

Simpozionul Județean
GORJUL – STRĂVECHE VATRĂ DE ISTORIE ROMÂNEASCĂ
Ediția a XXIV-a, 27 mai 2009

CONTRIBUȚII GORJENE LA FĂURIREA
ROMÂNIEI MARI (1916-1919)

Aviatori gorjeni în războiul de întregire 1916-1919

Comunicare susținută de prof. Andrei Popete - Pătrașcu

TÂRGU JIU
2009

În anii războiului de întregire 1916 - 1919, când România a devenit parte beligerantă a primei conflagrații extinse la nivel mondial, aviatorii români și-au adus o importantă contribuție la reușita operațiunilor militare.

Lipsită, la început, de experiența unui război de anvergură, aviația militară română, înființată în anul 1910, a trebuit să facă față unui examen sângeros. În prima parte a campaniei, datorită înzestrării precare a Corpului Aerian Român, care în prima zi de mobilizare, avea în serviciu doar 28 de avioane de recunoaștere, toate vechi, incapabile să depășească o viteză de 80 km/h și nearmate,¹ echipajele românești ale celor patru grupuri de aviație – fiecare armată a primit în subordine câte un grup de escadrile – au rezistat eroic celor peste 250 de avioane inamice concentrate pe frontul românesc.

În aceste condiții, alături de nume precum: Ștefan Protopopescu (primul pilot român brevetat)², Mircea Zorileanu, Ion Romanescu, Andrei Popovici, Mihai Vițu, Tănase Rotaru, Nicolae Ionescu sau Traian Burduloiu,³ s-au evidențiat și aviatorii gorjeni, cei care prin pilda curajului și faptele de arme au stârnit admirația camarazilor.

Pe cerul cuprins de vâlvătaii al patriei apărea astfel primul simbol al aviației militare românești: căpitanul aviator Vasile V. Craiu - primul „as” al aviației de vânătoare române.

Acesta a văzut lumina zilei la Târgu Cărbunești, la 31 decembrie 1895.⁴ Tatăl său, forțat la 1873 să părăsească Ardealul natal din cauza activității sale revoluționare, i-a insuflat copilului sentimente puternice de dragoste pentru patrie

¹ Keith Hitchins, **România 1866 – 1947**, Edit. Humanitas, București, 2003, p. 304

² **Istoria aviației române**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 83

³ Florin Zăgănescu, **Aviația**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1985, p. 79

⁴ Constantin Ispas, **Nemuritorii, Generalii gorjeni. Valori ale neamului românesc**, vol. III, Edit. CJCPCT, Târgu Jiu, 2004, p. 53

și neamul românesc. Vasile, un băiețel neastâmpărat, pus mereu pe șotii, și-a dovedit încă de mic îndemânarea și inteligența.

Rămas orfan de tată la 15 ani, Vasile Craiu este nevoit ca, împreună cu mama și frații lui să se mute la București. Aici el studiază la liceul "Cantemir Vodă", într-o perioadă (1910 – 1912) în care bucureștenii erau deseori martorii demonstrațiilor de zbor ale clasicilor aviației române și mondiale: Vlaicu, Blériot, Bibescu ș.a.

Atunci are loc alegerea lui Craiu: va deveni aviator!

Din păcate pentru el, neavând vârsta majoratului, nu se poate (încă) înscrie la pilotaj. Devine, totuși, elev al Școlii pregătitoare de ofițeri de infanterie,¹ singura la care putea aspira din cauza stării sale materiale modeste. Obține rezultate excelente la învățătură și este avansat elev plutonier major încă din primul an. Era anul 1913, iar Craiu era șef de promoție.

Cu gradul astfel obținut, el a participat la Campania din Bulgaria (al doilea Război balcanic), remarcându-se și obținând medalia „Avântul Tăriei”, (brevet nr. 38, la 2 ianuarie 1914). La 1 iulie 1914 Craiu devine sublocotenent, îndeplinind funcția de comandant de pluton la Batalionul 2 Vânători „Regina Elisabeta”.²

Nu pierde nici un minut și, în timp ce servea sub drapelul Batalionului 2 Vânători, solicită și obține mutarea sa în corpul de aviație, devenind elev al Școlii militare de pilotaj de la Cotroceni. A învățat întâi în sală; disciplinele teoretice – Instrucțiuni de zbor, Topografia și citirea hărților, Navigație aeriană, Meteorologie etc. – erau predate de profesori cu experiență, printre care și Gheorghe Negrescu, C. Fotescu, Constantin Beroniade sau Andrei Popovici.³

