noi ad-litteram în cele ce urmează: „†V. Craiu/A murit Craiu!/Această veste fulgerătoare îmi aduce numaidecât înaintea ochilor un copilandru roș-alb la față, frunțașul promoției sale./Chemat la aviație de curajul său nebun, Craiu a devenit în curând *cavalerul fără frică și fără reproș* al acestei grozave arme, care, ca zmeul din poveste, pare a nu voi să ierte pe temerar, pe acel ce încearcă să afle *unde-i stă puterea* când se pierde în văzduh./Craiu era Pégout al aviatorilor noștri. A murit prins în roata morții, lăsând în urma lui suspine, jale și regrete. Nu se poate! Craiu trebuie să fi fost odraslă de viță veche împărătească, pornită dintr-un raiu de verde sau de roșu: prea mândru, voinic și curajos./Mergi la cer, copile îndrăzneț, și te așează printre eroii neamului românesc!/Acolo, ca și pe pământ, îți este păstrat un loc de frunte”⁸⁰.

O surpriză destul de plăcută pentru noi a fost prezența locotenentului Vasile Craiu, deși post-mortem, în paginile celebrului „Journal Officiel de la République Française”, din data de 13 decembrie 1918, fiind citat pe ordinea de zi după o faptă de eroism săvârșită cu câteva luni mai înainte. Dar iată referința cu pricina, preluată în limba franceză: „Craiu (Vasile), lieutenant aviateur, escadrille No. 10 de l'armée roumaine pilote plein d'allant et de bravoure qui a déjà livré sur le front de Roumanie un grand nombre de combats. Le 15/28 juin, voyant un de nos appareils de réglage attaqué par 3 avions ennemis, s'est précipité à son secours et a réussi à dégager l'appareil en danger, luttant héroïquement contre ses 3 adversaires. A eu dans ce combat l'épaule traversée par une balle”⁸¹. Numai că, pentru această faptă de bravură, inclusiv autoritățile române l-au decorat cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul”, cl. a III-a, așa cum ne deconspiră și Înaltul Decret Regal No. 626/23 Iunie 1917⁸².

Presa scrisă din perioada interbelică și a celui de Al Doilea Război Mondial (1919 – 1945)

Presa centrală românească din primul deceniu interbelic, cel puțin în primii ani de la încheierea Războiului cel Mare, nu a fost la fel de generoasă cu memoria eroului-aviator căpitan Vasile Craiu, așa cum de altfel ne obișnuise în ultimii doi – trei ani antebelici. Era explicabil într-un fel, mai ales că eroul nostru, trecând și în lumea dreptilor, nu mai putea bucura lumea cu acrobațiile sale aviatice sau cu faptele sale de eroism. În egală măsură, de acum înainte, cu totul altele erau știrile

⁸⁰ „Neamul Românesc”, An XIII, No. 246, Iași, Joi 6 Septembrie 1918, p. 2.

⁸¹ „Journal Officiel de la République Française”, Cinquantième année – No. 339, Vendredi 13 Décembre 1918, p. 10728.

⁸² *Anuarul Ofițerilor și al Drapelelor Armatei Române cărora li s-au conferit Ordinul „Mihai Viteazul”*, Atelierele Grafice Socec&Comp., București, f. an, p. 88.

de senzație din România reîntregită, iar presa, nu-i așa, nu mai prididea să le tot semnaleze unor cititori care erau din ce în ce mai avizi de alte și alte curiozități.

Cumva, onoarea acestei ignoranțe nedorite și dominată de apatie a fost salvată de către preotul Ion Rafiroiu din satul Poiana Sărată, comuna Oituz, pe atunci în comitatul transilvănean Trei Scaune, cel care în luna februarie 1921 a avut fericita inspirație de a trimite unuia dintre cotidienele transilvănene, cuvântarea pe care a ținut-o cu prilejul înhumării căpitanului aviator Vasile Craiu, din data de 24 august 1918. Ne-a plăcut mult motivația părintelui Rafiroiu, de ce anume a dorit să facă publică această cuvântare, pentru a fi recunoscută de către o Românie reîntregită: „*am gândit să evoc prin această cuvântare memoria eroului căpitan de aviație Craiu, care după mamă era ardelean, ca să cunoască și din acest prilej cititorii acestui ziar pe vitejii văzduhului cari s-au jertfit pentru noi*”⁸³. Totodată, la rândul nostru, cu riscul de a ocupa prea mult spațiu dedicat întregului material, o redăm în nota de subsol de mai jos, în integritatea sa⁸⁴.

Pe de altă parte, am constatat un reviriment pozitiv din acest punct de vedere – cu două excepții care făceau referire la eroul nostru într-un alt context* – odată cu

⁸³ „Telegraful Român. Organ național-bisericesc”, An LXIX, No. 13, Sibiu, 12/25 Februar[ie] 1921, p. 2.

⁸⁴ „Te-ai dus și tu, dragă Craiule! Crai nobil, crai frumos! Din străbune vremuri, de când acest nume întruchipa în poveștile neamului nostru eroismul Făt-frumoșilor, cari încălecau cai ageri ca vântul, spintecau văzduhul și se luptau cu smei să libereze Ilenile-Cosânzene și până la tine, crai mândru, nimeni n-a încălecat cal mai năsdăravan, mașină mai aprigă ca a ta.

În sborurile tale despicaai văzduhul, prindeai fulgerul din înălțime și răpeai, ca Prometeu, focul iubirii de neam, ca să ne încălești idealul inimilor noastre în zilele reci de acum. Azi frânte ți-s aripile, și noi numai prin închipuirea noastră te mai vedem strălucind acolo în zările albastre, unde eată, te-ai înălțat ca să nu mai vii.

Scump erou al neamului! N-am venit în ceasul de jale, ca în vorbe meșteșugite să-ți cânt vrednicia, căci fama ta o cunosc cele patru colțuri de țară; numele tău îl strigau copilașii mititei, când te arătau sus, sus, zicând: *Uite! Uite! Sboară Craiu!*

Nu! Am venit să frâng o lacrimă și să plec genunchiul pentru a săruta țărâna, care te acopere, pentru aceia și în numele acelora, cari în drumul lor spre casă, pe tine te aveam călăuză sigură, ear cei de peste culmile în zare, ai tăi și ai noștri frați, surori și moșnegi ruți de jale, te așteptau, să le duci solie, că venim earăș. Ardealul te plânge prin mine, Ardealul, care cu ochii spre răsărit, ardea de dorul să te vadă trecând culmile Carpaților și rupând pecețile unei *păci*, ce nu este a noastră.

Dar se vede, că cu cât culmile unui ideal sânt mai înalte, cu atât și jertfele trebuie să fie mai bogate. Prin trecerea ta, alături de Vlaicu, Petrescu și Popa, maiorul Capșa și alți eroi ai văzduhului, drumul ni se netezește spre culmi ce le urcăm cu atâtea jertfe.

Dormi în pace! Ziua învierii se apropie. Tu vei fi printre noi cel dintâi și vei trăi cu noi, câtă vreme pe plaiurile deasupra cărora tu sburai va mai răsună graiul neamului. Căci: *Eroti nu mor!* Și din povestea ta și a altor Feți-frumoși ca tine, se va întrupa cea mai inimoasă legendă, care prin realitatea ei va fi dată unui neam: Sărbătoarea, ce de mult o așteptam. Etern vei fi, ca și poporul, al cărui fiu viteaz ai fost” (*ibidem*, p. 3-4).

*În primul caz, în revista „Aeronautica”, An II, No. 2, Februarie 1927, p. 7, lt.-col. T. Radu a menționat într-un articol cum la data de „18 decembrie [1915], soldatul mecanic Lischen Ștefan, fiind pasager pe un avion pilotat de sublocotenentul Craiu Vasile, și-a găsit moartea prin prăbușirea aparatului la pământ”. În a doua ipostază era vorba despre echipa de fotbal *Aviator Vasile Craiu* din localitatea Drăgășani, cea care, pe parcursul lunii iulie 1927, a disputat „machul de fotbal cu formația *Limpegiara* din Bărlad. Cu toate că echipa „*Căpitan Craiu* s-a prezentat într-o formație

readucerea rămășițelor trupești ale căpitanului aviator, de la Bârlad, acolo unde fuseseră înhumate în ultima decadă a lunii august 1918, la Târgu Jiu. Presa cu acoperire națională, precum și cea locală, s-a întrecut în a prezenta diverse informații despre acest eveniment, fapt care ne arată că eroul Vasile Craiu era încă viu în conștiința românilor. De fapt, încă de pe parcursul lunii iulie 1927, în ziarul „Cuvântul”, s-a strecurat în pagina a treia o știre care suna în felul următor: „Societatea *Cultul Eroilor* – Comitetul Central cu sediul la Palatul Patriarhiei București aduce la cunoștința familiilor eroilor maior Stoian (?) și căpitan aviator Craiu Vasile că a luat dispozițiuni pentru exhumarea osemintelor celor doi eroi din cimitirul *Eternitatea* Bârlad și reînhumarea lor în Cimitirul de Onoare din [Târgu Jiu] unde mormintele vor avea o bună și continuă îngrijire și înfrumusețare. În cazul când familiile doresc să asiste la ceremonia reînhumării sunt rugate să anunțe imediat Societatea *Cultul Eroilor* de unde vor primi comunicarea datei precise”⁸⁵.

