

TENTATIVE DE VÂNZARE ÎN STRĂINĂTATE A UNOR PRODUSE AERONAUTICE ROMÂNEȘTI (1984–1985)

PETRE OPRIȘ*, RADU STAN*

A existat odată, la Brașov, o uzină unde se asamblau avioane de vânătoare IAR–80 și Messerschmitt Bf 109. Așa ar putea începe un studiu despre istoria aeronauticii românești din perioada celui de-al Doilea Război Mondial. Bibliografia dedicată acestui subiect este vastă și, fără îndoială, extrem de interesantă pentru pasionații de mașini zburătoare, indiferent de cocarda pe care au purtat-o acestea la un moment dat.

Ce s-a întâmplat cu uzina respectivă și oamenii care lucrau acolo? Întrebarea este firească și vom expune pe scurt situația, înainte de a trece la subiectul principal al studiului nostru memorialistic.

În octombrie 1943, Ministerul român al Aerului și Marinei a inițiat o comandă pentru livrarea de către compania germană „Messerschmitt” a 235 de avioane de vânătoare Messerschmitt Bf 109 G, montarea lor urmând să fie realizată la uzina I.A.R. din Brașov. Din comanda respectivă au fost primite 49 de avioane Me–109 Ga–2 și 160 Me–109 Ga–4, neasamblate. În paralel, autoritățile militare române au solicitat licența de fabricație a motorului de avion Daimler Benz 605 (1475 CP), precum și licențele și documentațiile necesare modificării modelului Me–109 Ga–4 în versiunea Ga–6. Partea germană a expediat în lăzi 60 de motoare DB 605 pentru asamblarea lor la Brașov, la fel ca avioanele comandate de Ministerul Aerului și Marinei¹.

În perioada noiembrie 1943 – octombrie 1944, au fost asamblate în România 49 de avioane de vânătoare Me–109 Ga–2². Condițiile de muncă de la Brașov s-au înrăutățit în primăvara anului 1944, când uzina I.A.R. a devenit țintă pentru avioanele americane care bombardau România, atât înainte de a ajunge pe aerodromurile amenajate în jurul Poltavei (URSS), cât și pe drumul de întoarcere pe aerodromurile proprii din Italia. Astfel, în cursul raidului efectuat de aviația americană în 6 mai 1944, asupra uzinei I.A.R. au fost distruse 37 de avioane Me–109 Ga–4, aflate încă în lăzile germane de transport care au ajuns la Brașov³.

* Locotenent-colonel (în rezervă), dr.; e-mail: petreopris@yahoo.com.

* Inginer militar; e-mail: radustan33@gmail.com.

¹ Dan Antoniu, *Illustrated History of Romanian Aeronautics, 1909–1948*, Bucharest, 2014, p. 234.

² Litera „a” provenea de la cuvântul german „ausländ” („străin”) și indica faptul că avionul respectiv a fost fabricat sau asamblat în afara Germaniei.

³ Dan Antoniu, *op. cit.*, p. 234.

Pentru a evita distrugerea completă a utilajelor și mașinilor-unelte, a materialului aeronautic, precum și pierderile de personal, autoritățile române au dispus dispersarea utilajelor și materialelor aflate în uzină și a muncitorilor. În consecință, în perioada iunie – octombrie 1944 au fost montate în secțiile I.A.R. de la Caransebeș și Arpașu doar 13 aparate Me-109 Ga-4.

Prin ordinul circular nr. 18540, emis de Subsecretariatul de Stat al Aerului la 9 martie 1945, s-a anunțat că lucrările pentru asamblarea de avioane Me-109 Ga-4, modificate în versiunea Ga-6 (reîncepute în luna ianuarie 1945, la care se foloseau atât celulele importate până la 23 august 1944, cât și piesele și subansamblele provenite de la alte aparate) se desfășoară la Caransebeș. Ulterior, secția respectivă a ajuns din nou la Brașov și, până în luna decembrie 1947, s-au montat 34 de aparate Me-109 Ga-6 – care au fost trimise Grupurilor 7 și 9 Vânătoare (organizate pe două escadriile, fiecare având câte nouă aparate), iar până în octombrie 1948 s-au mai livrat 28 de avioane Me-109 Ga-6⁴.

La 19 iunie 1945, a fost promulgată Legea nr. 511 privind trecerea industriei românești de război la producția de pace. Pe baza acesteia, guvernul de la București a discutat despre schimbarea domeniului de activitate al „Regiei Autonome I.A.R. Brașov”, propunând ca în locul avioanelor militare să fie produse, sub licență, tractoare germane Lanz-Bulldog (modelul echipat cu un motor de 45 CP). Deoarece România și estul Germaniei se aflau sub ocupația armatei sovietice, autoritățile române au solicitat acordul celor de la Moscova pentru a îndeplini planul guvernului de la București.

Autoritățile de la Moscova au acceptat propunerea respectivă și, în 12 octombrie 1945, s-a încheiat contractul dintre Ministerul Agriculturii și Domeniilor și „Regia Autonomă I.A.R. Brașov” pentru producerea la Brașov, sub licență germană, a tractorului „Hanomag R 40” (echipat cu un motor diesel de 38 CP). Renunțarea la proiectul Lanz-Bulldog s-a făcut la inițiativa inginerului Ion Grosu, directorul Fabricii de Celule a uzinei I.A.R., considerând că tractorul respectiv era uzat moral. Trei zile mai târziu a fost semnat și contractul dintre Subsecretariatul de Stat al Aerului și „Regia Autonomă I.A.R. Brașov” pentru asamblarea a 60 de avioane Me-109 Ga-4 din părțile componente livrate de Germania până la 23 august 1944 și includerea la acestea a tuturor modificărilor tehnice realizate de inginerii germani și români pentru versiunea Ga-6.

În cursul unei vizite pe care a efectuat-o în Uniunea Sovietică, în aprilie 1946, Gheorghe Gheorghiu-Dej a fost sfătuit de Iosif Stalin să se gândească la fabricarea în România a unor tractoare șenilate americane „McCormick-Deering”. Liderul comunist român a menționat la 3 aprilie 1946 despre planul industriașului Nicolae Malaxa privind înființarea unei societăți româno-sovieto-americane, care să se ocupe de producerea unor tractoare în România (probabil sub licență americană), iar Iosif Stalin a fost de acord cu planul lui Nicolae Malaxa.⁵

⁴ *Ibidem*.