Pe câmpul de zbor Vasile Craiu a fost repartizat la instructorul Mircea Zorileanu, care, după câteva duble, l-a clasificat: „Craiu nu e făcut să zboare”. Totuși, tânărul a perseverat. Și-a corectat toate greșelile și, la 13 august 1915, a trecut examenul de brevetare, devenind al 59-lea aviator român.⁴

¹ **Ibidem**, p. 54

² **Ibidem**

³ Petrescu, Mihai-Athanasie, **Primul „as” al aviației de vânătoare române. Cpt. (av.) Vasile Craiu**, <http://www.poezie.ro/index.php/article/219632/index.html>

⁴ Constantin Ispas, **op. cit.**, p. 54

Situația internațională deosebit de grea nu i-a lăsat timp de odihnă proaspătului pilot. Vasile Craiu a zburat în continuu, pentru a-și consolida deprinderile, pentru a se perfecționa. Astfel a procedat și după ce a fost încadrat – la manșa unui Blériot de 80 C.P. – într-o escadrilă-mozaic, sub comanda lui Zorileanu. Cu această aeronavă, Craiu suferă primul său accident, căzând la 18 decembrie 1915 peste o clădire a Batalionului 2 vânători, acela la care activase nu cu mult înainte.

La 15 august 1916, România a intrat în război. Corpul aviației române, cu piloții săi neexperimentați și cu vechile sale avioane s-a văzut în situația de a se confrunța cu un inamic mult mai numeros și mai bine dotat. Avioanele cu cocarde tricolore, uzate tehnic și moral, au executat misiuni diverse, de la observare la bombardament și reglaje de artilerie, neavând armament de bord, aparate de navigație sau piese de schimb. Toate acestea erau compensate de curajul aviatorilor și devotamentul tehnicilor.

În octombrie 1916 a sosit în România Misiunea militară franceză condusă de generalul Henri Béthelot. Odată cu sosirea personalului și a materialului de aviație din Franța, s-a reorganizat și aeronautica română, constituindu-se trei grupuri de aviație, subordonate fiecare unei armate, totalizând 7 escadrile de aviație (4 de observare și 3 de vânătoare), 2 escadrile independente (una de observare și una de bombardament) subordonate Marelui Cartier General, 4 companii de aerostație, un serviciu meteorologic, un parc central de materiale și o rezervă generală de aviație, precum și un centru de instruire cuprinzând școlile de pilotaj și de observatori aeriени.

În scurt timp, avansat la gradul de locotenent (1 nov. 1916), Vasile Craiu primește și comanda Escadrilei Nieuport 10, care în ianuarie 1917 este aruncată în focul luptelor.¹

De pe aerodromurile din Galați, apoi Slobozia-Conachi, aparatele escadrilei decolau pentru misiuni ca: interzicerea accesului aeronavelor inamice în spațiul aerian de deasupra liniilor române, protejarea avioanelor românești de

¹ Petrescu, Mihai-Athanasie, **Primul „as” al aviației de vânătoare române. Cpt. (av.) Vasile Craiu**, <http://www.poezie.ro/index.php/article/219632/index.html>

bombardament și observație, ca și a baloanelor de cercetare, vânătoare liberă, cercetare în adâncime.¹

Cu noile avioane franceze Nieuport B.B. echipate cu motoare rotative de 80 C.P., înarmate la fel de bine ca și cele germane, piloții escadrilei executau 2-3 misiuni în fiecare zi, zburând fiecare câte 8-9 ore. Vasile Craiu, acela considerat inapt de către primul său instructor, devine în scurt timp cel mai bun acrobat al corpului român de aviație. A muncit mult pentru a ajunge la acest nivel de pregătire, a efectuat un număr mare de ore de zbor de antrenament și a studiat cu atenție avioanele inamice, învățând singur lupta aeriană. A angajat de mai multe ori lupta cu Fokker-ele nemțești, dar acestea, profitând de viteza lor superioară, au fugit de fiecare dată.

De abia la 18 martie 1917 a reușit Vasile Craiu să doboare primul său Fokker, în apropierea comunei Baldovinești (Galați). Aceasta a fost și prima victorie a unui pilot de vânătoare român. Prima dintr-un șir de câteva sute în cele două Războaie mondiale.