La data de 27 septembrie 1927 a apărut o altă știre măgulitoare în paginile ziarului „Viitorul”, despre „aducerea osemintelor unui erou (...) în urma cererii d-nei Rogojanu din localitate, sora eroului căpitan V. Craiu din aviație, mort în timpul unei lupte aeriene în Moldova”⁸⁶ și înmormântat la Bârlad”⁸⁷. Conform acestei știri, vagonul mortuar a ajuns în orașul Târgu Jiu în data de 25 septembrie 1927, iar în exhumarea și transportarea eroului gorjean un rol determinant l-a avut Societatea „Cultul Eroilor”. În același timp, s-a mizat și pe faptul că „populația orașului va fi la înălțime (...) primind cu lacrimi și fiori rămășițele pământești ale unui fiu brav al Gorjului nostru”⁸⁸. Știrea de mai sus, exceptând ultima sa parte, a fost redată și de ziarul „Universul”, în ediția sa din data de 28 septembrie 1927⁸⁹.

Aproximativ două luni mai târziu, sub titlul „Reînhumarea osemintelor unui erou”, corespondentul din urbea de pe Jiu al ziarului „Viitorul” a punctat din nou cum „încă din luna septembrie [1927] au fost aduse de la Bârlad, rămășițele pământești ale eroului-aviator căpitan Craiu Vasile, originar din orașul nostru, și mort în Moldova, în timpul războiului”⁹⁰. Totuși, ne-a surprins neplăcut informația referitoare la faptul că osemintele căpitanului aviator Vasile Craiu au fost aduse în urbea târgușană încă din luna septembrie 1927, însă „trupele din garnizoană fiind atunci în manevre, coșciugul ce purta osemintele acestui distins militar a fost depus în capela cimitirului, iar zilele trecute, cu toată pompa cuvenită, s-a făcut

bună a fost înfrântă cu 5 – 2, *Limpegioara* fiind net superioară ca tehnică și ca tactică (...) jucătorii echipei *Căpitan Craiu* au jucat cu suflet și s-au străduit tot timpul să egaleze, însă față de jocul desfășurat de către adversari nu și-a putut ajunge scopul” („Universul”, XLV, No. 162, Sâmbătă 16 iulie 1927, p. 6).

⁸⁵ „Cuvântul”, An III, No. 810, Sâmbătă 16 Iulie 1927, p. 3.

⁸⁶ Așa cum am precizat în câteva rânduri pe parcursul acestui material, eroul-aviator căpitan Vasile Craiu nu și-a pierdut viața în timpul vreunei lupte aeriene, cu inamicii, ci în timpul unui accident de aviație care a avut loc la Bârlad, în data de 24 august 1918.

⁸⁷ „Viitorul”, An XX, No. 5878, Marți 27 Septembrie 1927, p. 3.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ „Universul”, An XLV, No. 225, Miercuri 28 Septembrie 1927, p. 5.

⁹⁰ „Viitorul”, An XX, No. 5925, Luni 21 Noembrie 1927, p. 2.

reînhumarea, în Cimitirul de Onoare al orașului”⁹¹. Oare, chiar așa de greu să fi fost sincronizarea dintre aducerea osemintelor eroului gorjean și planificarea unor manevre militare? Ne așteptam la mai multă disciplină din partea tuturor factorilor implicați în acest demers, mai ales că eroul Vasile Craiu se identificase cu diverse instituții emblematice din Statul Român. În plus, așa cum se proceda în astfel de ocazii, după încheierea slujbei religioase, oficiată de un sobor de preoți târgujieni între care se distingea preotul confesor al garnizoanei, Grigore Prejbeanu, au luat cuvântul mai multe personalități locale, precum maiorul Petrescu, cel care a evidențiat „cum eroul căpitan Craiu a fost distins de general Berthelot, șeful misiunii franceze cu *Crucea de războiu* cu palme și *Pentru merit*, mari decorațiuni franceze”⁹². Un ultim omagiu a fost adus de către ziaristul Jean Bărbulescu, din poziția de reprezentant al Societății „Cultul Eroilor”, „la Cimitirul de Onoare, mai înainte ca pământul să acopere rămășițele trupești ale eroului gorjan, (...) a evidențiat de asemenea calitățile căpitanului Craiu care și-a jertfit fără precupețire viața pentru Patrie”⁹³.

Așa cum era de așteptat, în ziua de 20 noiembrie 1927, ziarul „Gorjeanul” a redat un amplu material, postat pe prima pagină, cu privire la „Reînhumarea Eroului Căp. aviator Vasile Craiu”, alături de care a așezat și o fotografie a eroului nostru în uniforma de ofițer a Aviației Române. Regăsim aici mai multe informații cu privire la aducerea osemintelor sale de la Bârlad încă din luna septembrie, preoții care au oficiat slujba de pomenire, actele de eroism, decorațiile și medaliile obținute ș.a. În continuare, am mai aflat cum „S.M. le Roi a conféré l’ordre militaire Michel-le-Brave de III-ème classe au lieutenant aviateur Basile V. Craiu, de l’aviation, pour la bravoure et l’élân avec lesquels il a engagé un combat aérien le 15 juin 1917. Tandis qu’il protégeait un appareil roumain, il a été attaqué par trois avions ennemis, et, pendant le combat, a eu l’épaule perforée d’une balte. Bien que grièvement blessé, il a dirigé avec habileté son appareil et a réussi à la ramener dans nos lignes”⁹⁴. De asemenea, față de toate acestea, s-a făcut și o trimitere la ziarul „Galațiul noui”, din data de 30 iunie 1917, unde era descrisă întâlnirea dintre generalul H. Berthelot și căpitanul Vasile Craiu, cel din urmă aflat internat în spitalul israelit din localitate: „după ce i-a remis decorația *Pentru merit* (...) după ce a depus un sărut pe ambii obraji ai bravului aviator, generalisimul francez a rostit o scurtă cuvântare spunând că *această decorație depusă pe pieptul căpitanului Craiu se află la un loc de cinste și că ea îi este oferită într-adevăr pentru merit*”⁹⁵.

Majoritatea cotidianelor cu acoperire națională s-a întrecut în a oferi diverse informații despre „serbările aeriene de la Băneasa”⁹⁶, de pe parcursul anului 1928. Cu acest prilej, s-au organizat diferite demonstrații și concursuri, între care și *Cupa*

⁹¹ *Ibidem*.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ *Ibidem*.

⁹⁴ „L’Indépendance Roumaine”, Année 40, No. 12722, Jassy, Jeudi 6/19 Juillet 1917, p. 1.

⁹⁵ „Gorjanul”, An IV, No. 38-39, Târgu-Jiu, 20 Noembrie 1927, p. 1.

⁹⁶ „Adevărul”, An XLI, No. 13.626, Joi 24 Mai 1928, p. 4.

Craiu, competitorii având drept țintă „vânătoarea de baloane (...) primul clasat a fost locot. Gogu Ștefănescu care a distrus cele cinci balonașe în 5 minute și 57 secunde”⁹⁷. Din ziarul „Lupta” am aflat că acest miting aviatic s-a desfășurat pe aeroportul Băneasa între 19 – 21 mai 1928. În prima zi s-a desfășurat „expoziția avioanelor participante începând de la oraș dimineața (...) zborurile avioanelor streine (...) zborurile avioanelor române cu cei mai renumiți piloți”⁹⁸. În a doua zi de concurs au sosit și celebrii piloți francezi Costes și Le Brix, au avut loc lansări cu parașutele, executate de d-rele Emelte Christinet și Kethe Schultess din Elveția, dar și interesante sărituri cu balonul⁹⁹. În ceea ce privește săriturile cu balonul s-a desfășurat „alergarea cupelor eroilor aviatori *Major Mircea Zorileanu și Căpitan Vasile Craiu*”¹⁰⁰. A treia zi, la orele 10⁰⁰ dimineața, a avut loc „plecarea avioanelor în *Cupa Carpaților Aurel Vlaicu* București – Brașov – Galați – București”¹⁰¹. Sursa istorică citată de noi ne oferă informații și despre prețurile care trebuiau achitate, însă în funcție de zile. Spre exemplu, pietonii achitau 20 sau 60 lei, iar vehiculele 100 sau 300 lei. Programul acestui miting aviatic, cu referire directă la *Cupa Vasile Craiu*, a mai fost redat în ultima decadă a lunii mai 1928 și de alte ziare bucureștene cu acoperire națională, precum „Universul”¹⁰² sau „Viitorul”¹⁰³.

În ziua de 20 iulie 1929, la Bârlad, ca și în alte localități din regatul României, s-a sărbătorit Ziua Aviației. Așa cum bine a surprins și ziarul „Universul”, „pentru bârlădeni a fost un prilej de frumoasă sărbătoare”¹⁰⁴. În acest context festiv s-a oficiat „la Catedrala Domnească un Te-Deum pentru Regele Ferdinand și un parastas pentru pomenirea eroilor aviatori căzuți în Marele Războiu”¹⁰⁵. A fost organizată chiar și o defilare prin fața teatrului „Carol cel Mare” din localitate, defilare încheiată printr-o retragere cu torțe, precum și cu o serbare. Cu acest prilej, „avocatul C. Dumbravă a conferențiat despre importanța Aviației, iar serbarea s-a completat cu amintiri despre căpitanul Vasile Craiu, lectură făcută de dl. G. Vrabie”¹⁰⁶.