⁵ Mihnea Berindei, Dorin Dobrințu, Armand Goșu (ed.), *Istoria comunismului din România. Documente. Perioada Gheorghe Gheorghiu-Dej (1945–1965)*, București, Editura Humanitas, 2009, p. 57.

La sfârșitul anului 1946, s-a finalizat asamblarea primului tractor „Hanomag R 40” la „Regia Autonomă I.A.R. Brașov”⁶. Redenumit IAR–22, acesta a fost produs sub licență germană în România până în anul 1951, având aprobarea autorităților sovietice de ocupație.

Doi ani mai târziu, autoritățile române au renunțat la asamblarea la Brașov a 48 de avioane Me–109 Ga–4, primite din Germania până la 23 august 1944, care trebuiau modificate în versiune Ga–6 pentru dotarea forțelor aeriene române (octombrie 1948)⁷. Guvernul de la București era obligat să respecte articolul 11 din Tratatul de Pace de la Paris (semnat la 10 februarie 1947), în care se menționa faptul că România nu avea dreptul să dețină mai mult de 100 de avioane de luptă, iar la articolul 16 se preciza că: „România nu va dobândi sau fabrica niciun fel de material de război de proveniență sau concepție germană și nu va folosi sau instrui niciun tehnician, inclusiv personalul de aviație militar și civil, care este sau a fost cetățean german.

3. *Materialul de război excedentar*, menționat în paragrafele 1 și 2 ale acestui articol, va fi predat sau distrus, în termen de un an de la intrarea în vigoare a Tratatului de față (subl.n.)”⁸.

Tratatul de Pace de la Paris a intrat în vigoare la 15 septembrie 1947 și autoritățile române au renunțat după un an la asamblarea celor 48 avioane Me–109 Ga–4 rămase în depozit, respectând articolele 11 și 16 din tratatul respectiv.

Ulterior, la 30 noiembrie 1948, „Întreprinderea Metalurgică de Stat Brașov” (denumire primită de „Regia Autonomă I.A.R. Brașov” la 24 iunie 1947) a fost inclusă în „Societatea sovieto-română pentru fabricarea și desfacerea tractoarelor” (Sovromtractor). Din acel moment au rămas în România numai câteva secții și ateliere dispersate unde se reparau tehnică și material aeronautic.

După aproape 20 de ani de la schimbarea profilului uzinei I.A.R., autoritățile de la București au aprobat achiziționarea a șase avioane de pasageri „BAC 1–11” din Marea Britanie, pentru dotarea companiei „TAROM” cu aparate moderne și rapide de zbor. Două săptămâni mai târziu a fost aprobată și reînființarea Industriei Aeronautice Române (27 februarie 1968)⁹. Decizia respectivă a avut la bază studiile întocmite în perioada 23 iunie – 10 septembrie 1967 de mai mulți specialiști români din domeniul aeronautic¹⁰.

În cursul Plenarei Comitetului Central al P.C.R. (București, 22 – 25 aprilie 1968), Nicolae Ceaușescu a afirmat public, în premieră, dorința sa de a se intensifica fabricarea în România a unor categorii de armament și de tehnică de luptă pentru

⁶ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare, se va cita: A.N.I.C.), *Fototeca online a comunismului românesc*, cota 1/1947, fotografia #W052.

⁷ Dan Antoniu, *op. cit.*, p. 234.

⁸ *România în anticamera Conferinței de la Paris. Documente*, Arhivele Naționale ale României, coord. Marin Radu Mocanu, București, 1996, p. 417.

⁹ Petre Opreș, *România în Organizația Tratatului de la Varșovia (1955–1991)*, București, Editura Militară, 2008, p. 189.

¹⁰ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 29/1968, f. 38. Pentru întregul document, vezi Petre Opreș, *Industria românească de apărare. Documente (1950–1989)*, Editura Universității Petrol-Gaze din Ploiești, 2007, pp. 216–233.

înzestrarea armatei române și pentru export. Planul respectiv a fost aprobat în ședința din 17 iunie 1968 a Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R. și, astfel, Direcția Generală de Mecanică Fină din Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini s-a transformat în Centrala Industrială de Mecanică Fină și Aeronautică. Tot atunci s-a aprobat înființarea Institutului de Cercetări și Proiectări Armament, Muniții și Aparatură Optică (celebrul „Institut 111”, condus de colonelul ing. Ștefan Popa, apoi de colonelul ing. Mihai Buracu) și a Institutului de Cercetări și Proiectări Aerospațiale („Institutul 222”, condus de colonelul dr. ing. Eugen Teodorescu)¹¹.

În conformitate cu propunerile Consiliului de Miniștri, centrala respectivă și institutele nou înființate au fost coordonate de Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini și Ministerul Forțelor Armate¹².

Din momentul înființării sale, centrala a avut în subordine Direcția Generală de Construcții Aeronautice, Direcția Lucrări Speciale, Uzina Mecanică Cugir, Uzina Mecanică Plopeni, Întreprinderea Mecanică Sadu, Uzina „30 Decembrie” Cugir, Întreprinderea Mecanică Mija, Uzina „6 Martie” (Zărnești, jud. Brașov), Uzina nr. 2 (Brașov), Uzina „Metrom” (Brașov), Unitatea nr. 6 Planoare și Construcții Metalice (Ghimbav, județul Brașov), Uzina de Reparat Avioane (Bacău), Întreprinderea de Reparat Material Aeronautic (București)¹³, Întreprinderea Optică Română (București), Uzina „Laromet” (București)¹⁴, precum și anumite secții din alte uzine (în care se fabricau produse speciale)¹⁴.

Aceasta a fost structura organizatorică, de la care s-a plecat, în anul 1968, pentru dezvoltarea industriei de apărare a României și reînființarea Industriei Aeronautice Române. Proiectele naționale au luat amploare în mod treptat și, în perioada 1971–1989, s-a încercat o reducere substanțială a importurilor românești de materiale militare din statele membre ale Organizației Tratatului de la Varșovia. Totodată, s-au întreprins acțiuni de stabilire a unor cooperări cu alte state comuniste pentru producerea de muniții, armament și piese de schimb pentru tancuri și aviație, cu scopul de a achita mai ușor o parte din tehnica de luptă importată de România. De exemplu, în cadrul Întreprinderii de Reparat Material Aeronautic – București s-au produs piese de schimb pentru aviație, utilaje de deservire, huse pentru avioane. Totodată, au fost realizate reparații medii și capitale pentru avioanele civile. Începând din 1969, au fost asimilate reparația capitală a avionului Il-18 și a motoarelor acestuia, precum și fabricarea sub licență a avionului Britten-Norman BN-2 „Islander”.