În 19 aprilie, o nouă luptă aeriană inegală, pe viață și pe moarte între Vasile Craiu și trei avioane germane, se consumă deasupra aerodromului Galați.² Atacându-le cu îndârjire, Vasile Craiu reușește să le îndepărteze din zonă³.

La 21 aprilie, a luptat cu mult curaj cu alte două avioane inamice, iar în ziua de 12 mai a atacat în zona localității Barboși (județul Galați), un hidroavion german, acesta amerizând pe râul Siret.⁴

La 15 iunie 1917, Vasile Craiu decolează pentru a proteja un Farman 40 pilotat de Nae Iliescu-Mitralieră. În cursul unei confruntări cu două Fokker-e, românul este lovit de un glonț german în umărul drept. Reușește, totuși, să aterizeze forțat, fiind recuperat și transportat la spital de către pilotul Farman-ului. De remarcat stăpânirea de sine de care a dat dovadă Craiu în această situație grea, când a pilotat cu o singură mână.

¹ **Ibidem**

² Constantin Ispas, **op. cit.**, p. 55

³ **Istoria aviației române**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 110

⁴ **Ibidem**

În urma acestor două evenimente, tânărul aviator gorjean este decorat cu ordine românești și franceze.

Revenit în luptă, Craiu obține, alături de camarazii săi din escadrila Nieuport-11 un număr de victorii aeriene mai mare decât al tuturor celorlalte escadrile de vânătoare românești. Au executat un număr de peste 500 de misiuni, totalizând mai mult de 3.000 de ore de zbor.

Una dintre misiunile cele mai interesante a avut loc la începutul lui august 1917. Echipajele de la escadrila Farman-5 au observat unele indicii care semnalau o prezență inamică în pădurea Scovarga, în apropiere de Mărășești. Vasile Craiu a primit ordinul de a verifica acest lucru. A făcut-o realizând câteva treceri la mică altitudine deasupra pădurii, dar nu a observat nimic deosebit. În această situație, el a lansat o bombă, a cărei explozie a provocat panică în rândul nemților, care s-au demascat, dar au și ripostat.

Craiu a revenit la bază cu avionul ciuruit de numeroase gloanțe. La 1 septembrie 1917, a fost avansat, la excepțional, la gradul de căpitan. Avea numai 23 de ani! Superiorii lui îi recunoșteau, astfel, meritele deosebite, printre care și acelea de a fi efectuat, în luna august, primele misiuni în zbor de noapte din istoria aviației noastre, la manșa unui avion care nu avea dotarea pentru zborul instrumental.¹

Devenise cunoscut nu numai printre colegii săi aviatori, iar numele său era un simbol al curajului și abnegației piloților militari.

După armistițiul de la 29 noiembrie 1917, misiunile reale, de luptă, au devenit o amintire. Dar pentru piloți, zborul reprezenta însăși rațiunea de a trăi. Chiar în condiții de pace, Vasile Craiu decola zilnic pentru zboruri de antrenament, care aveau ca obiectiv menținerea și perfecționarea deprinderilor de zbor.

La 24 august 1918 „șoimul de la Mărășești”² a decolat pentru ultima oară de pe aerodromul din Bârlad. Avionul său, care în luptă nu-l trădase niciodată, în

¹ Vezi Pentelescu, Aurel, **Căpitanul aviator Vasile Craiu în războiul întregirii. Cu un articol portret de Grigore Gafencu**, în **România și Primul Război Mondial**, Edit. Empro, Focșani, 1998

² Constantin Ispas, **op. cit.**, p. 54

acea zi nu a mai răspuns la comenzi. După executarea unei game de figuri de acrobație, avionul s-a angajat în vrie. Pilotul a redresat cam la 100 m, dar s-a angajat din nou la 50 m, zdrobindu-se de sol. Colegii săi au ajuns repede la locul dezastrului, dar rana provocată de un șurub al mitralierei, ce i se înfipsea în frunte, a fost fatală pentru pilot.¹

Apreciat de generalul Ieremia Grigorescu, Vasile Craiu a fost unul din cei mai valoroși piloți de vânătoare ai aviației române în primul război mondial.²

A fost înmormântat la Bârlad, de unde gorjenii l-au ridicat în 1927 pentru a-l reînnuma la Târgu Jiu. Astăzi, mormântul său nu mai este cunoscut. Amintirea și exemplul lui au rămas, însă, în amintirea aviatorilor români și a admiratorilor lor.