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ „Lupta”, An VII, No. 1947, Duminică 20 Mai 1928, p. 3.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² „Universul”, An XLVI, No. 116, Miercuri 23 Mai 1928, p. 5. Iată aici câteva nuanțe în plus, oferite de autorul articolului, C. Orășianu, în ceea ce privește *Cupa Vasile Craiu* pentru vânătoarea de balonașe: „la această cupă au concurat locotenenții Adamoio, N. Iliescu, Crăciunescu și Gogu Ștefănescu, plutonierii Keller și Negulescu (...) proba consta din distrugerea unor balonașe libere, ca acela de la moși (...) fiecărui concurent i se da liber câte 5 balonașe la intervale pe care trebuia să le distrugă (...) primul clasat a fost locotenentul Gogu Ștefănescu, unul dintre așii aviației noastre care a distrus cele 5 balonașe în 5 minute și 57 secunde (...) al doilea clasat a distrus numai 4 baloane” (*ibidem*).

¹⁰³ „Viitorul”, An XXI, No. 6074, Duminică 20 Mai 1928, p. 4; vezi și „Viitorul”, An XXI, No. 6075, Marți 22 Mai 1928, p. 4.

¹⁰⁴ „Universul”, An XLVII, No. 168, Joi 25 Iulie 1929, p. 2.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

Tot în anul 1929, revista „România Eroică” a găzduit în paginile sale articolul „Solemnitatea aducerii osemintelor a patru eroi români din Franța”, între cei patru regăsindu-se și locotenentul aviator Craiu Gheorghe (!). S-a precizat despre osemintele celor patru eroi, cele care „au fost îmbarcate la Marsilia pe vaporul francez *Dalmația* împreună cu alți eroi sârbi și îndrumate către Jugoslavia (...) eroii români transportându-se la punctul de frontieră Jimbolia, pentru repatriere”¹⁰⁷. Până aici se poate considera că totul era în regulă, cu toate că se discuta despre locotenentul aviator Gheorghe Craiu. Ulterior însă, informațiile inserate în articol au denaturat profund adevărul: „în gara Timișoara (...) s-a oficiat un serviciu religios și s-a ținut o cuvântare de către preotul Chirca și apoi trenul a plecat spre Târgu Jiu (...) la 21 august au avut loc la Târgu Jiu predarea osemintelor eroului Lt. Craiu, doamnei Maria V. Craiu și garnizoanei care le-a depus pentru câteva zile în capela Cimitirului de Eroi, rămânând ca mai târziu să i se facă onorurile militare; la gară a fost primit de domnul Comandant al Pieții, o delegațiune de ofițeri, preotul garnizoanei, un pluton de infanterie cu muzică ce la scoaterea sicriului din vagon a dat onorurile militare”¹⁰⁸. În rezumat, autorul anonim al articolului în cauză, poate autorii, a susținut că și osemintele locotenentului de aviație Gh. Craiu, „mort pe gloriosul pământ al Franței”¹⁰⁹, au fost repatriate de la Marsilia, cu vaporul și cu trenul, în urbea târgușiană pe parcursul anului 1929. Aici s-a făcut confuzia, nu a existat niciun locotenent de aviație Gheorghe Craiu, originar din județul Gorj care a decedat în Franța. Apoi, dacă s-au referit la eroul-aviator căpitan Vasile Craiu, au greșit iarăși, fiind știut faptul că acesta a suferit un grav accident de avion la Bârlad, unde a și decedat la data de 24 august 1918, și nu pe tărâm francez, așa cum se susținea și în articolul cu pricina. Greu de acceptat o astfel de confuzie, mai ales că osemintele eroului Vasile Craiu fuseseră aduse deja la Târgu Jiu, de la Bârlad, încă din toamna anului 1927, iar o mare parte a presei cu tiraj național a marcat cu solemnitatea cuvenită acest moment.

Debutul celui de-al doilea deceniu interbelic a coincis și cu desfășurarea unei conferințe ținută de directorul ziarului „Argus”, Grigore Gafencu, având ca temă „Aviația romantică”. Conferința a fost ținută în sediul Fundației „Carol I” din București, în prezența unui public numeros, precum și a Principelui Nicolae. Grigore Gafencu, fost camarad cu eroul gorjean, a susținut în fața audienței că „problema aviației are două aspecte cu totul deosebite după cum e privită: de pe pământ sau din aer”¹¹⁰. Mai apoi, distinsul orator G. Gafencu a povestit cum în timpul războiului, „la Bârlad, un aviator, căpitanul Craiu, neputându-și stăpâni melancolia zborurilor prin orizonturile albastre ale cerului, se înălța în fiecare zi la orele șase cu aeroplanul, deasupra Grădinei publice, prin care se plimbau domnișoarele. Și pentru domnișoare, câte două ore în șir, locotenentul Craiu, făcea în văzduh, cele mai nebunești acrobații. Ne întrebam toți camarazii care-l vedeam zburând pe Craiu, noi care simțeam că nebuniile lui cu aeroplanul erau destinate

¹⁰⁷ „România Eroică”, An X, No. 10, [f. zi] Octombrie 1929, p. 14.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 14-15.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 13.

¹¹⁰ „Argus”, An XXII, No. 5332, Vineri 23 Ianuarie 1931, p. 1.

să apere panașul aviației noastre, redusă la nemișcare fără voia noastră, ne întrebam unde-l vor duce? Și într-o bună zi, căpitanul Craiu care zbura deasupra Grădinei publice pentru domnișoare, a alunecat spre pământ, unde a fost îngropat sub aripile frânte ale avionului. Dacă ar fi fost logic, căpitanul Craiu n-ar fi zburat în timpul armistițiului, căci logica n-are aripi. Dar Craiu era aviator. Și aviatorul nu se simte bine pe pământ. El nu-și găsește realizarea decât în văzduh”¹¹¹. Senzațională și edificatoare această mărturisire a lui Grigore Gafencu, venită cumva ca o spovedanie, cel care, intenționat sau nu, ne-a oferit, dacă mai era nevoie, o explicație plauzibilă despre adevărata cauză a decesului eroului-aviator căpitan Vasile Craiu.

În data de 21 octombrie 1933, destinul a programat un alt accident de hidroavion la Mamaia, în apropiere de orașul Constanța. Cel în cauză, care a și sfârșit tragic în cele din urmă, paradoxal, „era originar din Târgu Jiu și terminase Școala militară anul trecut, fiind repartizat la flotila de hidroavioane Constanța (...) de curând absolvisese și Școala de pilotaj din Tecuci și promitea a deveni un distins sburător”¹¹². Știrea cu pricina, alături de o fotografie în medalion a tânărului sublocotenent gorjean, mai amintea și că „după aviatorii căpitani Craiu și Romeo Popescu, județul nostru (Gorj, n.n. – G.S.) a pierdut și pe tânărul sublocotenent Grigore Stamatescu (...) până în prezent familia sa a fost încunoștințată că încă nu s-a găsit cadavrul său în mare, lucru ce mărește și mai mult disperarea îndureraților săi părinți”¹¹³.

Pe parcursul anilor 1935 – 1938, presa centrală a continuat să găzduiască în paginile sale succinte referiri cu privire la căpitanul aviator Vasile Craiu. Exceptând momentul „sărbătoririi patronului aviației” din Iași, atunci când s-a făcut și un „parastas pentru aviatorii morți”¹¹⁴, toate celelalte referiri au fost indirecte, dar, toate la un loc, au readus în prim-plan și memoria eroului nostru. De pildă, în decursul lunii octombrie 1935, „fostii colegi și profesori, seria 1913 ai Liceului Lazăr au sărbătorit pe fostul lor premiant în toate clasele, pe dl. Aurelian Bentoiu, subsecretar de Stat la Justiție”¹¹⁵. După mulțumirile de rigoare, A. Bentoiu „aduce prinosul său camarazilor eroi-aviatori Vasile Craiu și I. Negrițescu căzuți pe câmpul de luptă”¹¹⁶ încă din vremea Primul Război Mondial. În egală măsură însă, numai că în unele ziare din anul 1936, am regăsit unele referiri lipsite de consistență

¹¹¹ *Ibidem*.

¹¹² „Cuvântul”, An IX, No. 3056, Vineri 27 Octombrie 1933, p. 6.

¹¹³ *Ibidem*.

¹¹⁴ „Lumea”, An XX, No. 5776, Joi 22 Iulie 1937, p. 2. Uite aici câteva idei extrase din știrea în cauză: „s-a oficiat un parastas pentru odihna sufletelor aviatorilor *Flotilei I Aviație* morți pe câmpul de onoare sau răpuși în accidente: locot. Beller, maior Mircea Zorileanu, cpt. Craiu, cpt. Nichifor, adjutant șef Petrina etc.” (*ibidem*); sau „*Flotila I de Aviație*, ale cărei unități au luptat victorioase la Mărășești, Mărăști, Oituz, Transilvania și Basarabia și din care s-au ridicat eroi ca maior Mircea Zorileanu, cpt. Craiu, locot. Peneș, plut. Bucur și alții, și-a înscris cu drept numele printre unitățile care au contribuit la ridicarea prestigiului aripilor românești” (*ibidem*).

¹¹⁵ „Viitorul”, An XXVIII, No. 8334, Vineri 25 Octombrie 1935, p. 3.