Un alt succes major s-a înregistrat la Uzina de Reparat Avioane – Bacău. Înființată la 17 aprilie 1953, unitatea respectivă a avut ca obiectiv inițial de activitate efectuarea de revizii generale pentru avioanele IAK-17 UTI, IAK-23 și MiG-15. În anii care au urmat, profilul uzinei s-a lărgit, fiind reparate și aparate MiG-17, Il-28 (Hong-5) și Il-28 U (HJ-5).

¹¹ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 100/1968, ff. 1–2.

¹² *Ibidem*, ff. 35–38.

¹³ Pentru detalii, *ibidem*, f. 25.

¹⁴ *Ibidem*, ff. 17–18, 27.

După introducerea primelor avioane de vânătoare supersonice în dotarea unităților românești, uzina din Bacău a fost dezvoltată în scopul efectuării de reparații curente și generale la aparatele MiG–19, MiG–21 (F–13, PF, U, PFM, R, M, MF, US, UM), MiG–23, L–29 „Delfin” și L–39 „Albatros”, precum și la motoarele VK–1 (instalate pe MiG–15 și MiG–17), R–11 F–300 (Produsul 37 F – pentru MiG-urile 21 F, P și U), R–13–300 (Produsul 95 – pentru MiG-urile 21 M, MF, SM și SMT), M–701 C–500 (pentru avionul cehoslovac de școală Aero L–29 „Delfin”) și WJ–5 (pentru Yian Y–7, varianta chineză a avionului sovietic de pasageri An–24 T, echipat cu motoare turbopropulsoare).

La începutul anilor '70, în cadrul uzinei din Bacău a fost realizat prototipul avionului subsonic de luptă IAR–93 B (proiectul YUROM). La program au participat Întreprinderea de Reparare Material Aeronautic – București (pentru aripă) și Întreprinderea de Construcții de Avioane de la Ghimbav (care a furnizat suprafețele de comandă ale avionului). Proiectul a fost continuat la Întreprinderea de Avioane din Craiova (înființată la 7 aprilie 1972), în cooperare cu autoritățile militare iugoslave.

Informațiile găsite în documentele aflate în arhive pot fi completate astăzi cu o mărturie inedită a unui participant la acțiunile desfășurate la mijlocul anilor '80 de autoritățile de la București în domeniul industriei aeronautice. Planul general al lui Nicolae Ceaușescu, privind dezvoltarea capacităților de fabricare a unor avioane militare și civile în România, precum și a două modele de elicoptere, se afla deja într-un stadiu foarte avansat. În anul 1984, se pune acut problema vânzării unor aparate de pasageri BAC 1–11, montate sub licență britanică la București (proiectul ROMBAC), a unor avioane subsonice de vânătoare-bombardament IAR–93 B (proiectul YUROM) și a unor elicoptere SA–316 B „Alouette” și SA–330 „Puma” (asamblate la Brașov, sub licență franceză și redenumite IAR–316 B, respectiv IAR–330 „Puma”).

Martie 2017, București

Mărturia lui Radu Stan¹⁵, director al Întreprinderii de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic din București în perioada 4 mai 1984 – 14 decembrie 1985, despre rolul pe care l-a avut la mijlocul anilor '80 în promovarea exporturilor de produse aeronautice românești.

România avea în program să realizeze 80 de avioane ROMBAC 1–11. Primul a fost gata în anul 1982 și înmatriculat YR-BRA, apoi au mai fost realizate încă

¹⁵ Inginer militar, absolvent al Academiei Militare Tehnice din București, Facultatea de Mecanică, Secția Aviație (Specialitatea Avion Motor). Director al Întreprinderii de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic București (4 mai 1984 – 14 decembrie 1985). Director adjunct Export-Import la Întreprinderea „Autobuzul” din București (15 decembrie 1985 – 1 mai 1990).

opt, în perioada 1983–1989. Toate au ajuns la compania „TAROM”, deși Întreprinderea de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic (I.C.E. – C.N.A.), pe care am condus-o în perioada 4 mai 1984 – 14 decembrie 1985, le-a avut în planul său de export.

Am cerut, printr-o notă, aprobarea pentru a vinde primul exemplar, YR-BRA. Am primit aprobarea scrisă a președintelui Nicolae Ceaușescu. De fapt, el voia să exportăm și mașini, utilaje, instalații, nu doar produse alimentare și materii prime, care duceau la înfometarea populației. Dar, vedeți că cei de sub el nu prea erau dispuși.

YR-BRA era considerat atunci avion prezidențial deoarece avea dotări deosebite și era singurul realizat și care zbura pe vremea mea (1984–1985). Era cel prezentat conducerii de stat la 20 septembrie 1982 pe aeroportul Băneasa.

Am dus tratative cu mulți potențiali cumpărători. Odată, în vara anului 1984, a fost adus de către George Pop un prinț arab, care locuia în S.U.A.¹⁶ Acesta a sosit la București seara, cu avionul personal, împreună cu patru fete însoțitoare și cu consilierii săi. Am dus tratative toată noaptea. Voia încă un avion personal, mai mare, dar nu pe YR-BRA. Prințul a ascultat puțin la discuții, după care a adormit pe scaun. Ne-am înțeles să facem un avion așa cum vrea el, „green”, adică fără finisări și vopsire finală. Trebuia să-i montăm și rezervoare suplimentare de combustibil, provizorii, în fuselaj, să fie sigur că poate trece Oceanul Atlantic în zbor până undeva în S.U.A. În ziua următoare a plecat și nu a deschis nici un L/C (acreditiv), cum convenisem. Afacerea a murit.

Niște oameni de afaceri chinezi, care locuiau în Filipine, au contactat ambasada noastră de la Manila, dorind să intermedieze cumpărarea de avioane ROMBAC 1–11 de către R. P. Chineză. Dar noi nu primisem o astfel de informație din China și nu am răspuns la cererea din Filipine. Ambasada de la Manila m-a reclamat peste tot și am primit dispoziție să merg personal. Am plecat cu Sabina Țâncu.

Ne-am întâlnit cu chinezii din Filipine într-un oraș din sudul Chinei, la 12 ore de mers cu trenul accelerat de la Beijing. Am mers cu avionul și ne-am întors cu trenul. Afacerea trebuia făcută cu o societate particulară care abia se înființase și care nu avea bani. Trebuia să dăm avionul, cu plata în rate anuale, fără vreo garanție de plată. Afacerea nu s-a făcut.