Pentru incontestabilele sale merite, căpitanul aviator Vasile V. Craiu a fost distins cu următoarele ordine și decorații:

- Avântul Tăriei
- Mihai Viteazu, clasa a III-a
- Coroana României cu spade, în gradul de ofițer cu panglică de Virtute Militară
- Steaua României cu spade, cu gradul de Cavaler
- Sfântul Vladimir clasa a IV-a, cu spade și fundă (decorație rusească)
- La Croix de Guerre avec palme (decorație franceză)

* *

*

Alături de căpitanul Escadrilei 1 de aviație, Vasile Craiu, se află numele unui alt erou gorjean al aeronauticii românești în timpul primului război mondial: sergentul instructor Dumitru Greavu.

Familia acestuia își avea originea în satul Topârcea, situat între Sibiu și Făgăraș, în Transilvania, dar la sfârșitul secolului al XIX-lea Iacob Greavu, tatăl

¹ Ionel Becherete - Vădeni, **Aviatori gorjeni**, Edit. Corvin, Hunedoara, 2002, p. 24

² Constantin Ispas, **op. cit.**, p. 53

eroului, s-a stabilit în Vădenii Gorjului nu departe de casa unde s-a născut și eroina Ecaterina Teodoroiu. A avut șase copii: Andrei, Dumitru, Belu, Vasile, Elena și Ion, doi dintre aceștia rămânând să poarte onoarea și cinstea în rândul aviatorilor români: Dumitru și Belu. Primul, între eroii de la 1916-1918, și în al doilea război mondial, al doilea fiu, Belu.

Iubitor al zărilor albastre, Dumitru Greavu, Mitu cum era cunoscut între camarazi și apropiați, avea să devină pilot aviator după anii majoratului, înscriindu-se la Școala militară de pilotaj de la Băneasa.

La începutul războiului mondial acesta avansează până la gradul de Sergent Instructor, pregătind astfel piloții ce aveau să se călească în luptele de la Mărăști, Mărășești și Oituz din vara anului 1917. Menționăm aici că dintre cei 97 de militari brevetați în școlile de pilotaj din România, până la 15 august 1916, data când țara noastră a intrat în conflagrația mondială, doar 57 dintre aceștia mai pilotau avioane.¹

Aveau să fie însă pregătiți în perioada războiului peste 129 de noi piloți, o parte dintre aceștia chiar de către instructorul gorjean care a participat și la primele misiuni de recunoaștere și de legătură, zburând adesea la altitudini sub 200 metri, în ciuda stării atmosferice defavorabile (ploi de toamnă, ceață, nori la mică înălțime, lapoviță sau vânt puternic). Dumitru Greavu s-a evidențiat în numeroase misiuni de supraveghere aeriană, precum și prin exactitatea rapoartelor de observație întocmite cu privire la mișcările de trupe din spatele liniilor germane.

La începutul lunii noiembrie 1916, din cauza modificărilor aduse frontului, acțiunile piloților români au fost sporadice, iar școlile de aviație de la Chitila, Băneasa și Cotroceni au fost mutate în Moldova, la Bârlad și Iași.² S-a ținut cont de indisponibilitatea multora dintre avioane, dar și de pregătirea personalului navigant care necesita în continuare antrenamente în vederea instruirii pe noile avioane aduse de Misiunea militară franceză condusă de generalul Henry Bérthlot.

¹ **Istoria aviației române**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 84

² **Ibidem**, p. 100

În timpul unei astfel de misiuni, în care Greavu se deplasa la bordul avionului său (de tip Farman) spre câmpul de zbor unde trebuia să fie mutată unitatea de care aparținea, acesta a fost lovit de artileria antiaeriană germană și doborât nu departe de zona Mărășești în ziua de 14 noiembrie 1916.¹ Era al zecelea aviator al Aeronauticii românești care își aducea tributul de sânge, din cei 28 de aviatori, mecanici, aerostieri și observatori aeriени căzuți la datorie în timpul primului război mondial. Treisprezece dintre aceștia au căzut efectiv în luptele aeriene sau au fost doborâți de artileria antiaeriană inamică, așa cum este și cazul eroului gorjean Dumitru Greavu, restul căzând din cauza unor defecțiuni tehnice ale avioanelor.²

Curajul, spiritual de sacrificiu și eroismul sergentului instructor pilot gorjean, au fost elogios apreciate de comandamentul și camarazii alături de care a luptat în războiul de întregire

Și-a dormit somnul de veci pe câmpul de luptă din 1916, de la 14 noiembrie acel an, până în luna iulie 1945, când osemintele sale au fost aduse de fratele său Ion Greavu, și înhumate creștinește, cu preoți și foști prieteni din tinerețe, în cimitirul Șișesti. din comuna sa natală Vădeni, alături de părinți și frați.