¹¹⁶ *Ibidem*. Cel puțin în cazul eroului Vasile Craiu informația nu era corectă fiind știut faptul că acesta nu a căzut pe câmpul de luptă.

despre Bulevardul Căpitan Aviator Vasile Craiu¹¹⁷, așa cum a fost denumit unul dintre bulevardele bucureștene, precum și despre Ziua Aviației. Ar fi fost interesant de aflat cum de s-a luat decizia denumirii acestui bulevard cu numele eroului V. Craiu. Totodată, despre Ziua Aviației am identificat o știre semnată de Remus Ionescu în ziarul „Epoca”, chiar pe prima pagină, în care se evidențiază faptul că cei care au „Aviație stăpânesc Universul”, dar se specifică și cum „minte evocă nume neuitate: Aurel Vlaicu, Crețu, Mărășescu (primele victime ale războiului nostru aerian); Mircea Zorileanu, Craiu, Gonța, Romeo Popescu, Oculeanu, și atâția alții”¹¹⁸. Pe parcursul primei jumătăți a lunii noiembrie 1938, în ziarul „România”, am regăsit două articole în care apărea și numele eroului cu origini de pe meleagurile Gorjului. Astfel, în articolul „Noui piloți civili au dovedit eri la Băneasa forma excepțională a elementelor naționale” s-a punctat destul de expresiv și cu unele regrete, fapt care s-a cam menținut până în zilele noastre, cum „în privința aviației, *mulțimea își face idoli și după ce aceștia pier năprasnic îi uită*. Așa a avut pe un Craiu, pe un Romeo Popescu, pe un Pantazi”¹¹⁹. Câteva zile mai târziu, într-un alt număr al aceluiași ziar, numai că într-o scrisoare deschisă adresată responsabililor cu pregătirea premilitară, se făceau mai multe îndemnuri despre o eventuală apariție a „vreunui flăcău care (...) va reînnoi isprăvile lui Craiu, Muntenescu, Iliescu-Leu sau ale emulilor lor încă în viață”¹²⁰. Tot ziarul „România” a prezentat un alt material în care erau rememorați Cavalerii Ordinului „Mihai Viteazul”, decretul în cauză, suveranii altor state decorați cu acest ordin sau ofițerii din armatele aliate. La rubrica „Ofițeri români decedați decorați cu Mihai Viteazul” l-am regăsit și pe „Lt. Aviator Craiu V. Vasile”¹²¹.

Din anii de sfârșit ai acestei perioade știrile din presa scrisă despre eroul Vasile Craiu s-au tot rărit, cauzele fiind evidente: norii negri ai celui de Al Doilea Război Mondial. Astfel, pe parcursul anului 1939, au existat câteva ziare cu acoperire națională care au găzduit articolul intitulat „Sburătorii noștri în războiul reîntregirii”. Mai concret, a fost o conferință ținută în foaierea Ateneului Român de către comandorul aviator Andrei Popovici, în ultima parte a lunii martie. Cu acest prilej au fost „evocate de conferențiar, glorioasele figuri ale bravilor Zorileanu, Craiu, Conta, figuri cari ilustrează luminos aviația noastră și care pentru aviatorii noștri de azi au devenit icoane sfinte de pildă și îmbărbătare”¹²². În plus, astfel de acțiuni de rememorare a eroilor români am mai regăsit abia pe parcursul anilor

¹¹⁷ „Argus”, An XXV, No. 6843, Luni 3 Februarie 1936, p. 2; „Epoca”, [f. an], No. 2091, Joi 23 Ianuarie 1936, p. 3; „Țara Noastră”, An XV, No. 1066, Vineri 24 Ianuarie 1936, p. 2; „Viitorul”, An XXVIII, No. 8408, Vineri 24 Ianuarie 1936, p. 2.

¹¹⁸ „Epoca”, [f. an], No. 2237, Marți 21 Iulie 1936, p. 1.

¹¹⁹ „România”, An I, No. 153, Marți 1 Noiembrie 1938, p. 11.

¹²⁰ „România”, An I, No. 155, Joi 3 Noiembrie 1938, p. 8.

¹²¹ „România”, An I, No. 161, Miercuri 9 Noiembrie 1938, p. 8.

¹²² „Argus”, An XXVIII, No. 7790, Miercuri 29 Martie 1939, p. 2; „Neamul Românesc”, An XXXIV, No. 69, Miercuri 29 Martie 1939, p. 3; „Timpul”, An III, No. 682, Luni 27 Martie 1939, p. 15; „Universul”, An LVI, No. 85, Marți 28 Martie 1939, p. 8.

1942¹²³ sau 1944. În acest din urmă an, ziaristul Ion Banciu, în rubrica „Colțul aviatorilor”, a realizat un articol, denumit „Sus, tot mai sus până la stele”. Acum a adus în atenția cititorilor celebrul motto al aviatorului-erou maior M. Zorileanu, „în aripile avioanelor noastre stă aripile propriului nostru suflet”¹²⁴, despre care considera că „gândeau și credeau la fel, Vasile Craiu, comandantul faimoasei Escadrile II care a realizat – cu Gruia – primul tur aerian al țării”¹²⁵. Tot în această notă de elogiare a eroilor aerului, cotidianul „Universul”, însă de Ziua Aviației Române din vara acestui an, a prezentat un articol – „Aviația Română, de la începutul ei până azi” – în care se făcea referire și la perioada Primului Război Mondial: „în acest războiu Aviația Română a scris primele fapte de arme. Nume ca Zorileanu, Craiu, Stâlpeanu, Muntenescu, Romanescu și alții stau alături de cei mai impunători ași ai Aviației mondiale”¹²⁶.

Perioada postbelică și a regimului comunist (1945 – 1989)

La câteva luni de zile după încheierea celui de Al Doilea Război Mondial în Europa, numele eroului Vasile Craiu a apărut tot mai des în paginile „Revistei Aeronautice”, din anul 1945. Am constatat că tot timpul era poziționat într-o companie selectă: „Zorileanu, Craiu, Stâlpeanu, Muntenescu și Romanescu sunt tot atâtea nume ce trezesc în amintirea noastră pe cavalerii neînfricați din războiul mondial și ale căror fapte de arme stau alături de cele înfăptuite de marii eroi ai Apusului”¹²⁷. Oricum s-ar interpreta, îl regăsim și într-o altă lungă listă de eroi: „de la începătorul întru jertfă Caranda, la iscusitul Aurel Vlaicu; de la tenacele Vuia, la avântatul, îndrăznețul și romanticul Mișu Pantazi, de la vizionarul Zorileanu și neastâmpăratul Craiu, la înțeleptul Ciocâltan și năprasnicul Toma Lucian; și dintre cei în viață de la calmul, modestul și potolitul Beroniadi, la pasionatul și încrezătorul Haralambie Giosanu”¹²⁸. În numerele 3-4/1946 ale acestei reviste de prestigiu s-a făcut referire și la „Asociația Română pentru propaganda Aviației” (A.R.P.A.), despre care se spunea că a luat ființă „în anul 1927 sub președinția dl. general Mircescu (...) cu filiale în toată țara cu scopul de propagandă și strângere de fonduri pentru procurarea de avioane”¹²⁹. Profitând de această oportunitate s-a făcut referire și la „Cupa Căpitan Vasile Craiu de supleță, spargere de balonașe, dotată cu un premiu de 12.000 lei”¹³⁰. De remarcat, în presa din primul deceniu

¹²³ Vezi și aprecierea ministrului subsecretar de Stat al Aerului, Jienescu, cel care, la un conclav mai larg al aviatorilor români, a făcut „apologia cuvântului EROU, felicitând pe sburători de a avea fericirea prin meseria lor, să devină în orice clipă, eroi de legendă, ca și înaintașii lor, Craiu, Vlaicu...” („Revista Aeronautice”, An XIV, No. 8/August 1942, p. 992).

¹²⁴ „Timpul”, An VIII, No. 2446, Joi 2 Martie 1944, p. 7.

¹²⁵ *Ibidem*.

¹²⁶ „Universul”, An LXI, No. 199, Vineri 21 Iulie 1944, p. 3.

¹²⁷ „Revista Aeronautice”, An XIX, No. 7-8/Iulie – August 1945, p. 7.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 13.

¹²⁹ „Revista Aeronautice”, An XX, No. 3-4/Martie – Aprilie 1946, p. 78.

¹³⁰ *Ibidem*, p. 79.

interbelic, cel puțin în cele 3 – 4 cotidiane de mare tiraj verificate de noi, nu s-a făcut nicio referire la suma pusă la dispoziția câștigătorului acestui concurs, pe când în cea din această perioadă s-a precizat și acest amănunt.

Din primii ani ai instaurării puterii populare totale în România, în presa scrisă nu am reușit să identificăm vreo știre despre căpitanul aviator Vasile Craiu. Primele astfel de referiri le-am dibuit tocmai pe parcursul lunii august a anului 1957, în oficiosul Ministerului Forțelor Armate, ziarul „Apărarea Patriei”. Atunci a fost realizat un amplu material dedicat celebrei bătălii de la Mărășești, disputată cu patru decenii în urmă. Ministrul Forțelor Armate, împreună cu mai mulți invitați, între care și o delegație a fostilor combatanți francezi, au vizitat Mausoleul de la Mărășești. În luarea sa de poziție, generalul de Corp de Armată francez, Victor Pétin, a amintit, între altele, că „*mă gândesc mai ales la locotenentul aviator Craiu care, văzând unul din aparatele de reglare a tirului, atacat de trei avioane inamice i-a venit în ajutor, l-a salvat și s-a înapoiat grav rănit*”¹³¹. Era o recunoaștere în timp a eroismului temerarului nostru aviator de către nobila Franța. Marcarea acestui moment solemn, patru decenii de la cea mai importantă victorie din istoria contemporană a României, inclusiv reliefaarea faptelor de vitejie ale eroului-aviator căpitan Vasile Craiu, a fost surprins atât de organul de presă al Comitetului Central al P.M.R., ziarul „Scînteia”¹³², cât și de organul Sfaturilor Populare din R.P. Română, cotidianul „România liberă”¹³³.