Glaser Derrik (fost pilot de încercări la „British Aerospace”, firmă de la care cumpărasem licența BAC) se pensionase și încerca și el să se pricopsească. În calitate de reprezentant-comisionar ne-a informat că are o cerere din Turcia de la un bogătaș englez, care dorea să finanțeze o firmă nouă din Istanbul („Marmara

¹⁶ În opinia generalului Victor Atanasie Stănculescu, cetățeanul britanic (de origine română) George Pop – reprezentant al firmei „Rolls-Royce” în România, în anii '80 – a fost atât membru al diviziei motoare de avioane și echipament militar din cadrul firmei respective, cât și agent Secret Intelligence Service (MI6). *În sfârșit, adevărul... Victor A. Stănculescu în dialog cu Alex Mihai Stoescu*, București, RAO International Publishing Company, 2009, pp. 30–32, 34.

Airlines”) și să cumpere ROMBAC 1–11. Am organizat deplasarea în Turcia cu avionul YR-BRA, cu o echipă foarte puternică. Am zburat la Istanbul, unde am avut o demonstrație aeriană. Am zburat apoi la Ankara. Turcii au făcut multă propagandă, lucraseră în R.F.G., aveau ceva bani și voiau să înființeze o companie de transport aerian. Au adus presa, televiziunile, dar englezul s-a răzgândit – nu mai voia să finanțeze compania. Ca urmare, turcii au cerut să le dăm avioane pe datorie, fără vreo garanție de plată și să le dăm și echipaje și personalul tehnic pentru exploatarea aeronavelor. Ei au venit ulterior la București, dar nu am făcut afacerea¹⁷.

Au fost tratative și cu alți clienți, dar toți fără bani.

În anul 1985, George Pop ne-a pus în legătură cu compania „Dee Howard” din S.U.A. Această firmă începuse demersuri pentru a remotoriza avioanele BAC 1–11 deoarece acestea nu mai puteau opera pe marile aeroporturi, depășind normele de zgomot și poluare cu gazele emantate. BAC-urile, ca și ROMBAC 1–11, erau dotate cu motoare Rolls-Roys, tip Spey, pe care îl fabricam noi. Acum intrase în fabricație la „Rolls-Roys” tipul Tay 650, cu dublu flux, mai puțin poluant.

Am dus tratative la București și am convenit să livrăm 12 avioane, pe măsură ce le fabricam. Urma ca firma „Dee Howard” să se informeze în S.U.A. despre posibilitatea obținerii certificatului P.A. (pentru zboruri). Avionul nostru nu mai putea avea acces pe unele aeroporturi deoarece se stabiliseră noi niveluri de poluare cu gaze și de sunet, pe care noi le depășeam. Totuși, avionul nostru putea zbura în S.U.A. în configurație VIP (Very Important Person).

Firma „Dee Howard” ne-a chemat în S.U.A. la începutul lui august 1985 pentru semnarea contractului. Am trimis acolo pe consilierul Mircea Costescu, însoțit de un inginer de la Întreprinderea de Avioane București – fabricantul. La 6 august 1985, ora 22,03, am primit telefon de la Mircea Costescu din S.U.A.¹⁸ Convorbirea a fost înregistrată de Securitate și am găsit-o în dosarul meu, existent la Consiliul Național pentru Studiarea Arhivelor Securității (C.N.S.A.S.)¹⁹.

Mircea Costescu m-a informat că a semnat pentru furnizarea unui avion ROMBAC la prețul de 15 milioane de dolari – cu plata în avans a 30% din acel preț în momentul semnării contractului, iar restul de 70% la livrarea avionului de

¹⁷ Autoritățile române au discutat cu reprezentanții firmei „Marmara Airlines” în scopul închirierii de către aceștia a două avioane BAC 1–11 din seria 525 FT, deținute de compania „Tarom” din primăvara anului 1977 (YR-BCJ și YR-BCK). Primul aparat a fost vopsit conform dorinței reprezentanților firmei turcești. „Marmara Airlines” a fuzionat însă cu „Istanbul AL” și, deși exista un interes pentru utilizarea celor două avioane începând de la 15 mai 1986, contractul a fost anulat. Aparatele au revenit în mod oficial la „Tarom” în iunie 1986, cu înmatricularea românească, renunțându-se la cea primită în Turcia: TC-ARI (YR-BCJ), respectiv TC-JCP (YR-BCK).

¹⁸ Consilierul Mircea Costescu îndeplinea în anul 1985 funcția de inginer principal I la Întreprinderea de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic din București.

¹⁹ Dosarul respectiv a fost înregistrat la Departamentul Securității Statului cu nr. 227346, iar la Consiliul Național pentru Studiarea Arhivelor Securității (C.N.S.A.S.) are numărul „I 310470-VI” și conține două volume.

fabricantul român. Avansul era plătit în 30 de zile de la semnarea contractului (în jurul datei de 5 septembrie 1985).

Pentru al doilea avion ROMBAC, americanii doreau o închiriere pe 10 ani, cu un acreditiv deschis din doi în doi ani. La sfârșitul celor opt ani se plătea diferența de trei milioane de dolari. Rata lunară pe care firma „Dee Howard” urma să o achite pentru închiriere era de 125 000 de dolari.

Aparatele de pasageri menționate în contract erau înmatriculate YR-BRC și YR-BRD în România și urmau să fie trimise în configurație standard. Inginerii americani din Seattle trebuiau să studieze problema certificării lor pentru zbor și a încă 10 avioane ROMBAC, pe care partea română dorea să le livreze ulterior.

După ce Mircea Costescu s-a întors din S.U.A. cu contractul semnat, am solicitat autorizația de export de la Ministerul Comerțului Exterior, conform uzanțelor. Însă, eu am plecat în decembrie 1985 de la I.C.E. – C.N.A. și nu știu ce s-a mai întâmplat. Eu nu am auzit să se fi exportat vreodată vreun avion ROMBAC 1–11, considerat mândria industriei de aviație din România!

Ceaușescu era foarte interesat să aducem valută și puteam să îl informez atunci. Primul meu șef la Comitetul Municipal București al P.C.R. (Constantin Nicolae) mă lua cu el întotdeauna, unde se discutau probleme de export, inclusiv la întâlnirile cu Nicolae Ceaușescu. La fel a făcut și Gheorghe Pană (prim-secretar al C.M.B. al P.C.R.). Puteam să fac o informare scrisă către Cabinetul nr. 1, dar cea mai bună ocazie am avut-o atunci când Nicolae Ceaușescu a testat noul elicopter AS 332 „Super Puma”. Francezii l-au construit la început în variantă VIP și l-au prezentat mai multor șefi de state.