Onoarea și cinstea ce i se cuvin, în calitate de erou al aviației române, sunt înscrise cu litere de aur alături de alți aviatori români pe frotispiciul Monumentului eroilor aerului,³ din București.

Încheiem aceste rânduri, cu cea mai deplină convingere că nici o evocare istorică, nu va putea reda la adevăratele sale trăiri pilda de curaj a acestor eroi. Este însă acesta, omagiul și recunoștința noastră pentru cei care și-au înscris numele în paginile de aur ale istoriei.

¹ Ionel Becherete - Vădeni, **Vădeni satul eroinei Ecaterina Teodoroiu**, Edit. Corvin, Hunedoara, 2003, p. 309

² Vezi Valeriu Avram, **Istoria aeronauticii românești 1910-1916**, Edit. Tipag, Pitești, 2003

³ **Istoria aviației române**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 125

ANEXE:



Fig. 1 – Vasile V. Craiu



Fig. 2 – Dumitru Greavu



Fig. 3 – Avion Nieuport B.B.



Fig. 4 – Mitraliera Lewis
cu care erau dotate avioanele franceze Nieuport B.B.



Fig. 5 – Avion Farman



Fig. 6 – Avion Caudron

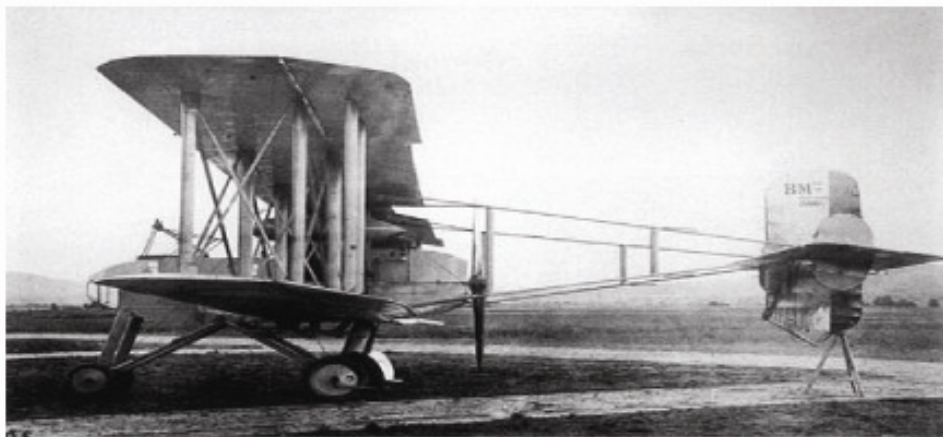


Fig. 7 – Avion Breguet Michelin



Fig. 8 – Brevetul Ordinului militar Mihai Viteazul primit de Vasile V. Craiu în anul 1917



Fig. 9 – Monumentul eroilor aerului din București
pe frontispiciul căruia se află înscris numele
aviatorului gorjean Dumitru Greavu

BIBLIOGRAFIE:

1. Avram, Valeriu, **Istoria aeronauticii românești 1910-1916**, Edit. Tipag, Pitești, 2003
2. Becherete - Vădeni, Ionel, **Aviatori gorjeni**, Edit. Corvin, Hunedoara, 2002
3. Becherete - Vădeni, Ionel, **Vădeni satul eroinei Ecaterina Teodoroiu**, Edit. Corvin, Hunedoara, 2003
4. Hitchins, Keith, **România 1866 – 1947**, Edit. Humanitas, București, 2003
5. Ispas, Constantin, **Nemuritorii, Generalii gorjeni. Valori ale neamului românesc**, vol. III, Edit. CJCPCT, Târgu Jiu, 2004
6. **Istoria aviației române**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1984
7. Pentelescu, Aurel, **Căpitanul aviator Vasile Craiu în războiul întregirii. Cu un articol portret de Grigore Gafencu, în România și Primul Război Mondial**, Edit. Empro, Focșani, 1998
8. Petrescu, Mihai-Athanasiu, **Primul „as” al aviației de vânătoare române. Cpt. (av.) Vasile Craiu**, <http://www.poezie.ro/index.php/article/219632/index.html>
9. Zăgănescu, Florin, **Aviația**, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1985