În cotidianul „Apărarea Patriei”, într-un număr de pe la jumătatea lunii noiembrie a anului 1958, sub semnătura căpitanului C. Vasiliu, a apărut articolul cu titlul, „File din tradițiile de luptă ale aviației românești”. Era un articol dedicat aviatorilor Mircea Zorileanu și Vasile Craiu. Articolul, însoțit și de o fotografie în creion a bine-cunoscutei lupte cu cele trei avioane inamice, reda în a doua sa parte principalele confruntări aeriene în care a fost implicat eroul cu origini gorjene. Iată una dintre acestea: „Craiu angaja lupta cu avioanele inamice. Unul contra trei. O luptă inegală. Conducându-și avionul cu măiestrie, Craiu se ferea la timp de atacul avioanelor dușmane. Deodată, două avioane îl încolțiră. O rafală se abătu asupra *Nieuport-ului*. Craiu simți o arsură la umărul drept. Degetele îi înțepeniră și mâna refuză să se mai miște. Ceva cald i se prelingea pe braț. Cămașa se muie de sânge și se lipi. O sfârșeală îl cuprinse. Privirea i se încețoșa și puterile îl părăseau. Capul îi căzu pe piept și aburii somnului letargic îl cuprinseră. Nestăpânit de mâna sigură a pilotului, avionul începu să pice. Părea că situația era pecetluită. Greu, în mintea pilotului Craiu se înfiripă imaginea tovarășilor săi din *Farman*, rămași fără apărare. Își adună ultimele puteri și strunindu-și avionul cu mâna stingă reveni în luptă. O luptă epuizantă. Atacurile inamicului erau respinse pe rând. Protejat, *Farmanul* se îndepărtă de pericolul care-l pândea”¹³⁴.

Venirea la conducerea României a regimului național-comunist condus de Nicolae Ceaușescu a pus un accent mult mai apăsător asupra trecutului eroic al

¹³¹ „Apărarea Patriei”, An XIII, No. 186 (3412), Miercuri 7 August 1957, p. 3.

¹³² „Scînteia”, An XXVI, No. 3978, Miercuri 7 August 1957, p. 3.

¹³³ „România liberă”, An XV, No. 3990, Miercuri 7 August 1957, p. 3.

¹³⁴ „Apărarea Patriei”, An XIV, No. 269 (3804), Sâmbătă 15 Noiembrie 1958, p. 2.

poporului român. În acest context, referirile la eroii din Aviația Română s-au înmulțit. Dăm ca exemplu sărbătorirea Zilei Aviației din vara anului 1966, iar în ziarul „Scînteia”, sub semnătura locotenent-colonelului I. Clenciu, s-a publicat articolul „Aripi” din care am extras următorul fragment, aparținând pe atunci elevului-plutonier Ștefan Caraene (?), cel care era pasionat de istoria aviației încă de pe băncile școlii: „am acasă, la Tecuci, aproape tot ce am putut găsi despre *Istoria aviației* (...) pionieratul conaționalilor noștri Vuia, Vlaicu, Coandă, eroismul lui Zorileanu, Craiu, Secicar; celebrele zboruri ale echipajului Burduloiu-Iacobescu în Europa, al lui Ion Ghica în Asia, al lui Gheorghe Bănciulescu – primul zburător din lume cu ambele picioare amputate – în Africa; ale lui A. Papană în SUA, devenit *campion de acrobație aeriană al Americii* în înfruntarea cu 30 de ași ai aviației mondiale”¹³⁵. Constatăm, din nou, poziționarea eroului Vasile Craiu în galeria selectă a elitei aviatorilor români din perioada de pionierat/romantică a Aviației Române, dar mai ales faptul că măiestria sa în conducerea aeroplanelor devenise studiu de caz pentru unii dintre tinerii piloți din anii '70 ai secolului trecut.

Alte informații din toți acești ani despre eroul Vasile Craiu le-am preluat și din ziarul clujean „Tribuna”, unde sub semnătura generalului maior în retragere ing. aviator Gheorghe Negrescu s-a publicat, în decursul anului 1967, articolul, denumit „Aripi românești la Mărăști și Mărășești”. Evidențiem și noi faptul, asemeni autorului materialului în cauză, că „la vitejia trupelor terestre, noua și tână armă, Aviația, și-a adus partea ei de avânt (...). Aviația de vânătoare a doborât 29 avioane inamice, din care 13 victorii revin aviatorilor români. Dintre aceștia s-au distins în mod deosebit căpitanul Craiu, sublocotenentul Popescu, sublocotenentul Nasta, plutonierii Muntenescu și Magâlea. Dar nici echipajele de recunoaștere nu s-au lăsat mai prejos. Primul avion inamic doborât pe Valea Trotușului, la Gârbovanu, a fost cel lovit de echipajul format din locotenentul Ioanin și sublocotenentul Darian, la 9 mai 1917”¹³⁶.

În vara acestui an, deja era o tradiție începută cu mai mult timp înainte, s-a sărbătorit din nou Ziua Aviației. Pe cale de consecință, sub semnătura generalului maior Ion Tiu, organul central al tineretului comunist, pe atunci ziarul „Scînteia tineretului”, a găzduit pe prima sa pagină articolul intitulat „Sărbătorirea aripilor românești”, din care am extras paragraful următor: „în luptele de acum 50 de ani de la Mărăști, Mărășești și Oituz, piloți ca Vasile Craiu, Mircea Zorileanu, Tase Rotaru, Ion Munteanu și alții au mănuit cu măiestrie aparatele de zbor împotriva celor care invadaseră pământul nostru”¹³⁷. Ziua Aviației R.S. România din anul 1967 a fost reliefată și în ziarul „Scînteia” unde pe pagina a cincea a fost inserat un articol cu privire la „Temerarii văzduhului”. Autorul, locotenent-colonelul I. Clenciu, nu a omis să menționeze și faptul că „în Primul Război Mondial aviatorii români au dat pilde de un înalt eroism. Mircea Zorileanu, Ion Muntenescu, Vasile

¹³⁵ „Scînteia”, An XXV, No. 7015, Duminică 19 Iunie 1966, p. 2.

¹³⁶ „Tribuna”, Serie Nouă, An XI, No. 31 (548), Cluj, 3 August 1967, p. 6.

¹³⁷ „Scînteia tineretului”, Seria a II-a, An XXIII, No. 5623, Duminică 18 Iunie 1967, p. 1.

Craiu și atâția alți viteji aviatori și-au înmănuncheat fierbintea lor dragoste de patrie cu cea a legendarilor luptători de la Oituz, Mărăști, Mărășești pentru apărarea gliei strămoșești”¹³⁸. Asemănător, colonelul Nicolae Tăutu, numai că în săptămânalul „Apărătorii Patriei”, a reamintit publicului larg cum „pe coordonatele istoriei navigației universale s-au înscris spre nemurire nume românești cu rezonanță de baladă a începutului de veac: Vuia, Vlaicu, Coandă. Șirul pionierilor navigației aeriene a continuat cu eroii de legendă ai Primului Război Mondial: Mircea Zorileanu, Ion Muntenescu, Vasile Craiu și al altora ce și-au aflat nunta mioritică în flăcările cerului”¹³⁹.

Anul 1968 a coincis și cu comemorarea primei jumătăți de veac de la dispariția tragică a eroului nostru. Din păcate, nu am reușit să identificăm articole/studii cu o tematică specială, dedicate eroului Vasile Craiu. Dar bineînțeles că s-au făcut referiri la Vasile Craiu cu prilejul Zilei Aviației, așa cum s-a procedat și în anii de dinainte. Totodată, într-un alt ziar cu acoperire regională, am identificat următoarea idee cu nuanță retorică, despre eventuala posibilitate de a „nu ne aminti de Mircea Zorileanu, Ion Muntenescu, Vasile Craiu și alți viteji aviatori, care în Primul Război Mondial și-au înmănuncheat fierbintea lor dragoste de patrie cu cea a legendarilor luptători de la Oituz, Mărăști, Mărășești, pentru apărarea gliei strămoșești”¹⁴⁰. În plus, colonelul Ion Văleanu, pilot clasa I și inspector de zbor, a punctat în „Scînteia tineretului” că „deși aeroplanele cu care zburau nu prezentau suficientă siguranță, Vasile Craiu, Mircea Zorileanu, Aurel Muntenescu și mulți alții s-au acoperit de glorie pe câmpul de luptă, îndeplinind cu vitejie misiuni, uneori inedite, ca acea primă misiune de noapte, de deasupra Brașovului, efectuată de Zorileanu în iunie 1918”¹⁴¹. O idee interesantă am regăsit în articolul „Rânduri despre aripile românești”, semnat de locotenent colonelul în rezervă Temistocle Năstase din Blaj. Nici mai mult nici mai puțin, autorul articolului vorbea cu multă adulație despre „falnicul monument ai aviatorilor din București (...) pe același monument al eroilor patriei găsim nume cum sunt ale căpitanului Craiu Vasile, locotenent Oculeanu Octav, căpitan Popescu Romeo, căpitan Hubert Dumitru – iată unii dintre cei care, prin faptele lor de eroism, au marcat etape de valoare pentru aviația noastră”¹⁴². Același autor aducea alte elogii aviatorilor români cu prilejul Zilei Aviației din vara anului 1968: „Aviația noastră se mândrește cu numele unor piloți, de frunte care și-au cucerit o faimă binemeritată ce a depășit, cu mult granițele patriei. Piloții supersonicelor de astăzi păstrează vie memoria unor străluciți înaintași: Mircea Zorileanu, Ion Muntenescu, Vasile Craiu, Smaranda Brăescu – prima parașutistă română, Gh. Bănciulescu – *Icarul fără picioare, învingând primul în lume infirmitatea și zburând cu proteze la ambele picioare*”¹⁴³.