Jacques Courtin²⁰ de la O.G.A. (L’Office Général de l’Air) a discutat cu mine și am organizat împreună prezentarea, gândind ca poate Nicolae Ceaușescu îl vrea ca elicopter prezidențial. Francezii au adus elicopterul cu un echipaj pe aeroportul Băneasa. Acolo, cei de la aeroport au instalat o masă, scaune și umbrela de soare. Courtin și cu mine l-am așteptat pe Ceaușescu sub umbrelă. Ceaușescu a venit însoțit de generalul Neagoe, ca gardă de corp (*sic!*), cu o mașină de teren ARO. A dat mâna cu noi și s-a așezat pe un scaun.

Jacques Courtin a plecat la elicopter să dea ordinul de pornire a motoarelor. Eu și generalul Neagoe am stat în picioare, în fața lui Nicolae Ceaușescu. Nu am vorbit.

După vreo 10 minute, Courtin m-a anunțat că totul este pregătit de zbor. Ceaușescu s-a ridicat și a mers la elicopter, însoțit de Neagoe. Eu am rămas sub umbrelă. Zborul a durat o jumătate de oră. Apoi, Ceaușescu a plecat cu ARO, însoțit de Neagoe. Nu a vrut acest elicopter, a preferat SA 365 Dauphin N (cele

²⁰ Potrivit unei informări din dosarul de urmărire informativă a lui Radu Stan, existent la C.N.S.A.S., Jacques Courtin era cunoscut de conducerea Direcției 3 (Serviciul 3) a Departamentului Securității Statului, fiind considerat cadru al unui serviciu francez de informații. Documentul respectiv a fost semnat de lt. col. Aristide Merdescu, ofițer de contrainformații la I.C.E. – C.N.A., iar numele de cod folosit de acesta pentru indicarea lui Radu Stan a fost „Sitaru”.

patru exemplare contractate deja)²¹. Dacă aş fi ştiut ce se întâmplă cu contractul ROMBAC, aveam ocazia să-l informez, dar am aflat de-abia după 25 ani, când mi-am consultat dosarul de la Consiliul Național pentru Studierea Arhivelor Securității (C.N.S.A.S.).

Analizând acum la rece toate cele întâmplate, am convingerea că cineva a făcut tot ceea ce a putut pentru a sabota exportul de avioane – elicoptere, deoarece industria noastră nu reușea să le producă în ritmul cerut! Eram foarte întârziată cu asimilările de materiale și componente, iar Securitatea a făcut același lucru. Probabil, încă de pe atunci, cei din eşaloanele 2 și 3 ale puterii hotărâseră să submineze poziția lui Nicolae Ceaușescu, chiar cu prețul ruinării țării!

După 30 de ani, colonelul inginer de aviație Mihai Bădescu (șef al Serviciului Avioane din I.C.E. – C.N.A.) mi-a spus că, după plecarea mea (decembrie 1985), I.C.E. – C.N.A. a intrat în degringoladă, nu s-au alocat fonduri valutare pentru plata importurilor de materiale din Anglia, pentru fabricația ROMBAC-ului 1–11. Contractele erau semnate, furniturile erau gata de expediere, dar britanicii nu mai acceptau să le expedieze decât cu plata anticipată deoarece aveam restanțe foarte mari la plata expedierilor anterioare. Dar nu prea mai aveam valută.

A urmat o reorganizare a I.C.E. – C.N.A. Constantin Teodorescu-Țintea (adjunctul ministrului care răspundea de producția specială și de Centrul Național al Industriei Aeronautice Române – C.N.I.A.R.) a propus generalului-colonel Vasile Milea (ministrul Apărării Naționale) și a obținut retragerea în 1986 și 1987 a unor ofițeri ingineri de aviație din I.C.E. – C.N.A. și C.N.I.A.R. Ofițerii care proveneau de la Ministerul de Interne (ingineri, economiști ș.a.) au rămas în aceste instituții deoarece Constantin Teodorescu-Țintea nu a solicitat și retragerea acestora. Apoi, I.C.E. – C.N.A. a fost desființată și întreaga sa activitate a trecut la I.C.E. „Tehnoexportimport”, ieșind astfel de sub tutela Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini, a C.N.I.A.R. și a lui Constantin Teodorescu-Țintea.

Un alt contract important (pe care l-am semnat personal) a fost pentru livrarea a 1 450 de elicoptere utilitare Ka–126 în U.R.S.S. Era după un proiect sovietic. Era nevoie de dezvoltarea Întreprinderii de Avioane de la Bacău, a uzinei de piese

²¹ Nicolae Ceaușescu a aprobat ca Flotila 50 Aviație Transport să primească în anul 1979 două elicoptere SA–365 C „Dauphin” (în variantă VIP), apoi două exemplare din varianta „Tunist” (în 1980), realizate tot de compania franceză „Aérospatiale”. Primele aparate au fost livrate la 11 iunie 1979 (YR-DFA și YR-DFB), iar celelalte două au decolat din Franța la 31 ianuarie 1980 (YR-DFC și YR-DFD). După șapte ani de utilizare a lor în cadrul Flotilei 50 Aviație Transport s-a ajuns la momentul valorizării generale și autoritățile de la București au optat pentru înapoierea tuturor aparatelor respective (valoarea lor fiind de 2 milioane de franci francezi) și achitarea unei diferențe de bani în scopul primirii a patru elicoptere noi SA–365 N „Dauphin”. Acestea au ajuns în două serii la baza de la Otopeni a Flotilei 50 Av.T., cu câte două exemplare livrate în același timp. Zborurile de testare și recepție a primelor aparate au avut loc la 3 februarie 1986, la uzina de la Marignane (situată în regiunea franceză Provence – Alpi – Coasta de Azur), apoi elicopterele au fost aduse în zbor în România, pe traiecul Marignane – Genova – Veneția – Zagreb (o escală pentru realimentare cu combustibil) – Belgrad – Timișoara – Brașov – București. Ulterior, elicopterele SA–365 C „Dauphin”, utilizate în România timp de șapte ani, au fost reînmatriculate și au zburat în continuare în Franța și R.F. Germania: F-WYMH (fostul YR-DFA), F-WYMA (YR-DFB), D-HHII (YR-DFB) și D-HAAK (YR-DFB).

turnate din oțeluri speciale din București (și au fost importate utilaje din Suedia), a Întreprinderii „Turbomecanica” din București și Întreprinderii de Construcții Aeronautice de la Ghimbav. Când au aflat francezii despre un contract așa de mare, tare s-au mirat!