¹³⁸ „Scînteia”, An XXXVI, No. 7375, Duminică 18 Iunie 1967, p. 5.

¹³⁹ „Apărarea Patriei”, An XXIII, No. 24 (5861), Miercuri 14 iunie 1967, p. 1.

¹⁴⁰ „Steaua Roșie”, An XX, No. 142 (3.185), Târgu Mureș, Duminică 16 Iunie 1986, p. 1.

¹⁴¹ „Scînteia tineretului”, Seria a II-a, An XXIV, No. 5930, Sâmbătă 15 Iunie 1968, p. 1.

¹⁴² „Unirea”, An I, No. 100, Alba Iulia, Vineri 14 Iunie 1968, p. 2.

¹⁴³ „Unirea”, An I, No. 102, Alba Iulia, Duminică 16 Iunie 1968, p. 1.

În deceniul al optulea din secolul al XX-lea, referirile din presa scrisă la căpitanul aviator Vasile Craiu sunt legate tot de sărbătorirea Zilei Aviației. Așadar, sub semnătura aceluiași autor, general-maior Dumitru Puiu, pilot clasa I, apar două articole, publicate de ziarele „Drapelul Roșu” și „Scînteia tineretului”. În cel dintâi s-a spus că „Aviația militară românească, înființată în anul 1910, a făcut progrese rapide încă din Primul Război Mondial (...) în conștiința poporului nostru vor rămâne veșnic neșterse faptele unor aviatori eroi ca: Mircea Zorileanu, Vasile Craiu, Ion Muntenescu, Tase Rotaru, Ion Romanescu și ale multor altora”¹⁴⁴. Din cel de-al doilea material am reținut că trebuie „să adăugăm, cu mândrie că în 1911, *când nu multe țări aveau aviație*, România apus bazele unei Școli militare de pilotaj (...) în timpul Primului Război Mondial, absolvenții Școlilor de aviație de la Băneasa și Chitila s-au acoperit de glorie în lupta împotriva dușmanului [iar] pe lespezile statuii Aviatorilor din București sunt săpate adânci ca și în inimile noastre, numele aviatorilor eroi care, asemenea lui Mircea Zorileanu, Vasile Craiu, Petre Muntenescu, Tase Rotaru, și-au dat viața pentru apărarea pământului strămoșesc”¹⁴⁵. Un articol cu o tematică asemănătoare, „Șoimii Patriei, mereu la datorie”, de același autor, am identificat și în paginile cotidianului bănățean „Drapelul Roșu”, de pe parcursul lunii iunie 1973. Și aici se readucea în memoria publicului larg, între altele, cum „în perioada Primului Război Mondial aviatorii români s-au acoperit de glorie în luptele la care au participat înscriind pagini nemuritoare. Au rămas de-a pururi în inimile noastre eroii Vasile Craiu, Mircea Zorileanu, Petru Muntenescu, Tase Rotaru care s-au jertfit pentru independența și suveranitatea patriei”¹⁴⁶.

Din ultimul deceniul al regimului național-comunist din România referirile din presa scrisă la persoana eroului aviator Vasile Craiu s-au diversificat. Acest lucru a fost posibil și datorită faptului că au fost gândite rubrici inedite în paginile ziarelor. Astfel, de la rubrica de filatelie a săptămânalului ieșean „Cronica” am aflat că „Poșta Română a emis primele mărci de poștă – aeriană la 1 septembrie 1928, având ca ilustrație un avion în zbor deasupra unor ogoare, cu inscripția *C-Raiu*, care simboliza numele căpitanului C. Raiu”¹⁴⁷, unul dintre eroii aviatori ai Primului Război Mondial”¹⁴⁸. O acțiune asemănătoare am regăsit-o la câțiva ani distanță într-unul dintre săptămânalele de cultură ale Capitalei și tot la rubrica de filatelie pe scurt. Se preciza că de la Focșani, „președintele filialei județene A.F.R., ing. N. Buniș, ne-a trimis un plic obliterat cu o ștampilă specială aplicată în ultima zi a anului trecut. Textul ștampilei spune tot: *100 de ani de la naștere. Pionier al aviației române. Căpitan aviator V. Craiu 31.12.1985* (corect, în 1984 s-au împlinit 100 de ani!, n.n. – G.S.). *5300 Focșani*. Machetele au fost realizate, la egalitate de

¹⁴⁴ „Drapelul Roșu”, An XXVIII, No. 8221, Timișoara, Duminică 20 Iunie 1971, p. 5.

¹⁴⁵ „Scînteia tineretului”, Seria a II-a, An XXVII, No. 6869, Sâmbătă 19 Iunie 1971, p. 1.

¹⁴⁶ „Drapelul Roșu”, An XXX, No. 8839, Timișoara, Duminică 17 Iunie 1973, p. 5.

¹⁴⁷ Așa în orig., deși corect era V. Craiu (!).

¹⁴⁸ „Cronica”, An XV, No. 38 (764), Iași, 19 Septembrie 1980, p. 7.

epolet, de cpt. dr. Ioan Daniliuc”¹⁴⁹. În cazul de față nu știm dacă greșeala a aparținut autorului textului, ing. N. Buniș, sau redacției hebdomadarului „Săptămâna culturală a Capitalei” atunci când au tehnoredactat materialul în cauză. Este însă o altă eroare majoră pe care am fost nevoiți să o evidențiem pe parcursul acestui material.

Încheiem această perioadă din istoria țării noastre cu alte câteva referiri importante din viața eroul nostru. Astfel, am mai reținut despre „Vasile Craiu și Ioan Muntenescu, piloți de vânătoare neînfricați, care atacau chiar dacă se găseau în inferioritate numerică”¹⁵⁰. Apoi, în cele din urmă, am dat peste un articol dedicat special memoriei eroului Vasile Craiu, aparținând colonelului Gheorghe Zarioiu, intitulat „Vasile Craiu – erou al văzduhului”. Din nefericire, și aici avem precizarea greșită a anului nașterii eroului nostru, 31 decembrie 1885, fiind vorba de aproape un deceniu în minus. Însă am identificat și câteva referiri de excepție, precum „*unul dintre cei mai viteji piloți de vânătoare români din Primul Război Mondial, respectiv – căpitanul Vasile Craiu, pilot cu o intensă activitate de zbor, cunoscut ca un desăvârșit acrobat și temerar luptător aerian, având la activul său 30 de misiuni de luptă executate în 51 ore și 45 minute de zbor (...) Craiu a dobândit brevetul de pilot nr. 59, la data de 13 august 1915 (...) faptele sale eroice străbat prin decenii, cutezanța, abnegația și eroism ul înaintașilor constituind un exemplu însuflețitor al iubirii de patrie*”¹⁵¹. Nu în cele din urmă, numai că în săptămânalul politic, social și cultural „Contemporanul”, același colonel Gheorghe Zarioiu a realizat cu pertinentță o recenzie asupra unei lucrări scrise de istoricii Dumitru Crăciun și Constantin Ucrain, *Icarii din Carpați*. Lucrarea în cauză a apărut la o cunoscută editură din cetatea Băniei, „Scrisul Românesc”, pe parcursul anului 1986. S-a evidențiat faptul că printre „numeroșii luptători și eroi ai aviației din crâncenele înclăștări ale anilor 1916 – 1918”¹⁵², spre cinstea lui, s-a numărat și eroul-aviator căpitan Vasile Craiu.

Perioada postdecembristă

Primii ani postdecembriști, atât de zbuciumați prin schimbările politice și economice de la nivel central sau regional, nu ne-au oferit prea multe informații despre căpitanul aviator Vasile Craiu. Deși așteptările noastre erau altele, mai ales văzând și puzderia de publicații periodice apărute odată cu revenirea la democrație. O primă astfel de știre, deși mai mult tangențială, se referea la domeniul filateliei. De pildă, în ziua de 10 septembrie 1992, ziarul „Cotidianul”, la rubrica „Filatelia pentru tineret”, se pronunța asupra unor „făcături filatelice”, iar exemplul dat se

¹⁴⁹ „Săptămâna culturală a Capitalei”, [f. an], Serie Nouă, No. 3 (788), Vineri 17 Ianuarie 1986, p. 7. Nota bene, data exactă a nașterii lui Vasile Craiu era 31 decembrie 1894, și nu 1895, așa cum greșit s-a inserat în paginile acestui săptămânal. Și, totuși, au fost marcați 100 de ani de la nașterea eroului V. Craiu, numai că în anul 1985!

¹⁵⁰ „Flacăra”, An XXX, No. 24 (1357), [Joi] 11 Iunie 1981, p. 9.

¹⁵¹ „Înainte”, An XLII, No. 12673, Craiova, Vineri 27 Decembrie 1985, p. 2.

¹⁵² „Contemporanul”, [f. an], No. 46 (2087), [Vineri] 14 Noiembrie 1986, p. 10.

referea tocmai la faptul că „singurele erori majore sunt considerate acelea ale seriei de poștă aeriană *C-RAIU*, la care supratiparul 8 Iunie 1930 apare răsturnat; eroarea survenind, însă, nu prin aplicarea inversă a sursarjului, ci prin inversarea unor mărci”¹⁵³.

După o altă perioadă de timp, în cotidianul independent „Cuvântul Libertății”, am surprins o altă inițiativă dedicată Zilei Naționale a României din anul 1993. Cu acest prilej, istoricul Luchian Deaconu a adus în discuție personalitatea caporalului-aviator Ioan N. Romanescu, căzut pe tărâm francez în timpul Marelui Război și decorat cu „Crucea de Fier” a Franței. Despre acest erou doljean s-a spus în articolul în cauză că era „erou între eroi – alături de camarazii săi zburători Craiu, Muntenescu, Sănătescu, Zorileanu și de neînfricatele aripi franceze Brissot Du Plan, Gond, Texter, Schneider, Lamproux, Tissot”¹⁵⁴. Din nou, eroul Vasile Craiu era plasat în galeria celor mai de vază aviatori de pe bătrânul continent, o companie mai mult decât onorabilă de altfel.

Tot în ziarul „Cotidianul”, preocupat în acest prim deceniu postdecembrist de a readuce în prim-planul vieții de zi cu zi faptele de eroism ale unor eroi români, la rubrica „Remember 8 August”, sub semnătura lui Silviu Dragomir, a postat o „fotografie inedită [cu] înmormântarea (Bârlad – august 1917) aviatorului-erou Vasile Craiu, căzut în luptele aeriene”¹⁵⁵. Numai că, așa cum se poate observa și din prima parte a acestui material, eroul Vasile Craiu nu a decedat în data de 8 august 1917, ci un an mai târziu, în data de 24 august. De asemenea, nu a căzut „în luptele aeriene” duse împotriva inamicilor, ci a decedat ca urmare a unui nefericit accident de avion petrecut după încheierea păcii de la Buftea/București, din data de 24 Aprilie/7 Mai 1918.

O abordare inedită, nemaîntâlnită de noi în niciun alt ziar de până atunci, a avut-o publicația sibiană „Rondul”, pe parcursul lunii iulie 1997. În una dintre paginile sale, destinată mai mult activităților sportive și de recreere, era și un test de cultură generală, denumit mai mult decât sugestiv, „Unul din trei”. Iată cum era formulată prima întrebare: „Cine este aviatorul român care reușește să piloteze, deși avea proteze la ambele picioare? a) Vasile Craiu b) Mircea Zorileanu c) Gheorghe Bănciulescu”¹⁵⁶. Cei care răspundeau corect urmau să încercuiască litera „c”, deci, în acest caz, nu era vorba despre căpitanul aviator Vasile Craiu.

Informații bine documentate, susținute de specialiști din domeniul aviației, fotografii și chiar documente de arhivă cu privire la eroul Vasile Craiu, se regăsesc și în revista „Dosarele Istoriei”, No. 9/2001. De altfel, întregul număr a fost dedicat „românilor minunați și mașinile lor zburătoare (1890 – 1968)”¹⁵⁷. Extrem de interesant ni s-a părut studiul cu titlul „Aripile românești în războiul de întregire națională. Cerul în flăcări (1916 – 1917)”. Aici regăsim o serie de amănunte mai puțin cunoscute despre misiunile îndeplinite de căpitanul aviator Vasile Craiu și de

¹⁵³ „Cotidianul”, An II, No. 177 (342), Joi 10 Septembrie 1992, p. 6.

¹⁵⁴ „Cuvântul Libertății”, An IV, No. 1018, Craiova, Joi 25 Noiembrie 1993, p. 2.

¹⁵⁵ „Cotidianul”, An IV, No. 184 (922), Luni 8 August 1994, p. 3.

¹⁵⁶ „Rondul de Sibiu”, An V, No. 1265, Sibiu, Joi 17 Iulie 1997, p. 7.

¹⁵⁷ „Dosarele Istoriei”, An VI, No. 9/2001, coperta I.

către camarazii săi, în perioada mai sus precizată, iar în final aflăm cum „au obținut câte patru victorii aeriene cpt. Vasile Craiu, lt. Gheorghe Mihăilescu și plutonierul (sblt.) Marin Popescu. Un număr de 13 ofițeri români din aeronautica militară au fost decorați cu Ordinul *Mihai Viteazul*, clasa III-a”¹⁵⁸, iar între cei 13 ofițeri, așa cum se știe, se regăsea și eroul Vasile Craiu.

În data de 3 iunie 2003, ziarul „Cotidianul” a publicat un articol mai mult decât sugestiv, „Monumente ferecate”, sub semnătura colonelului în rezervă Gheorghe Neagoe. Autorul a evidențiat faptul, și câtă dreptate avea, că „cinstirea memoriei celor care și-au jertfit viața în lupta pentru libertatea și independența patriei constituie una dintre tradițiile scumpe ale poporului român și un mijloc important pentru educarea generației actuale și viitoare”¹⁵⁹. Totodată, s-a mai punctat și ideea că „pe una dintre cele mai frumoase magistrale ale Capitalei, Bulevardul Aviatorilor, se află Monumentul *Eroilor Aerului*, o monumentală operă de artă. Cele 13 plăci de bronz cuprind numele celor 269 de eroi ai Aviației Române care, în perioada 1912 – 1938, și-au jertfit viața pentru gloria României. Printre eroii aviatori căzuți la datorie în luptă cu inamicul din Primul Război Mondial se află căpitan[i] Nemoianu, Vasile Craiu, sublocotenenții Horia Chiriac, Iuliu Chetrat, Nicoale Aldea și alții”¹⁶⁰. Foarte binevenit acest articol care până la urmă poate arăta tuturor românilor rolul avut de aviatorii noștri, implicit al lui Vasile Craiu, de-a lungul istoriei. De asemenea, ne-au atras atenția și plăcile din bronz cu cei 269 de eroi aviatori români.

După acest moment, în publicațiile scrise din România (atenție, nu în mediul online!), s-a lăsat oarecum tăcerea, iar referirile la aviatorul Vasile Craiu au intrat într-un nedorit con de umbră pentru o bună bucată de timp. Ne referim aici numai la publicațiile scrise, precum ziarele sau revistele în format tradițional. Totuși, așa cum s-a întâmplat în câteva rânduri și în secolul trecut, un eveniment comemorativ a relansat discuțiile despre eroul nostru. Astfel, cu prilejul zilei de 24 august 2018 s-au comemorat 100 de ani de la dispariția eroului Vasile Craiu, iar cotidianul regional „Gazeta de Sud”, cu mai bine de o săptămână înainte a găzduit articol „100 de ani de la moartea lui Vasile Craiu, aviator-erou gorjean”. Reieșea astfel că „în memoria acestuia, unul dintre avioanele Școlii Superioare de Aviație civilă va purta numele Vasile Craiu, [iar] pe fuselajul aparatului de zbor se află numele și chipul pilotului militar din Primul Război Mondial”¹⁶¹. De asemenea, se preconiza că „în luna august va apărea la Târgu Jiu o carte scrisă de Dan Antoniu despre viața și faptele lui Vasile Craiu (...) pe 24 august va avea loc și o expoziție cu avionul și file din viața lui Vasile Craiu (...) în Cimitirul Eroilor vom așeza o piatră funerară în zona unde se spune că s-ar afla mormântul”¹⁶².

Același cotidian, numai că într-un alt număr al său, a mai consemnat și informația că „în cadrul manifestărilor dedicate lui Vasile Craiu, în Piața Prefecturii

¹⁵⁸ *Ibidem*, p. 18.

¹⁵⁹ „Cotidianul”, An XII, No. 126 (3596), Marți 3 Iunie 2003, p. 11.

¹⁶⁰ *Ibidem*.

¹⁶¹ „Gazeta de Sud”, [f. an], No. 7038, Craiova, Luni 13 August 2018, p. 8.

¹⁶² *Ibidem*.

din Târgu Jiu va fi expusă o replică după un avion conceput de Traian Vuia 1903 – 1905 (...) la ora 10⁰⁰, pe 24 august, va avea loc o slujbă de pomenire la Biserica *Sfinții Apostoli*. Va mai fi lansată la Muzeul Județean, de la ora 11⁰⁰, și o carte dedicată pilotului de avioane Vasile Craiu, autor fiind Dan Antoiu (...) Poșta Română a lansat o colecție de timbre dedicate lui Vasile Craiu”¹⁶³. Totodată, într-o ipostază nemaîntâlnită până atunci, „elevii Liceului de Artă *Constantin Brăiloiu* din Târgu Jiu vor realiza o revistă de benzi desenate cu eroi gorjeni din Primul Război Mondial (...) publicația va conține în total trei povești despre Ecaterina Teodoroiu, comisarul de poliție Popilian și luptele de la Podul Jiului, precum și despre Vasile Craiu, asul aviației militare românești în Primul Război Mondial”¹⁶⁴.