Primul elicopter Ka-126 a fost asamblat la Ghimbav și livrat în anul 1988, al doilea în 1989. Apoi, s-a terminat. Fabricarea lui a continuat în Ucraina.

În paralel, am început tratative foarte dificile cu sovieticii pentru a primi licența de fabricație a unui motor turboreactor pentru avioane supersonice. Constantin Teodorescu-Țintea m-a îndepărtat în cele din urmă de la aceste tratative, numindu-l în locul meu pe directorul adjunct Aurel Adăscăliței. Nu știu ce s-a mai întâmplat după plecarea mea de la I.C.E. – C.N.A. (15 decembrie 1985). Oricum, rușii nu ne-au dat licența.

În continuare, voi aminti, atât cât se poate, despre afacerea care a dus la eliminarea mea din Întreprinderea de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic (I.C.E. – C.N.A.).

Eu am fost numit director la I.C.E. – C.N.A. la 4 mai 1984. După puțin timp, inginerul Teodor Zanfirescu (director general al C.N.I.A.R.) și colonelul Vasile Racovițean (directorul economic de la C.N.I.A.R.) m-au vizitat și, printre altele, mi-au spus că, de ceva vreme, o companie din Elveția încerca să cumpere de la noi 50 de celule de elicoptere IAR-330 „Puma” pentru Africa de Sud. Conducerea anterioară a I.C.E. – C.N.A. nu îndrăznise să înceapă discuțiile deoarece Africa de Sud se afla sub embargo. Eu am afirmat ca voi analiza problema și credeam că merită să vedem despre ce era vorba.

După câteva zile a venit la mine Gavril Constantin – director la I.C.E. Dunărea, întreprinderea de comerț exterior a Securității. Acesta mi-a propus să începem tratativele împreună pentru acea afacere. „Dunărea” organiza întâlnirile de la I.C.E. – C.N.A. sau în străinătate, cu participarea unui reprezentant al I.C.E. Dunărea (mereu urma să fie Tudor Mărunțelu). I.C.E. Dunărea prelua partenerii străini de la aeroport, îi aducea la sediul I.C.E. – C.N.A. și îi ducea înapoi la aeroport. Am încheiat un protocol de colaborare între I.C.E. – C.N.A. și I.C.E. Dunărea, care prevedea, printre altele, ca realizările din exportul prezumat să fie raportate ca realizări de plan la I.C.E. – C.N.A., iar 30% din încasărilor comune să fie preluate de I.C.E. Dunărea.

Tot atunci, Gavril Constantin mi-a spus că totul trebuie să fie făcut în secret, că afacerea trebuie să fie cunoscută numai de mine, de el și de reprezentantul său la tratative, iar la discuțiile cu partenerii străini să nu participe altcineva. Orice document necesar să fie scris de mine personal și păstrat în casa de fier din biroul meu. Mi-a spus că trebuie să merg la Gheorghe Oprea (viceprim-ministru al guvernului) și să-l informez pentru că ne trebuie aprobarea președintelui Nicolae Ceaușescu.

Gavril Constantin mai făcuse o afacere direct cu Africa de Sud, importase porumb de acolo și îl reexportase. A fost personal în Africa de Sud, au aflat americanii și a ieșit scandal – însă fără urmări.

Am mers la Gheorghe Oprea și l-am informat. Acesta mi-a cerut să scriu personal, de mână, citeț, cu litere destul de mari, o informare scurtă, de circa o jumătate de pagină, pentru Ceaușescu și să i-o aduc. Totodată, m-a instruit asupra măsurilor de păstrare a secretului, aceleași pe care mi le-a spus Gavril Constantin.

Am scris nota, am mers la Gheorghe Oprea, acesta m-a lăsat singur în cabinetul său, a plecat la cabinetul nr. 1 și a revenit după vreo 10 minute. Mi-a dat nota, mi-a arătat o linie trasată de Ceaușescu pe partea stângă a textului și mi-a spus: „Tovarășul Ceaușescu a aprobat. Dă-i drumul! Această notă să o ții în casa de fier și nu uita de toate măsurile de păstrare a secretului. Nimeni să nu aibă cunoștință de această afacere!”

Înainte de a pleca eu, a intrat în birou Constantin Teodorescu-Țintea – adjunct al ministrului Industriei Construcțiilor de Mașini, care trebuia să participe la această întâlnire, însă a întârziat.

În iunie 1984, am început tratativele. Prima întâlnire a avut loc la I.C.E. – C.N.A., la sala de protocol. Participanți au fost Radu Stan (din partea I.C.E. – C.N.A.), Mărunțelu (de la I.C.E. Dunărea), patru delegați ai firmei „Brookfield” din Elveția. Eram plin de entuziasm! Îmi luasem avânt pe linie de export, I.C.E. – C.N.A. nu mai exportase nimic de multă vreme în Occident. Unul de la „Brookfield” și cu mine vorbeam franceza, ceilalți trei și Mărunțelu vorbeau engleza.

Discuția a fost scurtă. Ne-au informat că vor să achiziționeze 50 de elicoptere „Puma”. Africa de Sud cumpăraseră licența pentru acel elicopter de la francezi, construiseră și o uzină, dar nu mai primeau materiale și diferite componente din cauza embargo-ului. Am convenit să ne întâlnim în Franța, să discutăm împreună cu francezii.

Au urmat mai multe runde de tratative la București, Paris, Viena. Eu am ratat o întâlnire desfășurată la sediul companiei „Brookfield” din Zürich, organizată de I.C.E. Dunărea prin Manolache, reprezentantul său de la ambasada noastră din Elveția. În cursul tratativelor s-a convenit cooperarea în fabricarea a 50 elicoptere „Super Puma”. Întreprinderea de Construcții Aeronautice de la Ghimbav execută și livra 50 de celule de elicoptere IAR 330 „Puma”, în valoare de 28,5 milioane de dolari (FOB Constanța), „Aérospatiale” și O.G.A. (L’Office Général de l’Air) expediau motoare „Makila” (pe care partea română nu le fabrica), iar sud-africanii efectuau montajul general și adăugau plăcile de blindaj sub elicoptere. Conosamentele indicau transportul a 50 de macarale din portul Constanța până în portul Monrovia (Liberia). Nava de transport era angajată de către „Brookfield” și celulele de elicoptere se puneau în huse netransparente. În documentele încheiate nu exista nici o referire la Africa de Sud.