Unul dintre numeroasele ziare din Cetatea Banilor, „Cuvântul Libertății”, a făcut referire la expoziția „Centenarul Marii Uniri din Oltenia”, un eveniment organizat de Muzeul Județean Gorj „Alexandru Ștefulescu” în parteneriat cu alte instituții similare din zona Olteniei în prima jumătate a lunii decembrie 2018. Astfel, „având în vedere faptul că una dintre figurile feminine emblematice ale țării noastre în Primul Război Mondial a fost Ecaterina Teodoroiu, ne-am propus să acordăm *Eroinei de la Jiu* un loc aparte în cadrul expoziției noastre. În același timp, un loc special îl are Vasile Craiu, căpitan aviator, primul as al aviației române. Numele său a intrat în legendă ca un simbol al curajului și iscusinței piloților militari”¹⁶⁵. Tot în acest sîaj al Centenarului Marii Uniri, pictorul botoșănean Manuel Mănăstireanu a realizat o expoziție personală, „Oglinzile tăcerii”, în care a expus mai multe picturi cu eroi din Marele Război. Expoziția a fost analizată critic în revista „Cronica Nouă”, sub semnătura Mariei Bilășevschi. Aici s-a vorbit despre unele „răni vii ale istoriei, Generalul Ion Dragalina, Căpitan aviator Vasile Craiu, Cătălina Teodoroiu – eroina de la Jiu, Generalul David Praporgescu – eroul de la Colți, soldați necunoscuți, mame și copii, refugiați, tranșee, uitare, recuperare. Alături de aceștia, supraviețuitorii se dezvăluie rînd pe rînd, Regele Ferdinand – Întregitorul, Regina Maria – asistentă medicală și suverană, Brîncuși – infinitul sacrificiului, Enescu – ostașul artist”¹⁶⁶.

Din unul dintre cele mai îndepărtate colțuri ale țării noastre, zona Crișanei, am preluat o știre referitoare la tînărul artist Ion Lianu Popa, cel care „în data de 24 august 2021, la Novaci (județul Gorj), a avut onoarea de a dedica momentul artistic unui eveniment de excepție, comemorarea ultimului zbor al eroului căpitan aviator Vasile Craiu. La Novaci a dezvelit un monument reprezentînd o pală de elice, în memoria aviatorului Vasile Craiu, considerat primul as al Aviației românești de vîntătoare, erou al Războiului de Întregire Națională”¹⁶⁷. Însă, demn de reținut, acest „eveniment a fost organizat din inițiativa Asociației culturale Tătărescu, Asociației de Reconstituiri Istorice *Ferdinand I*, Primăriei și Consiliul Local

¹⁶³ „Gazeta de Sud”, [f. an], No. 7046, Craiova, Vineri – Sîmbătă 24-25 August 2018, p. 11.

¹⁶⁴ „Gazeta de Sud”, [f. an], No. 7056, Craiova, Vineri – Sîmbătă 07-08 Septembrie 2018, p. 14.

¹⁶⁵ „Cuvîntul Libertății”, An XXVIII, No. 8799, Miercuri 12 Decembrie 2018, p. 4.

¹⁶⁶ „Cronica veche”, An VIII, No. 11 (94), Noiembrie 2018, p. 16.

¹⁶⁷ „Jurnal Bihorean”, An XXVIII, No. 7934 (164), Oradea, Miercuri 25 August 2021, p. 5.

Novaci, Casa de Cultură Novaci, Asociația cultural-istorică Pleniceanu și Aerodromul Târgu Jiu *Barza*”¹⁶⁸.

Concluzii

Cu câteva luni în urmă, în data de 31 decembrie 2024, s-au împlinit 130 de ani de la nașterea eroului-aviator căpitan Vasile Craiu, născut în comuna gorjeană Novaci. Ori, într-un fel, era imperios necesar din partea istoricilor locului realizarea unui studiu/lucrări speciale, cele care să readucă în memoria semenilor noștri amănunte inedite despre familia sa, precum și despre faptele sale de vitejie, deja cunoscute sau mai puțin cunoscute. Pe cale de consecință, profitând și de digitalizarea din ultima vreme a numeroaselor periodice scrise din perioada secolelor XIX – XXI, am trecut la o monitorizare mai atentă a principalelor ziare și a revistelor din această perioadă¹⁶⁹, totul pentru a aduna la un loc cât mai multe referiri despre familia eroului Vasile Craiu, începând cu părinții săi și încheind cu eroul nostru.

Am constatat cum eroul-aviator căpitan Vasile Craiu a devenit un obișnuit al ziarelor din toate regiunile istorice ale României încă din timpul vieții sale, cumva o moștenire transmisă de la tatăl lui, iar tragicul său accident nu a făcut altceva decât să fortifice și mai mult această imagine de erou a sa, și pe bună dreptate. Diversele sale fapte de eroism, decorațiile primite de-a lungul timpului, dar mai ales tragicul accident care i-a curmat viața atât de repede au fost surprinse în presa vremii din România. După aceea, până în ultimii ani din primul deceniu interbelic, s-a așternut tăcerea. Numai că readucerea osemintelor sale în urbea de pe Jiu, la sfârșitul anului 1927, a reaprins speranța, iar în următoarele decenii, ori de câte ori s-a serbat Ziua Aviației Române, referirile la eroul Vasile Craiu nu au lipsit din coloanele ziarelor, mai ales că materialele în cauză erau semnate și de foști piloți militari, de regulă ofițeri de rang înalt.

Memorabile au fost și cele două articolele publicate în presa scrisă sub semnătura „căpitanului observator în rezerva aviației” Grigore Gafencu, așa cum cu devotament se autointitula, cel care ne-a lămurit atât de delicat în ceea ce privește cauza accidentului din Grădina Publică bărlădeană a eroului Vasile Craiu, articole redată și chiar preluate ulterior în ziarele „Îndreptarea” sau „Argus”, precum și în revista „Cultul Eroilor” sau revista „Aeronautica Română”. Tot în această categorie includem și discursul încărcat de empatie al preotului I. Rafiroiu, discurs ținut cu prilejul înhumării eroului nostru în cimitirul „Eternitatea” din Bârlad, și publicat de ziarul transilvănean „Telegraful Român” pe parcursul lunii februarie 1921. Cum acest discurs l-am redat în integritatea sa și în nota de subsol respectivă, aici redăm

¹⁶⁸ *Ibidem*.

¹⁶⁹ Atenție însă, am monitorizat doar periodicele scrise și supuse digitalizării. Nu am monitorizat publicațiile periodice apărute în edițiile online. De pildă, mai mulți cercetători, ziariști sau istorici gorjeni au abordat teme legate de eroul Vasile Craiu, iar materialele în cauză le-au făcut publice prin intermediul unor rețele de socializare. Amintim aici pe Ion Țirlea, Alin Ion, Cornel Șomicu, Andrei Popete-Pătrașcu ș.a.

doar o mică parte din finalul acestuia, final care ar trebui reținut de cât mai mulți dintre conaționalii noștri: „*tu vei fi printre noi cel dintâi și vei trăi cu noi, câtă vreme pe plaiurile deasupra cărora tu sburai va mai răsună graiul neamului (...)* căci: *EROII nu mor!*”¹⁷⁰.

Așa cum se întâmplă și în viața de zi cu zi, cu atât mai mult în coloanele ziarelor sau ale revistelor, au apărut mai multe erori, cele mai multe fiind explicabile până la un punct. În cazul eroului Vasile Craiu s-a greșit cu privire la locul nașterii tatălui său, făcându-se confuzie între comuna Șiria din județul Arad (Banat) cu comuna Șilea din comitatul Alba (Transilvania). Apoi s-a tot repetat în câteva rânduri cum eroul V. Craiu „a căzut în luptele aeriene”, fapt care contravine flagrant cu adevărul istoric. La fel s-a procedat și cu repatrierea de la Marsilia (Franța) a osemintelor presupusului locotenent aviator Gheorghe Craiu și aducerea acestora la Cimitirul de Onoare din Târgu Jiu. Totodată, au fost greșeli, deși documentele sunt destul de explicite, și în privința anului nașterii sau al morții sale.

În încheiere, am ținut în mod expres să punctăm faptul că aducerea osemintelor eroului-aviator căpitan Vasile Craiu, unul dintre „*primii ași ai Aviației Române de vânătoare*”¹⁷¹, de la Bârlad în urbea târgușiană, pe parcursul lunii septembrie 1927, s-a făcut la dorința expresă a familiei, fiind astfel „mai aproape de vegherea mamei și a surioarei lui”¹⁷².

¹⁷⁰ „Telegraful Român. Organ național-bisericesc”, An LXIX, No. 13, Sibiu, 12/25 Februar[ie] 1921, p. 3.

¹⁷¹ Considerăm forțată acordarea titlului de „primul as al Aviației de vânătoare române” (cf. Mihai Athanasie Petrescu, *Cp. av. Vasile Craiu. Primul as al aviației de vânătoare române...*), eroului-aviator căpitan Vasile Craiu, titulatură preluată ulterior și de o parte a istoriografiei gorjene. Credem că mai potrivit ar fi fost „unul dintre primii ași ai Aviației de vânătoare române” sau, de ce nu, „unul dintre cei mai impunători ași ai Aviației mondiale” („Universul”, An LXI, No. 199, Vineri 21 Iulie 1944, p. 3) din perioada romantică/de pionierat a aviației din lumea întreagă.

¹⁷² Aurelian Păunescu, *Căpitanul aviator Craiu Vasile*, în „România Eroică”, An VIII, No. 10/Octombrie 1927, p. 6.