Cu excepția mea, nimeni din I.C.E. – C.N.A. nu știa despre ce afacere era vorba. Lt. col. Aristide Merdescu (ofițerul de contrainformații din instituție) bănuia ceva și era neliniștit pentru că eu purtam discuții cu partenerii străini fără a fi însoțit de cineva și fără a da detalii în notele de convorbiri.

La întâlnirea din 6 martie 1985 (după nouă luni de tratative) au intrat în sala de protocol de la I.C.E. – C.N.A următorii: Radu Stan, Tudor Mărunțelu, Willie Venter, Carus Maree, Kobus Eksteen (elvețieni de la firma „Brookfield”), Stepanus Lansberg (cetățean francez angajat de „Brookfield”), Reymond Pretorius (cetățean din Africa de Sud). Ultimul era șeful delegației străine și a semnat contractul alături de mine. Tudor Mărunțelu a asistat la întâlnire deoarece semnasem cu cei de la I.C.E. Dunărea o convenție de colaborare și de împărțire a valutei care se încasa din contractul cu firma „Brookfield”.

Urma să mai avem o rundă de întâlniri la Paris, în perioada 11–13 martie 1985. Plata pentru cele 50 de celule de elicoptere se efectua în proporție de 30% în momentul semnării contractului final (circa 8,5 milioane de dolari), iar 70% când se livra marfa în Africa de Sud.

După plecarea partenerilor străini l-am invitat pe lt. col. Aristide Merdescu în biroul meu și l-am informat despre contractul pe care l-am încheiat, inclusiv despre aprobarea verbală transmisă de conducerea statului român prin intermediul lui Gheorghe Oprea. Aristide Merdescu a înregistrat toată convorbirea fără să-mi spună. Am găsit în dosarul meu de la C.N.S.A.S. informarea pe care el a făcut-o șefilor săi. Nimeni de la Securitate sau de la I.C.E. Dunărea, nici Aristide Merdescu nu mi-a dat vreun sfat, vreo instrucțiune! Până în ziua de 6 martie 1985, când am semnat acel contract și Aristide Merdescu a înregistrat informarea pe care i-am făcut-o, nimeni nu a știut despre ce afacere este vorba și nu am găsit în dosarul meu de la C.N.S.A.S. nici o notă informativă, nici un document despre afacerea aceasta.

Imediat am cerut și am obținut autorizația de export de la Ministerul Comerțului Exterior și Cooperării Economice Internaționale.

Am plecat la Paris. La aeroportul Otopeni am fost controlat foarte amănunțit în toate bagajele și corporal de o echipă numeroasă îmbrăcată în haine civile. Nu s-a găsit nimic neobișnuit.

M-am întâlnit cu partenerii la Paris și le-am dat o notificare scrisă de mână, de mine, acolo, în care îi informam ca I.C.E. – C.N.A. are toate aprobările necesare pentru derularea acestui contract și că uzina de la Ghimbav va începe fabricația imediat ce avansul de 30% din valoarea furniturii va intra la Banca Română de Comerț Exterior. Partenerii au fost mulțumiți, au plecat și, după puțin timp, au transferat la B.R.C.E. suma de 8,55 milioane de dolari.

M-am întâlnit și cu francezii și i-am informat și pe ei.

La întoarcere, aceiași control amănunțit, dar fără probleme.

Am fost la Vasile Voloșeniuc, președintele B.R.C.E. Acesta mi-a spus că este foarte strâmtorat, nu poate plăti o rată scadentă la Fondul Monetar Internațional. I-am spus de acel transfer. S-a bucurat, dar mi-a spus că este insuficient pentru el.

Până în anul 1990, România a exportat în Vest, pe devize liber convertibile, nouă elicoptere IAR–330 „Puma” și 50 de celule „Puma”, în valoare totală de 44 milioane de dolari, și anume: 5 elicoptere în Sudan (pentru care nu s-a încasat întreaga valoare nici până azi) și 4 elicoptere în variantă VIP, în Pakistan – toate

acestea pe vremea lui Zgăvîrdici²²; 50 de carcase (celule) în Elveția, care au ajuns în Africa de Sud, via Liberia.

După 1990, când Nelson Mandela a devenit președinte, Africa de Sud a propus armatei române să ne revândă cele 50 de elicoptere, care, acum, erau „Super Puma”. Au fost cumpărate 12 bucăți, s-au reparat la Brașov și s-au vândut armatei din Emiratele Arabe Unite. Afacerea s-a lăsat cu o anchetă în România, pentru corupție și un reprezentant de la Ambasada României din Africa de Sud a fost condamnat la închisoare.

Contractul cu „Brookfield” s-a derulat în bune condiții. S-au livrat toate cele 50 de celule de elicoptere și noi am încasat cele 28,5 milioane de dolari. Eu nu m-am bucurat de roadele aceluși contract, încheiat de mine, ci am avut parte de multă amărăciune și de necazuri. Nimeni nu a aflat unde s-au dus cele 50 de celule de elicoptere!

Îmi amintesc că, începând cu iunie 1985, când am fost scos din delegația pentru târgul aeronautic de la Le Bourget, am fost înlăturat din toate tratativele și din toate delegațiile. Nici în tratativele duse la I.C.E. – C.N.A. nu am mai fost admis, din dispoziția lui Constantin Teodorescu-Țința, adjunctul ministrului²³. Nici Aurel Adăscăliței (director adjunct la I.C.E. – C.N.A.) nu a participat. Mereu era desemnat Emil Boitan, contabil-șef la I.C.E. – C.N.A. El a încheiat discuțiile cu turcii de la „Marmara Airlines”, el a semnat toate contractele cu „Aérospatiale” și cu O.G.A. (L’Office Général de l’Air), el a participat la tratativele cu O.G.A. pentru cooperarea pentru următorii cinci ani, el a fost la Le Bourget etc.

Constantin Teodorescu-Țința îl trecuse pe linie moartă și pe Teodor Zanfirescu (fost director general al C.N.I.A.R.), îi luase și toate atribuțiile colonelului Vasile Racovițean (directorul economic de la C.N.I.A.R.), dar nu a putut să-l dea afară. Eliberare din funcții și pe alți directori din C.N.I.A.R.

După plecarea mea de la I.C.E. – C.N.A. (15 decembrie 1985), Constantin Teodorescu-Țința și generalul Ioan Petroaica s-au trezit că nu au un înlocuitor pregătit. Ca atare, l-au numit ca director interimar pe colonelul Aurel Adăscăliței (până atunci, director adjunct) și pe Emil Boitan ca director adjunct. Apoi, au făcut demersurile necesare și l-au numit ca director, în cursul anului 1986, pe colonelul inginer Dumitru Stănescu – până atunci director la Întreprinderea de Avioane din Craiova. Acesta făcuse Facultatea de Aviație la Academia Tehnică Militară (o promoție în urma mea), avea o memorie scilipitoare, era inteligent, dar nu cunoștea limbi străine și nu avea habar de comerțul exterior. Nu s-a mai încheiat

²² Primul director al I.C.E. – C.N.A. a fost generalul-maior inginer de aviație Constantin Zgăvîrdici. El făcuse facultatea în U.R.S.S., lucrase în unitățile de aviație, în Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului și a fost director adjunct la I.C.E. „Tehnexportimport”. Alături de acesta erau Mircea Costescu și Arvinte, ca directori adjuncți. Toți trei erau buni profesioniști, cu multă experiență.

²³ Constantin Teodorescu-Țința a fost adjunct al ministrului Industriei Construcțiilor de Mașini (28 iulie 1985 – 21 mai 1988). Florica Dobre (coord.), *Membrii C.C. al P.C.R. (1945–1989). Dicționar*, Consiliul Național pentru Studierea Arhivelor Securității, București, Editura Enciclopedică, 2004, p. 571.

niciun contract de export pe Vest și așa întreprinderea a ajuns pe butuci. I.C.E. – C.N.A. a fost desființată și activitatea ei a fost trecută la I.C.E. „Tehnoexportimport”.

În ianuarie 1986, a fost înființat un post de director adjunct Export-Import la Întreprinderea „Autobuzul” din București. Au fost înaintate trei propuneri, conform uzanțelor. Eu nu eram pe listă și când a ajuns la conducerea P.C.R. de la Sectorul 5, aceștia (Ștefan Goage – prim secretar; Bujor Vătășoiu – secretar cu probleme economice; Ciontu – secretar cu propaganda, foști colegi cu mine la Capitală) și-au adus aminte de mine, au discutat cu Marin Nedelcu (ministru la M.I.C.M.²⁴) și m-au aprobat pe mine. Acest post nu era în nomenclatorul C.C. al P.C.R., nu era necesar acordul Secției Cadre de la C.C. al P.C.R. și Marin Nedelcu a emis ordinul de numire a mea în funcție la Întreprinderea „Autobuzul”.

Am fost încadrat pe 15 decembrie 1985 (retroactiv) în funcția de director adjunct Export-Import, cu salariul de 5 130 de lei și indemnizația de conducere de 755 lei. Nu știam că sunt oprit de la deplasări în străinătate. Soția mea nu a fost oprită, dar fiului meu i-a fost refuzată încadrarea la INCREST – București de către ofițerul de Securitate al instituției.

Întreprinderea „Autobuzul” avea vreo 6 000 de salariați și nu făcea față la cereri, mai ales la livrarea pe plan intern.

În 1987, am fost în Cuba pentru a încheia contracte de export. Șeful delegației, Barbu (directorul I.C.E. „Auto-Tractor-Dacia” din Brașov) era impacientat că nu-mi ieșise viza de la Securitate. Durata deplasării era de două săptămâni. Contractul meu a fost semnat în primele zile: camionete de teren ARO, furgonete și camionete TV. M-am întors singur din Cuba, cu escale la Paris, Bruxelles și Amsterdam. Ajuns în București, am dus la cabinetul generalului Bordea un kilogram de cafea pentru protocol și i-am raportat că m-am întors.

În dosarul meu de la C.N.S.A.S. am găsit o singură notă cu numele meu din perioada în care am lucrat la „Autobuzul”. Locotenentul-major de Securitate Zăbavă a scris la 28 decembrie 1988 că directorul uzinei, Gheorghe Dumitru, m-a rugat să intervin prin relațiile mele pentru a debloca exportul către Cuba. În portul Constanța erau 300 de camionete ARO 320, blocate de 90 de zile deoarece partenerul cubanez refuza să le preia, reclamând defecțiuni masive la cele livrate deja.

O delegație din Ungaria a venit la „Autobuzul” cu cei de la I.C.E. „Auto-Tractor-Dacia” pentru ca să le dăm o furgonetă TV. Voiau să încerce să o doteze ca ambulanță, după care să le livrăm o cantitate mare. Am întrebat ce necesar anual au și mi-au spus: circa 20 de bucăți. Am înțeles că nu era rentabil să executăm un nou model de mașina pentru comenzi așa de mici, cheltuielile de fabricație fiind enorme, nerecuperabile. Le-am sugerat să folosească una dintre mașinile pe care le-am livrat deja (de-a lungul anilor importaseră de la noi 30 000 de mașini ARO și TV,

²⁴ Marin Nedelcu a fost ministru al Industriei Construcțiilor de Mașini în perioada 29 iulie 1985 – 8 mai 1987; *ibidem*, p. 424.

iar până în 1990 au ajuns la 40 000), dar le-am atras atenția că mașinile noastre nu sunt bune pentru așa ceva, nu suportă încărcătura de aparatură necesară unei ambulante.

Însă, a venit decembrie 1989 și, după patru luni, am ieșit la pensie!

Martie 2017, București

Radu Stan

ATTEMPTS OF SELLING ROMANIAN AERONAUTICAL PRODUCTS ABROAD (1984–1985)

(Abstract)

Being part of the group of the airlines belonging to the Soviet Bloc states, TAROM (Transporturile Aeriene Române – Romanian Air Transport) operated Soviet-design Lisunov Li-2, Ilyushin Il-14, Ilyushin Il-18, Ilyushin Il-62, Antonov An-24, and Tupolev Tu-154 aircraft.

Two exceptions were made when TAROM acquired the British aircraft BAC One Eleven for European and Middle East destinations (1968) and Boeing 707 for its long haul operations (1974). In 1982–1989 period, nine BAC One Eleven were made in Romania, using the British license (ROMBAC program).

In our paper we present some events from the ROMBAC program and the Romanian helicopter programs (made in Romania under French licenses).

Keywords: aircraft, helicopter, IAR, Romania, ROMBAC.